

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

prosinac 2023.



prosinac 2023. • BROJ 137 • ISSN 1132 - 7739



**ČESTIT BOŽIĆ
I SRETNA NOVA 2024. GODINA**



ZIMA NA ŽELJEZNICI





DOBRONAMJERNO UPOZORENJE

Prošlo je više od 10-ak dana od objave poziva Europske komisije za financiranje infrastrukturnih projekata na europskim koridorima vrijedan 7 milijardi eura, a u javnosti niti jedna značajnija crtica o sudbonosnoj i generacijskoj prilici za modernizaciju cjelokupne prometne mreže u RH i konačnoj renesansi prometnog sektora. Navedeno uključuje financiranje projekata u okviru osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže, što podrazumijeva ulaganja u infrastrukturu željeznice, unutarnje plovne puteve, morske i kopnene luke, željezničko-cestovne terminale, i brojna ostala područja prometnog sustava. Cilj je omogućiti učinkovit i međusobno povezan multi modalni prometni sustav za putnike i teret, koji uključuje pristupačnu, pouzdanu i učinkovitu željezničku mrežu, poboljšanu plovidbu unutarnjim plovnim putovima i infrastrukturu u morskim lukama, uravnoteženu međupovezanost između načina prijevoza i povećanu automatizaciju i interoperabilnost za veću učinkovitost i sigurnost prometne mreže. Fokus je postavljen na povećanje održivosti transeuropske prometne mreže, s pametnim i otpornim rješenjima implementiranim za međusobno povezivanje Europe. Artikuliram važnost planiranja, pripreme i pravovremene predaje prijavne dokumentacije, ističući da je krajnji rok postavljen do konca siječnja 2024. godine.

Ulaganje u prometnu infrastrukturu je preduvjet društveno-gospodarskog razvoja. Jesmo li spremni budućim generacijama osigurati perspektivu razvoja i daljnju afirmaciju nacionalnog gospodarstva, temeljenu na suvremenoj prometnoj infrastrukturi?

prof. dr. sc. Luka Vukić, 9. listopada 2023.

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovnica:
Tomislav Svetić
foto: Anto Iličić

Zadnja:
Čarolija zime
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

MIŠLJENJE SPVH O RASPOREDU RADNOG VREMENA ZA 2024. GODINU

PISÉ: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković

AKTUALNO



Poslodavac može uzimajući u obzir prirodu posla puno radno vrijeme rasporediti tako da se rad obavlja na slijedeće načine:

- a) jednokratno od ponedjeljka do petka, svaki dan po 8 sati, s početkom rada između 6.00 i 8.00 sati, radni tjedan traje 5 radnih dana,
- b) jednokratno od ponedjeljka do petka, svaki dan po 8 sati, sa početkom rada između 13.00 i 15.00 sati, radni tjedan traje 5 radnih dana,
- c) u smjenama, i to tako da radni tjedan traje 5 radnih dana, od ponedjeljka do petka, i da se rad obavlja jednokratno i izmjenično dopodne i popodne, svaki dan po 8 sati, s početkom rada između 6.00 i 8.00 sati, odnosno 14.00 i 16.00 sati,
- d) u smjenama, i to tako da radni tjedan traje 5 radnih dana, od ponedjeljka do petka,

i da se rad obavlja jednokratno i izmjenično dopodne, popodne i po noći, i traje po 8 sati, s početkom rada između 6.00 i 7.00 sati, 14.00 i 15.00 sati odnosno 22.00 i 23.00 sati. Noćna smjena može trajati neprekidno najviše 5 dana, nakon toga slijedi 5 dana popodnevne smjene i 5 dana dopodnevne smjene,

- e) u smjenama, i to tako da se rad obavlja svaki drugi dan po 12 sati, s time da se radi najviše 1 sat po noći (noćni rad), (12/36 - 12/36),
- f) u nejednakom smjenskom radu (rad u turnusu), i to tako da se rad obavlja u smjenama 12/24/12/48, s time da se rad obavlja i po noći (noćni rad)

U primjerima iz 5. i 6. alineje poslodavac mora odrediti početak i kraj smjene između 5:00 i 23:00 sati.

Raspored radnog vremena iz 3., 4., 5., 6. alineje određuju nadređeni radnici u okviru svog djelokruga rada uz prethodno savjetovanje sa nadležni radničkim vijećem odnosno sindikalnim povjerenikom u funkciji radničkog vijeća.

Poslodavac ne može odrediti početak, odnosno kraj rada radniku u vremenu od 23 sata do 5 sati ako u to vrijeme nije organiziran javni prijevoz kojim radnik može doputovati na posao, odnosno otputovati s posla.

Predlažemo da članak 3. iz Vašeg prijedloga postane članak 4., a tekst se zamjeni novim tekstom koji glasi:

Članak 4.
Raspored radnog vremena

objavljuje se u skladu s člankom 3. ove Odluke.

Raspored rada radnika u nejednakom trajanju po danima ili tjednima (rad u turnusu), njegov početak i završetak rada, te vrijeme odmora (stanka), određuju nadređeni radnici u okviru svog djelokruga rada uvažavajući odredbe članka 3. ove Odluke.

Raspored radnog vremena objavljuje se 7 (sedam) dana unaprijed za cijeli mjesec osim u slučajevima hitnog prekovremenog rada.

Poslodavac će za svakog radnika rasporedom rada predvidjeti da odradi mjesечni fond radnih sati (tijekom jednog mjeseca).

Zbog potrebe poslodavca radno vrijeme nadređenih radnika može biti raspoređeno i u nejednakom trajanju po danima, tjednima odnosno mjesecima, s time da radnik može raditi najviše 50 sati tjedno, a u razdoblju od šest uzastopnih mjeseci ne smije raditi duže od prosječno 48 sati tjedno.

Radnik za vrijeme stanke ne mora biti prisutan na radnom mjestu, osim ako Poslodavac zahtjeva prisutnost na radnom mjestu u vrijeme stanke.

U slučaju preraspodjеле radnog vremena poslodavac je dužan radničkom vijeću odnosno sindikalnom povjereniku u funkciji radničkog vijeća dostaviti plan preraspodjеле radnog vremena za svakog radnika.

Temeljem članka 111. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN

63/2020) predlažemo da Odluka o rasporedu radnog vremena sadržava i slijedeće odredbe o radnom vremenu za izvršne radnike, odnosno da se donese posebna Odluka o radnom vremenu izvršnih radnika kako slijedi:

Odluka o rasporedu radnog vremena izvršnih radnika za 2024. godinu

Članak 1.

Pri planiranju rasporeda radnog vremena neposredno nadređeni radnik mora uzeti u obzir opće principe prilagođavanja rada i organizacije rada izvršnim radnicima s ciljem osiguranja zaštite njihovog zdravlja i sigurnosti kao i sigurnosti željezničkog prometa.

Trajanje i raspored radnog vremena i smjene te odmora između dviju uzastopnih smjena izvršnih radnika određuje se ovisno o organizaciji prometa, vrsti poslova, brzini i vrsti vlakova, te drugim uvjetima koji utječu na duševnu i tjelesnu sposobnost izvršnih radnika za sigurno obavljanje poslova.

Članak 2.

Smjena izvršnog radnika je ukupno vrijeme od dolaska radnika na posao do odlaska s posla, kada je radnik na raspolaganju poslodavcu i izvršava svoje radne obveze iz ugovora o radu.

Radno vrijeme u smjeni izvršnih radnika obuhvaća vrijeme u obavljanju sljedećih poslova:
• vrijeme pripreme i raspreme za osoblje vlaka

- vrijeme rada u smjeni
- stanka tijekom rada
- vrijeme prekida do dva sata tijekom trajanja smjene
- režijska vožnja radi preuzimanja željezničkog vozila
- vrijeme čekanja od javljanja na rad po rasporedu do stvarnog početka rada kod kašnjenja planiranog vlaka
- vrijeme provedeno u obvezatnoj pričuvni
- vrijeme od stvarnog javljanja na rad, kod otkaza rada po utvrđenom rasporedu osim trajanja smjene koja započinje iz obrtnе jedinice ako je u obrtnoj jedinici predviđen odmor.

Vrijeme pripreme i raspreme za osoblje vlaka je vrijeme koje je predviđeno za preuzimanje i predaju željezničkog vozila.

Vrijeme rada u smjeni je vrijeme, u kojem radnik radi i izvršava svoje radne obveze iz ugovora o radu, te u skladu sa zahtjevima i nalozima poslodavca.

Stanka tijekom rada je vrijeme koje poslodavac mora omogućiti radniku za vrijeme trajanja smjene. Ukoliko poslodavac zbog tehnološkog procesa rada nije u mogućnosti izvršnom radniku osigurati stanku tijekom rada, korištenje ovog odmora regulirat će se kolektivnim ugovorom.

Vrijeme prekida rada do 2 sata tijekom trajanja smjene se računa u radno vrijeme smjene. U vremenu prekida rada radnik ne radi, ali mora biti na raspolaganju poslodavcu.

Režijska vožnja radi preuzimanja željezničkog vozila je putovanje određeno rasporedom rada ili po nalogu poslodavca iz mjesta gdje je radnik evidentirao dolazak na posao ili iz mjesta gdje je određeno vrijeme već

AKTUALNO



radio svoj posao, u drugo mjesto da bi nastavio s radom.

Vrijeme čekanja je vrijeme od javljanja na posao po rasporedu do stvarnog početka rada kod kašnjenja planiranog vlaka. Za vrijeme čekanja izvršni radnik je na raspolaganju za obavljanje drugih poslova.

Vrijeme provedeno u obveznoj pričuvni je vrijeme predviđeno rasporedom rada, ali nije određeno koje će poslove radnik obavljati. Zbog vremena provedenog u pričuvni poslodavac ne može produžiti radno vrijeme iz članka 7. ovog Pravilnika.

Članak 3.

Radno vrijeme izvršnog radnika u smjeni ne smije trajati dulje od 12 sati.

Članak 4.

Vrijeme nazočnosti je vrijeme u kojem je izvršni radnik nazočan na radnom mjestu i koje se evidentira u ukupno radno vrijeme.

Vrijeme obvezne nazočnosti izvršnog radnika obuhvaća:

- vrijeme čekanja zamjene nakon isteka smjene uzrokovano višom silom
- vrijeme primanja i predaje posla, kada je to propisano

Članak 5.

Pod prekidom rada u tijeku smjene podrazumijeva se prekid rada prema rasporedu rada.

Prekid rada u tijeku smjene ne računa se u radno vrijeme, osim prekida rada iz članka 2. ove Odluke.

Ukupni prekid rada u tijeku smjene ne može biti duži od 5

sati, uključujući prekid rada iz članka 2. ove Odluke.

Jedna smjena može imati najviše jedan planirani prekid rada.

Prekid rada u tijeku smjene može se primijeniti samo u onim službenim mjestima u kojima je osiguran odgovarajući smještaj za čekanje nastavka rad

Članak 6.

Puno radno vrijeme noću smatra se vrijeme od 22.00 sata do 6.00 sati narednog dana.

Noćnim radom se smatra rad izvršnog radnika u noćnoj smjeni (od 22.00 do 6.00 sati) ako je radio najmanje tri sata.

Izvršni radnik se može rasporediti na noćni rad najviše dvije uzastopne smjene.

Članak 7.

Tijekom svakog vremenskog razdoblja od 24 sata radnik ima pravo na neprekidno razdoblje odmora kod kuće u minimalnom trajanju od 12 sati.

Odmor između dviju uzastopnih smjena izvršnih radnika traje najmanje 12 sati

Dnevni odmor izvan kuće (mjesta stanovanja) mora biti praćen dnevnim odmorom kod kuće.

Članak 8.

Poslodavac je obvezan za sve izvršne radnike voditi evidencije radnog vremena iz kojih moraju biti vidljivi sljedeći podaci:

- trajanje odmora prije nastupa smjene u satima i minutama,
- sat i minuta početka smjene,
- sat i minuta završetka smjene,
- ukupno vrijeme trajanja smjene i vrijeme prekida koji je trajao duže od 2 sata

- mjesечni zbroj održenih sati rada,

- zbroj održenih sati noćnoga rada.

Poslodavac je obvezan evidencije voditi u pisanom ili elektronskom obliku.

Evidencije radnog vremena poslodavac je obvezan čuvati najmanje dvije godine nakon isteka razdoblja na koje se odnose.

Članak 9.

Izvršni radnik ima pravo najmanje 24 sata neprekidnoga odmora u svakom sedmodnevnom razdoblju kojemu se dodaje još 12 sati dnevnoga odmora u domicilu. Tijekom svake godine izvršnom radniku će se omogućiti 104 razdoblja odmora od 24 sata, uključujući 24-satna razdoblja od 52 razdoblja tjednog odmora, uključujući:

- 12 duplih razdoblja odmora (od 48 sati plus dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedjelju
- 12 duplih razdoblja odmora (od 48 sati plus dnevni odmor od 12 sati) bez garancije da će to uključivati subotu ili nedjelju.

U slučaju da ne uvažite navedene primjedbe nismo suglasni sa predloženom Odlukom o rasporedu radnog vremena za 2024. godinu. Ovo je zajednički stav svih sindikalnih povjerenika u funkciji RV-a koje je imenovao SPVH

Mario Grbešić, predsjednik





Broj: M/84-12/2023

U Zagrebu, dana 23. studenog 2023. godine

**HŽ Infrastruktura d.o.o.****Uprava****Ivan Kršić, predsjednik**

predmet: Odluka o rasporedu radnog vremena za 2024. godinu – mišljenje SPVH

Poštovani,

Temeljem ZOR-u, članak 150. o Prijedlogu Odluke o rasporedu radnog vremena za 2024. godinu koji ste nam dostavili 30. studenoga 2023. dostavljamo Vam naše mišljenje kako slijedi:

U članku 1. brisati 3. (treći) stavak.

Obrazloženje:

Rasporedom radnog vremena utvrđuju se dani i sati kada obavljanje posla tim danima počinje i završava. U slučaju promjene postoji obveza poslodavca o savjetovanju sa nadležnim radničkim vijećem temeljem članka 150. ZOR-a.

Predlažemo da se prije predloženog članka 3. upiše novi članak 3. koji glasi:

Članak 3.

Poslodavac može uzimajući u obzir prirodu posla puno radno vrijeme rasporediti tako da se rad obavlja na slijedeće načine:

- a) jednokratno od ponedjeljka do petka, svaki dan po 8. sati, s početkom rada između 6.00 i 8.00 sati, radni tjedan traje 5 radnih dana,
- b) jednokratno od ponedjeljka do petka, svaki dan po 8 sati, sa početkom rada između 13.00 i 15.00 sati, radni tjedan traje 5 radnih dana,
- c) u smjenama, i to tako da radni tjedan traje 5 radnih dana, od ponedjeljka do petka, i da se rad obavlja jednokratno i izmjerenično dopadne i popodne, svaki dan po 8 sati, s početkom rada između 6.00 i 8.00 sati, odnosno 14.00 i 16.00 sati,

U slučaju preraspodjile radnog vremena poslodavac je dužan radničkom vijeću odnosno sindikalnom povjereniku u funkciji radničkog vijeća dostaviti plan preraspodjile radnog vremena za svakog radnika.

Temeljem članka 111. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 63/2020) predlažemo da Odluka o rasporedu radnog vremena sadržava i slijedeće odredbe o radnom vremenu za izvršne radnike, odnosno da se doneše posebna Odluka o radnom vremenu izvršnih radnika kako slijedi:

**Odluka o rasporedu radnog vremena
izvršnih radnika za 2024. godinu****Članak 1.**

Pri planiranju rasporeda radnog vremena neposredno nadređeni radnik mora uzeti u obzir opće principe prilagodavanja rada i organizacije rada izvršnim radnicima s ciljem osiguranja zaštite njihovog zdravlja i sigurnosti kao i sigurnosti željezničkog prometa.

Trajanje i raspored radnog vremena i smjene te odmora između dviju uzastopnih smjena izvršnih radnika određuje se ovisno o organizaciji prometa, vrsti poslova, brzini i vrsti vlakova, te drugim uvjetima koji utječu na duševnu i tjelesnu sposobnost izvršnih radnika za sigurno obavljanje poslova.

Članak 2.

Smjena izvršnog radnika je ukupno vrijeme od dolaska radnika na posao do odlaska s posla, kada je radnik na raspolaganju poslodavcu i izvršava svoje radne obvezе iz ugovora o radu.

Radno vrijeme u smjeni izvršnih radnika obuhvaća vrijeme u obavljanju sljedećih poslova:

- vrijeme pripreme i raspreme za osoblje vlaka
- vrijeme rada u smjeni
- stanka tijekom rada
- vrijeme prekida do dva sata tijekom trajanja smjene
- režijska vožnja radi preuzimanja željezničkog vozila
- vrijeme čekanja od javljanja na rad po rasporedu do stvarnog početka rada kod kašnjenja planiranog vlaka
- vrijeme provedeno u obvezatnoj pričuvi
- vrijeme od stvarnog javljanja na rad, kod otkaza rada po utvrđenom rasporedu osim trajanja smjene koja započinje iz obrte jedinice ako je u obrtnoj jedinici predviđen odmor.

- d) u smjenama, i to tako da radni tjedan traje 5 radnih dana, od ponedjeljka do petka, i da se rad obavlja jednokratno i izmjerenično dopadne, popodne i po noći, i traje po 8 sati, s početkom rada između 6.00 i 7.00 sati, 14.00 i 15.00 sati odnosno 22.00 i 23.00 sati. Noćna smjena može trajati neprekidno najviše 5 dana, nakon toga slijedi 5 dana popodnevne smjene i 5 dana dopodnevne smjene,

- e) u smjenama, i to tako da se rad obavlja svaki drugi dan po 12 sati, s time da se radi najviše 1 sat po noći (noćni rad), (12/36 – 12/36),

- f) u nejednakom smjenskom radu (rad u turnusu), i to tako da se rad obavlja u smjenama 12/24/12/48, s time da se rad obavlja i po noći (noćni rad)

U primjerima iz 5. i 6. alineje poslodavac mora odrediti početak i kraj smjene između 5⁰⁰ i 23⁰⁰ sati.

Raspored radnog vremena iz 3., 4., 5., 6. alineje određuju nadređeni radnici u okviru svog djelokruga rada uz prethodno savjetovanje sa nadležni radničkim vijećem odnosno sindikalnim povjerenikom u funkciji radničkog vijeća.

Poslodavac ne može odrediti početak, odnosno kraj rada radniku u vremenu od 23 sata do 5 sati ako u to vrijeme nije organiziran javni prijevoz kojim radnik može doputovati na posao, odnosno otputovati s posla.

Predlažemo da članak 3. iz Vašeg prijedloga postane članak 4., a tekst se zamjeni novim tekstom koji glasi:

Članak 4.

Raspored radnog vremena objavljuje se u skladu s člankom 3. ove Odluke.

Raspored rada radnika u nejednakom trajanju po danima ili tjednima (rad u turnusu), njegov početak i završetak rada, te vrijeme odmora (stanka), određuju nadređeni radnici u okviru svog djelokruga rada uvažavajući odredbe članka 3. ove Odluke.

Raspored radnog vremena objavljuje se 7 (sedam) dana unaprijed za cijeli mjesec osim u slučajevima hitnog prekovremenog rada.

Poslodavac će za svakog radnika rasporedom rada predvidjeti da odradi mjesечni fond radnih sati (tijekom jednog mjeseca).

Zbog potrebe poslodavca radno vrijeme nadređenih radnika može biti raspoređeno i u nejednakom trajanju po danima, tjednima odnosno mjesecima, s time da radnik može raditi najviše 50 sati tjedno, a u razdoblju od šest uzastopnih mjeseci ne smije raditi duže od prosječno 48 sati tjedno.

Radnik za vrijeme stanke ne mora biti prisutan na radnom mjestu, osim ako Poslodavac zahtjeva prisutnost na radnom mjestu u vrijeme stanke.

- 12 duplih razdoblja odmora (od 48 sati plus dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedjelju
- 12 duplih razdoblja odmora (od 48 sati plus dnevni odmor od 12 sati) bez garantije da će to uključivati subotu ili nedjelju.

U slučaju da ne uvažite navedene primjedbe **nismo suglasni** sa predloženom Odlukom o rasporedu radnog vremena za 2024. godinu. Ovo je zajednički stav svih sindikalnih povjerenika u funkciji RV-a koje je imenovao SPVH

S poštovanjem.

Mario Grbešić, predsjednik



IMA LI NADE ZA NAS?



PRIPREMIO: Anto Iličić

IZVOR: Informativna katolička agencija

FOTO: Đuro Grčić



„Vjerski turizam jedan je od dominantnih turističkih proizvoda na međunarodnom turističkom tržištu. On je u praksi često podređen kulturnom turizmu i neopravdano se razvija tek kao jedan od njegovih segmenata. Sinegičan razvoj kulturnog i vjerskog turizma, pri čemu se svaki od njih razvija kao zaseban turistički proizvod, doprinosi međukulturalnim raznolikostima i razumijevanju, kao i otklanjanju osnovnih oblika diskriminacije te obogaćenju turističke ponude i maksimiziranju autentičnog turističkog doživljaja.

Osnovne odrednice uspješnog razvoja vjerskog turizma u Hrvatskoj su turistički doživljaj i autentično

iskustvo, te dodana vrijednost u turizmu.“ (diplomski rad „Vjerski turizam“, Ivana Jurešić, 2019.)

Prije godinu dana aktualna ministrica turizma Nikolina Brnjac bila je u Vatikanu te je održala sastanke sa stalnim predstavnikom Svete Stolice pri Svjetskoj turističkoj organizaciji (UNWTO) monsinjorom Maurizijem Bravijem, s kojima je razgovarala o važnosti vjerskog turizma u kontekstu razvoja održivog turizma te strateškim aktivnostima koje Hrvatska poduzima u cilju podizanja konkurentnosti i kvalitete turističke ponude kroz cijelu godinu. Njezina izjava nakon tih sastanaka glasi: „Hrvatska ima dugu povijest vjerskog turizma utemeljenu na brojnim

svetištima i sakralnim objektima koji privlače hodočasnike iz cijelog svijeta, a njegovu važnost u razvoju održivog i inovativnog turizma Vlada RH prepoznala je i kroz Nacionalnu razvojnu strategiju do 2030. godine. U kontekstu Strategije razvoja održivog turizma do 2030., daljnji razvoj vjerskog turizma predviđen je kroz valorizaciju kulturne baštine te kroz uključivanje u međunarodne mreže i udruženja kao i turističke rute, što će dodatno osnažiti prepoznatljivost Hrvatske kao cjelogodišnje autentične destinacije na emitivnim tržištima, ali i doprinijeti ostvarenju našeg strateškog cilja - razvoju cjelogodišnjeg i regionalno uravnoteženijeg turizma“. Na sastancima je zaključeno

kako je vjerski turizam zasnovan na uvažavanju društvene i kulturne autentičnosti destinacija, kao i očuvanju sakralnog nasljeđa, vjerskih događaja i tradicijskih vrijednosti doprinosi razvoju održive i dugoročne gospodarske aktivnosti i razvoju održivog turizma.

Nedavno je IKA (Informativna katolička agencija) na svojim stranicama iznijela nekoliko važnih činjenica o vjerskom turizmu:

...”Jedan od prvih i najcjenjenijih oblika turizma je vjerski jer su religija i duhovnost važni elementi u životu čovjeka. Vjerski turizam ima dugu povijest u kojoj su vjernici zbog potrebe obavljanja određenih religijskih obreda posjećivali

svetišta i tako prelazili veće udaljenosti.

Vjerski turizam je oblik turističkog kretanja u kojima turisti nastoje zadovoljiti religijske i duhovne potrebe. Drugim riječima, vjerski turizam ponajprije je namijenjen turistima koji s ciljanim namjerama dolaze na vjerska odredišta, a vjerska odredišta turistima najčešće služe u njihovim religijskim i duhovnim potrebama. Vjerska putovanja su jedna od najstarijih putovanja odnosno, najstariji oblik turizma”...

HŽ Putnički prijevoz, ali ni HŽ Infra nisu prepoznali gornje mogućnosti, kao novu i veliku priliku za proširenje željezničke ponude.

Činjenica je kako Ministarstvo turizma i Hrvatska turistička

zajednica nisu uspjeli izgraditi strategiju razvoja vjerskog turizma, iako u ovom obliku turizma leži ogroman potencijal, kako u svijetu tako i u Lijepoj našoj. Republika Hrvatska obiluje svetištima, posebice marijanskim, no mogu se pronaći i svetišta drugačije geneze poput svetišta u Krašiću i Ludbregu. Uz svetišta se vežu brojne zanimljive legende koje se mogu iskoristiti u turističke svrhe.

Tako je bez ikoga od nas sa željeznice prošao simpozij u Molvama o iskustvima vjerskog turizma u Hrvatskoj. Organizator simpozija bila je Turistička zajednica područja „Središnja Podravina“ u čijem se sastavu nalazi i Općina Molve koja je pak bila pokrovitelj ovoga događanja.



Potpriorganizaciji simpozija dala je i Hrvatska turistička zajednica dodijelivši sredstva iz Fonda za udružene turističke zajednice. Uz Župu Uznesenja Blažene Djevice Marije u Molvama i tamošnji samostan franjevaca konventualaca su organizator je bio i Kršćanski poslovni klub. Svi oni okupili su dvadesetak sudionika koji su na simpoziju održali izlaganja i sudjelovali u radu okruglih stolova. Među njima je bilo nekoliko upravitelja svetišta iz Hrvatske, zatim bili su tu predstavnici redovničkih zajednica, sveučilišni profesori i znanstvenici, stručnjaci s područja pastoralne turista, predstavnici turističkih zajednica i tvrtki koje se bave turizmom, baštinskih ustanova kao i

predstavnici medija. Izlagači su predstavili svoja iskustva koja proizlaze iz rada i susreta s turistima i hodočasnicima te tako dali doprinos ovoj temi. Prvog dana, 6. listopada 2023. Poseban primjer procvata hodočasničkog turizma izložio je rektor Nacionalnog svetišta sv. Josipa u Karlovcu mons. Antun Sente. Kroz devet godina zauzete promocije sv. Josipa mons. Sente je istaknuo kako sada možemo govoriti i o 70 tisuća hodočasnika sv. Josipu u jednoj godini. U nedostatku infrastrukture u okolini svetišta dodao je kako su oni ti koji stvaraju prostor za hodočasnike.

O Dolini kardinala u krašićkom kraju kao potencijalu vjerskog turizma govorio je upravitelj Župe Presvetog Trojstva

u Krašiću vlč. Ivan Vučak. Krašić je poseban duhovni zamah dobio beatifikacijom kardinala Alojzija Stepinca 3. listopada 1998. godine. Kako jedno mjesto koje podsjeća na strah i patnju pretvoriti u nešto plemenito? Primjer svetišta koje podsjeća na strah i patnju, a istovremeno sve to pretvara u nešto plemenito predstavio je doc. dr. sc. Tomislav Ćurić, rektor Svetišta Gospe od Utočišta u Aljmašu, te profesor s Katedre za povijest umjetnosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Osijeku. Podsetio je kako je to svetište na Dunavu doživjelo procvat proteklih pedeset godina. No, „Aljmaš je preživio tragedije”, spomenuo je dr. Ćurić. Međutim, što učiniti s tim tragedijama? Odgovor





su dali uređenjem vojnog bunkera iz 1953. godine u Memorijalni centar Aljmaš koji je otvoren ove godine. U njemu se isprepliću povijest, kultura, tradicija. Ovdje se može vidjeti „stari Aljmaš”, umjetnički prikazi BDM, prikazi iz vremena Domovinskog rata, soba sjećanja na žrtve rata. I to je oblik ispreplitanja sadržaja, uz ono duhovno vezano uz Gospu od Utočišta, prikazati i ono od čega je narod satkan. Drugoga dana simpozija o vjerskom turizmu i razvoju hodočašća „Interpretacija duhovne, kulturne i prirodne baštine” koji se održava u Molvama od 5. do 7. listopada 2023., izlagači su iznijeli konkretnе primjere i smjernice za jačanje te jedinstvene grane pastorala

i održivog razvijatka. Župnik u župi Koška vlč. dr. sc. Tomislav Korov primijetio je, da u Hrvatskoj potencijal vjerskog turizma nije do kraja otkriven. „Vjerski turizam ne podrazumijeva samo duhovno iskustvo, nego i ekonomski čimbenik; može pozitivno utjecati na gospodarski rast mjesta u kojem se svetište nalazi”, rekao je dr. sc. Korov. Istaknuo je četiri područja koja bi trebala činiti sinergiju za uspjeh.

Infrastruktura daje poticaj razvoju vjerskog turizma (izgradnja smještajnih kapaciteta, parkirališta, otvaranje novih radnih mjesta), prati je gastronomija (lokalni proizvodi, tradicionalna kuhinja, autentična hrana, što potiče

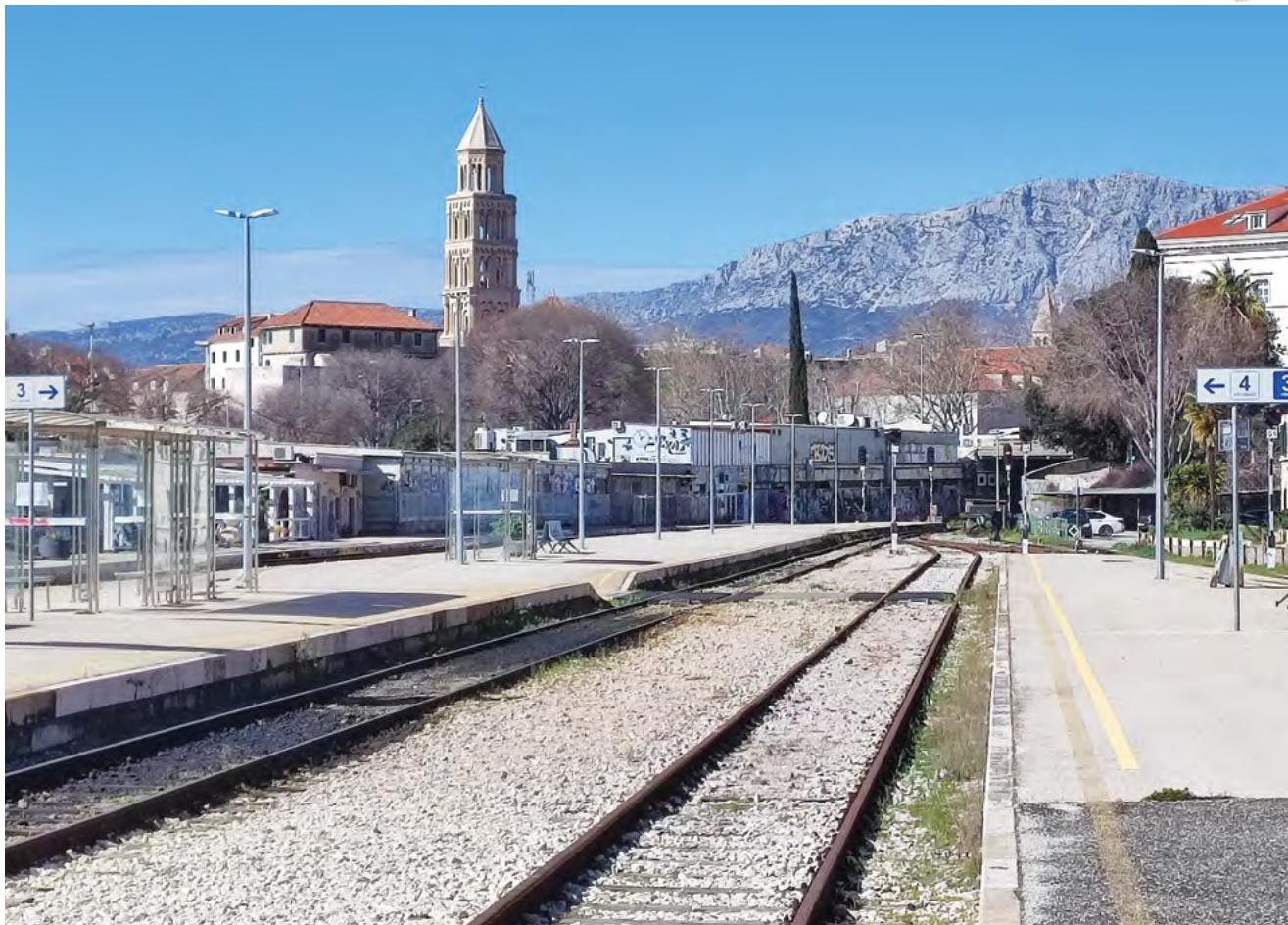
domaću prehrambenu industriju). Važna grana je i kultura (događaji, manifestacije koje privlače posjetitelje) i duhovnost (vjerski obredi, svečanosti). Kao prepoznatljive primjere vjerskog turizma koji je obilježje i jednoga kraja naveo je Mariju Bistrigu i Ludbreg ustvrdivši da vjerski turizam može doprinijeti gospodarskom rastu mjesta. Dr. sc. Korov je dodao da je potrebno promijeniti percepciju vjerskog turizma i promatrati ga kao isplativ segment.

„Sinergija zahtjeva usku suradnju između različitih dionika: vjerske institucije, lokalna vlast, turističke organizacije, lokalna zajednica”, rekao je.



TKO SE BRINE ZA DALMACIJU?

IZVOR: Slobodna Dalmacija, 2. 10. 2023. str. 6
FOTO: Ivica Stojak



Iako je naći rješenje ako postoji politička volja. Vukić nam je govorio i o problemima Ličke pruge, prometnom zagušenju Splita te o perspektivi luka u Dalmaciji. Uglavnom, Luka Vukić smatra da je nužno jače angažiranje struke, a problem vidi i u tome što se do sada nije nosivost te pruge očitovala se u činjenici što je bila u potpunosti elektrificirana. Radilo se o željezničkoj pruzi na kojoj su se ostvarivale veće brzine, a troškovi prijevoza su bili manji pa se zato prevozila i veća količini koji često možemo čuti u javnosti je to što prolazi kroz dvije države, Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu, odnosno da pruga presijeca granicu na

sedam mjeseta. Primjeri dobre prakse u svijetu nam ukazuju na mogućnost jednostavnog rješavanja navedene problematike, imajući na umu da mnoge države imaju sporazume o nesmetanom prolazu. Dodatni problem je što EU nema intenciju financirati infrastrukturne projekte koji nisu na njezinu teritoriju. Međutim, postoje indikacije da će BiH u dogledno vrijeme započeti s pregovorima o stupanju u članstvo EU-a te, shodno navedenom, čvrsto vjerujem da se model financiranja može naći u fondovima koji su namijenjeni prekograničnoj suradnji. Koliko je poznato, veliki dio

Unske pruge kroz BiH je obnovljen? - Da, obnovljen je i elektrificiran jedan dio pruge do Bihaća, a 64 kilometra koja su u nadležnosti HŽ Infrastrukture, koji prolaze kroz Hrvatsku, ne bi trebao biti problem obnoviti. Navodno je u takvom stanju da je bolje izgraditi novu nego obnoviti postojeću. Barem je tako kazala Mirjana Čagalj iz HGK. Slažete li se s tom procjenom? - Imao sam priliku proći Unskom prugom 2018. godine. Mogu potvrditi konstataciju da je pruga na teritoriju Hrvatske u vrlo lošem stanju, a električni

Koliki je problem to što prolazi kroz dvije države? - Imate u svijetu slučajeva gdje se slični

prometni izazovi jednostavno rješavaju kao slobodan prolaz. Primjere možemo pronaći na području zemalja Beneluxa, na granicama Njemačke i Švicarske, odnosno Austrije. Ako postoji politička volja, takav problem se rješava proglašavanjem slobodnog tranzita. U kakvom je stanju Lička pruga? - Izgrađena je prije više od stotinu godina. Posljednje investicije u Ličku prugu datiraju početkom 2000-ih, kada je provedena djelomična modernizacija, ali bez značajnijih učinaka. Problematika navedene pruge očituje se u nekoliko ograničavajućih čimbenika, od kojih valja istaknuti različita osovinska opterećenja na pojedinim dionicama, točnije između Oštarija i Gračaca osovinsko opterećenje iznosi 22,5 t/os, a do Splita 20 t/os. Navedeno indicira da isti pogon može vući više tereta od Oštarija i Gračaca nego od

Gračaca prema Splitu. Nadalje, ograničavajući faktor su i veliki nagibi, odnosno usponi pruge, osobito na relaciji Perković - Labin Dalmatinski u smjeru Splita (26 %), odnosno Primorski Dolac - Perković u smjeru Knina (26 %). Na ovoj se pruzi isključivo koriste dizel motorne lokomotive, koje imaju manju snagu od elektromotornih, a veće troškove prijevoza zbog potrošnje goriva kao dominantnog troška prijevoza. Kada uz navedena tehničko-tehnološka ograničenja nadodamo i činjenicu da se radi o brdskoj pruzi sa zahtjevnom konfiguracijom terena, te ograničeni promet, onda je krajnji rezultat prometovanja tom prugom nekonkurentan i nerentabilan prijevoz. HŽ Cargo je jedini pružatelj usluga (prijevoznik) na Ličkoj pruzi, prvenstveno zbog većinskog državnog vlasništva navedenog

poduzeća koje jedino može podnijeti takvu vrstu gubitka. Privatnim operaterima ta dionica nije zanimljiva. Je li uloga HŽ Carga pozitivna i što je u takvoj situaciji moguće napraviti? - HŽ Cargo praktički spašava dalmatinsko gospodarstvo jer nitko drugi ne želi voziti Ličkom prugom po sadašnjim cijenama. A kada dođe do povećanja cijena, kao što je primjerice bio slučaj 2021. godine te najavljen za 2022. godinu, onda dalmatinske luke i tvrtke čije poslovanje ovisi o transportu željeznicom postaju nekonkurentne. Kakva je situacija sa zadarskom lukom u koju se jako puno ulaže? - Zadarska luka koristi željeznicu u ukupnom prometu tereta manje od jedan posto. Paradoks je to što je u planu HŽ Infrastrukture obnova pruge Bibinje - Zadar, odnosno za istu dionicu je već osigurano financiranje. Pretpostavka je



da će se u budućnosti dio tereta preusmjeriti na luku Gaženica, međutim investicije u željezničku infrastrukturu mogle bi se osporavati prvenstveno sa stajališta prioriteta ulaganja u cjelokupnoj mreži. Problem željezničke infrastrukture i povezanih ulaganja potrebno je rješavati integralno. Što je s Lukom Šibenik? - Šibenska luka čvrsto ovisi o poslovanju Petrokemije u udjelu od čak 85 posto ukupnog prometa. Svjedoci smo recentnih geopolitičkih zbivanja koji su značajno narušili poslovanje Petrokemije, a koji su se reflektirali i na ukupni promet luke. Budući razvoj šibenske luke trebao bi biti usmjeren na tržišta šireg lučkog zaleda koja će pronaći svoj interes u trenutku kad željeznički prijevoz robe bude konkurentan.

željezničkog pravca kako bi prijevoznicima bilo rentabilno prometovati Ličkom prugom jer interesa ima. Općenito, privatni prijevoznici obavljaju 60 posto ukupnog teretnog prijevoza željeznicom u Hrvatskoj, ali na Ličkoj pruzi je njihova prisutnost zanemariva te se isključivo odnosi na pojedinačne pošiljke. U sadašnjim uvjetima oni ne nalaze finansijski interes za ovaj prijevoz. Jedan kilometar, milijun eura. Što je dugoročno rješenje? - Dugoročno rješenje su obnova i modernizacija Ličke pruge koja prvenstveno podrazumijeva elektrifikaciju cjelokupnog pravca, a potom i rekonstrukciju same željezničke infrastrukture. U razgovorima sa svim relevantnim dionicima artikulirana je i mogućnost ulaganja u zelene tehnologije, odnosno uspostavljanje

prometovanja hibridnog vlaka ili vlaka na obnovljive izvore energije (metanol, vodik, amonijak), međutim, sve buduće ideje trebaju se bazirati na dugoročnoj projekciji razvoja i suvremenim tehnološkim dostignućima. Što kažu u HŽ infrastrukturi, kada bi moglo doći do elektrifikacije? - U posljednjim razgovorima s upraviteljem infrastrukture dobili smo podatak da će se financiranje elektrifikacije Ličke pruge osigurati iz europskih fondova, a shodno dinamici i svim preduvjetima koje je prethodno zadovoljiti. Shodno navedenom, početak modernizacije pruge nije realno očekivati prije 2032. godine, što ukazuje na činjenicu da sredstva za ovaj projekt još uvijek nisu osigurana. Koliki je promet Ličkom prugom? - Promet





Ličkom prugom, prema posljednjim indikacijama, iznosi oko milijun tona tereta godišnje, ali realno on je oko 700.000 tona. Žitni terminal jedan je od najvećih izvoznika poljoprivrednih proizvoda u Hrvatskoj, dio tereta prebacuje na cestovni kamionski promet zbog sve veće cijene željezničkog prijevoza u ukupnim logističkim troškovima prijevoza. Cemex čak ulaže u flotu kamion cisterni i smanjuje udio željeznice u ukupnom prometu tereta. Luka d.d. Split, kao nositelj prvenstvene koncesije u Sjevernoj luci, je velikim dijelom osuđen na korištenje željezničkog prijevoza, prvenstveno zbog zahtjeva za pretovarom većih količina tereta, tako da organizacija cestovnog prijevoza robe nema opravdanost niti održivost. Stajalište struke i koncesionara, odnosno svih dionika koji čine klaster prometnih aktivnosti

na splitskom području, je osigurati državne potpore na željezničkom pravcu Split - Zagreb, navodeći slični model finansijskih potpora (subvencija) u obalnom linijskom prometu, na pojedinim neprofitabilnim trajektnim, brzobrodskim i brodskim linijama. Je li baš toliki prioritet nizinska pruga koja povezuje Rijeku s unutrašnjosti? - Moja osobna predikcija je da će nadležne institucije započeti s projektom elektrifikacije Ličke pruge tek nakon potpunog okončanja realizacije investicija u povezivanju Rijeke s unutrašnjosti. Pokušali smo artikulirati aktualnu problematiku i nužnost revitalizacije pruga koje dotiču srednjodalmatinske luke prema donositeljima odluka, ali primjerice u Strategiji razvoja željezničkog sustava RH do 2032. godine i povezanim Nacionalnim

planovima koji determiniraju razvoj željezničke infrastrukture do 2030. godine nema značajnijih mjera za realizaciju potrebnih investicija u obnovu i modernizaciju pruge prema Dalmaciji, odnosno toliko išekivane elektrifikacije. Isključivo se navodi obnova kolodvora i ugradnja signalno sigurnosnih uređaja, što predstavlja redovito postojeće investicijsko održavanje infrastrukture. Točnije, od 3,5 milijardi eura namijenjenih rekonstrukciji željezničkih pruga u Hrvatskoj, samo tri posto otpada na dalmatinski željeznički pravac. U svakom slučaju, nedostatno. Iznos ulaganja u elektrifikaciju jednog kilometra željezničkih pruga prema suvremenim standardima kreće se od 1 do 1,2 milijuna eura, čime dolazimo do iznosa od oko 300 milijuna eura potrebnih sredstava za modernizaciju

Ličke pruge. Svi donositelji odluka i relevantna tijela resornog ministarstva svjesni su potrebnih ulaganja, ali za sada sredstva nisu osigurana. Ima li spasa za Split? Što se može napraviti u Splitu u smislu prometnog rasterećenja? - Prvenstveni problem se očituje u činjenici što se niti jedan etablirani pojedinac (stručnjak), odnosno niti jedna politička struktura ne zalaže za optimalno rješenje, koje bi zadovoljilo potrebe svih dionika. Primjerice, imate projekt izgradnje mosta preko Kaštelanskog zaljeva koji je planiran tako da ograničava razvoj Sjeverne luke, posebice u pogledu projektirane visine. Navedeno predstavlja eklatantni primjer parcijalnog i neprimjerenog planiranja, odnosno nedostatka konsenzusa, ali i uključenosti svih relevantnih dionika. Cestovni prijevoz robe i putnika u najvećoj mjeri doprinosi onečišćenju okoliša, a navedeni most je projektiran isključivo kao cestovni, uz upitan doprinos rasterećenju prometa. Veliki problem Dalmacije, a osobito Splita, očituje se u nedostatku referentne osobe koja bi politički zastupala interese Splita i Dalmacije. Očekuje se da će recentni amandmani hrvatskih europarlamentaraca dodatno osnažiti prometne pravce usmjerene prema Dalmaciji. U posljednje vrijeme mnogi Luku Split optužuju za onečišćenje? - U posljednje vrijeme svjedoci smo sve većem intenzitetu nepreciznih i nespretnih izjava koje se

pojavljuju u javnosti, a koji štete reputaciji pojedinačnih gospodarskih subjekata i cjelokupnoj industriji, potpuno neutemeljenih jer u okviru postojećeg empirijskog istraživanja nije moguće eksplicitno odrediti uzrok onečišćenja. Čak i pojedini vijećnici na raspravama u Gradskom vijeću grada Splita prozivaju pojedinačna poduzeća, unatoč tome što nije otkriven uzrok onečišćenja zraka, čime se sve veća važnost prenosi na percepciju i stavove pojedinaca naspram službenih i reprezentativnih podatka dobivenih putem znanstveno-stručnih istraživanja. Moje stajalište je da se ne bi trebalo izlaziti ishitreno u javnost dok se ne utvrdi uzrok onečišćenja, odnosno dokaže da je onečišćenje zraka posljedica poslovnih operacija pojedinog gospodarskog subjekta. Potrebno je ispitati štetne emisije kao outputa operacija rukovanja svim teretima u okviru luke te radnih procesa svakog pojedinačnog gospodarskog subjekta na području splitskog industrijskog bazena. Što je sa splitskim metroom? Nitko više ne govori o njemu, a bilo je jako puno obećanja. - Obveza Gradske uprave je konačno donošenje sveobuhvatnog prometnog rješenja i strateškog plana razvoja u suradnji s ključnim dionicima, a koji bi trebao biti podloga rješavanju prometnog zagušenja u gradskoj luci. Navedeno podrazumijeva konačno stavljanje u funkciju prostora u Kopilici koji je zamišljen kao intermodalno

čvorište, a na kojem bi se izmjestili glavni autobusni i željeznički kolodvor, dok bi se jedan kolosijek stavio u funkciju "shuttle" prijevoza, tj. brzog transfera putnika do centra grada. U takvim okolnostima, drugi kolosijek željeznice, lociran u gradskoj luci, bi se mogao prenamijeniti u kolnu površinu, koja bi služila za izlazak automobila iz putničke luke na vanjske rubove cestovne mreže grada Splita. Važno je istaknuti da se kvalitetnom reorganizacijom i planiranjem korištenja postojeće infrastrukture mogu napraviti značajni učinci. Ne bi li most Split - Kaštela trebao riješiti dio problema? - Prema posljednjim informacijama, očekuje se skri početak gradnje luke Stinice, koja je namijenjena za pristajanje dijela brodova u obalnom linijskom prijevozu i brodova u međunarodnoj plovidbi. Međutim, izgradnja mosta preko Kaštelanskog zaljeva prema postojećem projektom prijedlogu bi dugoročno ograničila manevriranje i sami prolazak brodova u međunarodnoj plovidbi kao i operativno poslovanje Sjeverne luke. Pored navedenog, važno je istaknuti da nikada nije napravljena studija uključenja mosta u urbanu prometnu mrežu grada Splita. Navedeni projekt mogao bi značajno pridonijeti zagušenju Dubrovačke ulice, a ta ulica predstavlja vertikalnu os šireg centra grada. To je absurd jer suvremena društva teže izmještanju prometa izvan centra grada.

LUKA VUKIĆ, DOCENT NA POMORSKOM FAKULTETU U SPLITU, O PROMETNOJ IZOLACIJI



Luka Vukić: Moja osobna predikija je da će nadležne institucije započeti s projektom elektrifikacije Ličke pruge tek nakon potpunog okončanja realizacije investicija u povezivanju Rijeke s unutrašnjosti
ANTE ČIZMIĆ/CROPIX

TKO SE BRINE ZA DALMACIJU?

Od 3,5 milijardi eura za željeznice na nas otpada samo tri posto!

✉ Izgradnja mosta preko Kaštelanskog zaljeva bi dugoročno ograničila manevriranje i sami prolazak brodova u međunarodnoj plovidbi, kao i operativno poslovanje Sjeverne luke. Navedeni projekt bi mogao značajno pridonijeti zagуšenju Dubrovačke ulice, a ta ulica predstavlja vertikalnu os šireg centra grada. To je absurd

Docent na Pomorskom fakultetu u Splitu Luka Vukić više puta je javno argumentirano nastupao o potrebi obnove željezničke pruge prema Dalmaciji.

JOZO VRDOLJAK

Smatra da ne bi trebao biti problem obnoviti 64 kilometra Unsko pruge koja prolazi kroz hrvatski teritorij. Smatra da je lako naći rješenje ako postoji politička volja. Vukić nam je govorio i o problemima Ličke pruge prometnom zagуšenju Splita te o perspektivi luka u Dalmaciji. Uglavnom, Luka Vukić smatra da je nužno jače angažiranje struke, a problem vidi i u tome što se do sada nije nametnula osoba, odnosno autoritet koji bi zastupao interese Dalmacije i Splita.

Promet Unskom prugom je u prekidu. Ima li nade da se on prenovi?

- U prekidu je od 2010. godine. U vrijeme kada se nesmetano prometovalo vlakovima, prednost te pruge očitovala se u činjenici što je bila u potpunosti elektrificirana. Radilo se o željezničkoj pruzi na kojoj su se ostvarivale veće brzine, a troškovi prijevoza su bili manji pa se zato prevozila i veća količina tereta.

Dakle, radilo se o suvremenoj pruzi koja je bila korak ispred vremena. Potencijalni problem

koji često možemo čuti u javnosti je to što prolazi kroz dvije države, Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu, odnosno da pruga presijeca granicu na sedam mesta. Primjeri dobre prakse u svijetu nam ukazuju na mogućnost jednostavnog rješavanja navedene problematike, imajući u umu da mnoge države imaju sporazume o nesmetanom prolazu.

Dodatajni problem je što EU ne ima intenciju financirati infrastrukturne projekte koji nisu na njezinu teritoriju. Međutim, postoje indikacije da će BiH u dogledno vrijeme započeti s pregovorima o stapanju u članstvo EU-a te, shodno navedenom, čvrsto vjerujem da se model financiranja može naći u fondovima koji su namijenjeni prekograničnoj suradnji. Koliko je poznato, veliki dio Unsko pruge kroz BiH je obnovljen?

- Da, obnovljen je i elektrificiran jedan dio pruge do Bihaća, a 64 kilometra koja su u nadležnosti HŽ Infrastrukture, koji prolaze kroz Hrvatsku, ne bi trebao biti problem obnoviti. Navodno je u takvom stanju da je bolje izgraditi novu nešto obnoviti postojeću. Barem je tako kazala Mirjana Čagalj iz HGK. Slazete li se s tom prejmom?

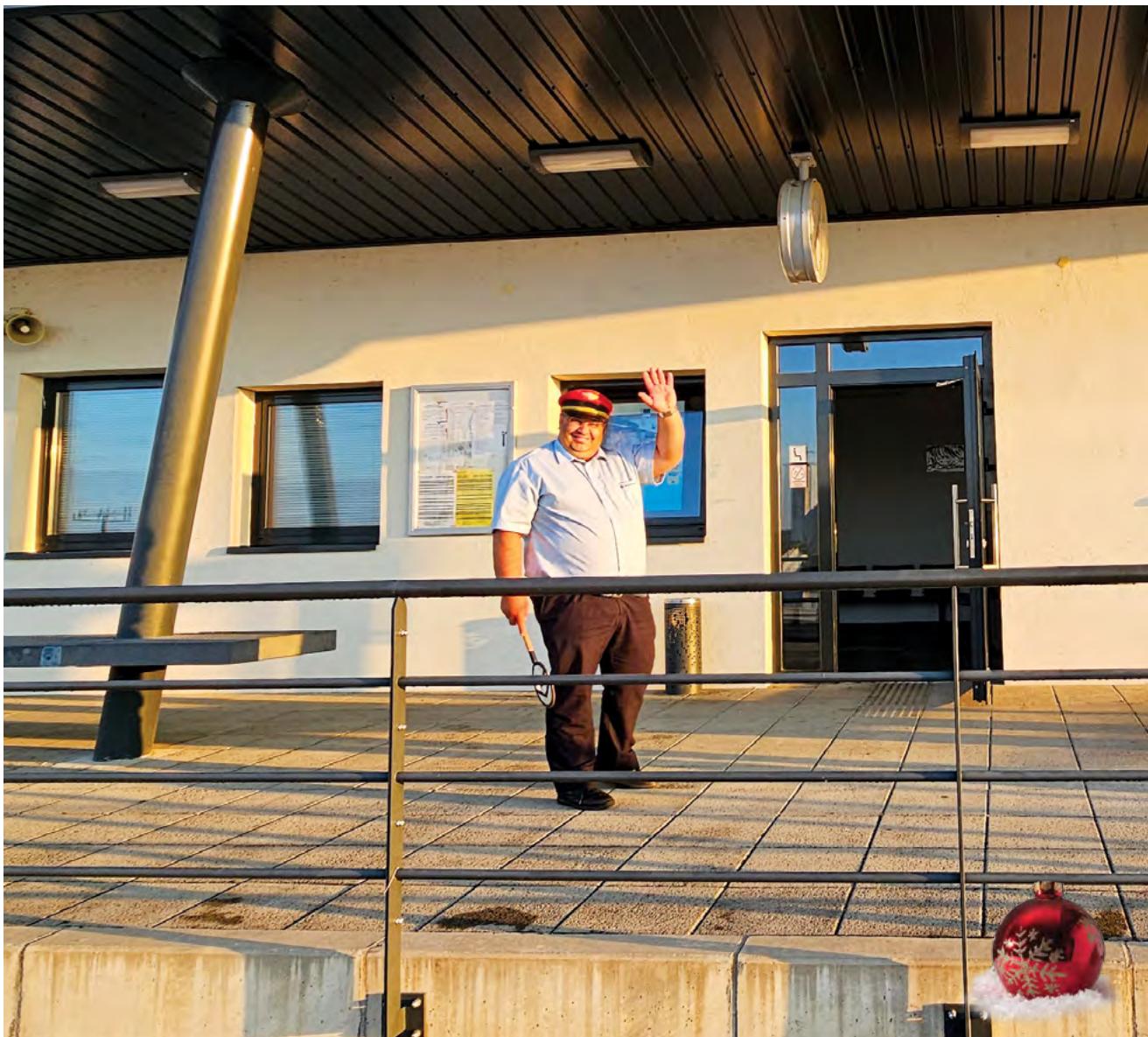
- Imao sam priliku proći Unskom prugom 2018. godine. Mogu potvrditi konstataciju da je



TOMISLAV SVETIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Sveti Ivan Žabno

TREBA SE PRILAGODITI PROMJENAMA

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić



Za priču o Tomislavu i radnom mjestu koje trenutno obavlja važno je reći da je kolodvor Sv. Ivan Žabno jedan od kolodvora kojemu je prijetilo zatvaranje i gašenje skromne željezničke prometne uloge. Međutim, izvođenjem projekta izgradnje nove jedne kolosiječne neelektrificirane željezničke pruge duljine 12,2 km, uz tri nadvožnjaka, tri podvožnjaka i jedan most, te izgradnju tri željeznička stajališta (u Lubenoj, Remetincu Križevačkom i Hagnju), kao i rekonstrukcijom zgrade u samom kolodvoru uz ugradnju signalno-sigurnosnih i telekomunikacijski uređaja ovaj kolodvor postao važna točka na karti željezničkih pruga u Lijepoj našoj.

Nova željeznička pruga Gradec - Sveti Ivan Žabno, predviđena za lokalni prijevoz, ima svrhu približiti grad Bjelovar i bjelovarsku regiju Gradu Zagrebu te bolje povezati Bjelovarsko-bilogorsku, Koprivničko-križevačku i Zagrebačku županiju. Pruga je projektirana i izgrađena za brzinu od 120 km/h (s izuzetkom prvog luka iza željezničkog stajališta Gradec koji je projektiran za brzinu od 100 km/h) te za osovinsku masu od 22,5 t i 8 t/m.

Kolodvor Sveti Ivan Žabno nalazi se na dijelu pruge južno od središta mjesta.

Nakon ovih, uvodnih saznanja recimo i da je kolega Tomislav Svetić, rođen 28. veljače 1987. godine u Koprivnici. Živi u Vojakovcu, a kod nas u HŽ Infri radi kao prometnik vlakova u kolodvoru Sveti Ivan Žabno. Na željezničari je od 2008. godine. Završio je Željezničku tehničku školu u Palmotićevu u Zagrebu 2006. godine. Ta generacija je razasuta po cijeloj Hrvatskoj, ima ih svuda od Lumbrega, Slavonije, Dalmacije. Sretno je oženjen, otac troje djece.

Što Vas je dovelo na željeznicu?

Moj pokojni tetak Božo Smoljanec je bio željezničar i ja sam s njim išao na postavnicu i meni se to svidjelo te sam upisao željezničku školu i evo me danas tu. U svibnju 2008. godine sam se zaposlio na željeznicu.

Pamtite li neke posebne događaje iz vremena kada ste počeli raditi?

Naravno, počeo sam raditi na manevri na Zagreb Glavnem Kolodvoru sa starom gardom Dragecom Česijem, Matuškom, Đurom itd. To je bilo jedno bolje razdoblje mog radnog vijeka kada je bilo dosta posla ali bilo je i super.

Od kada ste se zaposlili na željeznicu 2008. godine željeznica se nešto i

promijenila, kako se Vi nosite sa promjenama.

Dobro. Prilagodim se svemu, šutim i radim, nema druge.

Činili Vas sadašnji posao sretnim?

Da, jer ovo je ipak nadogradnja svega onoga kroz što sam prošao tada i volim ovaj posao. Idem na posao bez grča u želudcu. Odradim svoju smjenu 12 sati i to je super.

Da imate priliku nešto promijeniti na željezničkoj radnici što bi ste Vi promijenili?

Čini mi se kako ima puno toga za promijeniti, odnosno za poboljšati.

Kako surađujete s kolegicama i kolegama iz drugih željezničkih društava, prije svega iz HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Cargo, kakva je

suradnja sa njima?

Najviše surađujemo sa kolegama iz HŽ Putničkog prijevoza dok iz HŽ Carga jako slabo, ali suradnja je odlična, nema nikakvih problema. To što su nas podijelili ništa nam ne znači, sve je super.

Radite u turnusu, što je dobro, ali noćne smjene su ipak noće pa kako na Vaše zdravlje utječe noćni rad, kako se nosite s time?

Dobro, ali sad se već lagano osjeti da umor nakon noćne i da trebam leći i odspavati. Prije, dok sam bio puno mlađi, nije bilo tih problema.

Jeste li zadovoljni s radnim uvjetima u kojima radite?

Jesam, iako bi moglo biti malo bolje što se tiče garderobnih ormarića ali sve u svemu je uredu. Kada bih ocjenjivao



ocjenom od 1-10 dao bih ocjenu 9.

Rekli su ste temperamentan ali radoholičar i čovjek od principa. Je li to točno?
Naravno, kad sam u pravu ne popuštam.

Kakva je suradnja s kolegama iz Križevaca, Bjelovar, Gradeca?
Dobra, s kolegama u susjednim kolodvorima je odlična, i s dispečerima suradnja i razumijevanje je dobra.

Kako ste zadovoljni s plaćom, da li je to dobro riješeno?
Plaća bi uvijek mogla biti i bolja ali ajmo reći za sada da je dobro riješena. Prilično sam zadovoljan, u usporedbi sa nekim drugima na željeznici je to još i dobro.

Što bi, da ste u prilici, popravljali u placi?
Mislim da bi se trebalo popraviti dodatke za rad nedjeljom i blagdanom kada skoro nitko ne radi i dodatak za noćni rad jer noć nosi svoj teret pa bi možda i to trebalo malo više platiti.

Vidite li prilike za napredovanje na poslu i da li ih koristite?
Da, uvijek se može više i bolje. Ja sam jednu svoju

priliku iskoristio, a isto tako se nadam da će biti još koja.

Imate li kakav hobi?

Nemam hobi, ali imam poljoprivredu! Moji imaju OPG, a ja im pomažem. Bavimo se stočarstvom, točnije kravama i u tu svrhu imamo otprilike 80 jutara zemlje. Uglavnom prodajemo mlijeko, a i jedan dio stoke povremeno ide u prodaju.

Koliko vas je u obitelji?

Tata, mama, žena i 3 djece. Imam 2 sina od 11 godina i curicu od 2 godine.

Imate li nekih neispunjениh snova koje još uvijek čekate da se ispune?

Ne! Ja sam sve svoje snove u potpunosti ispunio i trenutno nema više ničega što sam možda želio, a nisam uspio ostvariti.

Što biste za kraj željeli poručiti svojim kolegicama i kolegama?

Poručio bih im da svoj posao rade mirno i bez puno uzrujavanja jer kad čovjek nešto radi uzrujan, onda od takvog posla obično bude više štete nego koristi.



NEKOLIKO BRZINSKIH...

Što Vas pokreće u životu?

Djeca.

Tko Vam je najviše pomogao u životu?

Tetak.

Ima li nešto što bi promijenili u svojoj karijeri?

Ne, ništa.

Procjenjujete li dobro ljudi „na prvu“?

Da.

Smatrate li se uspješnim u životu?

Da.

Koje dvije vrline najviše cijenite kod ljudi?

Iskrenost i sposobnost.

A koje Vas dvije mane najviše nerviraju?

Pokvarenost i lopovluk.

Imate li omiljenog pjevača ili pjevačicu?

Nemam, slušam ih sve.

Za koga navijate?

Hajduk.

Imate li kućnog ljubimca?

Imam pse, mačke i 23 krave.

Imate li neki omiljeni film?

Nemam. Volim dobre filmove.

Kako provodite slobodno vrijeme?

Družeći se s prijateljima.

Što je to što Vas posebno jako raduje?

Odlazak na more.

A što Vas najviše ljuti?

Situacija na željeznici.

Što Vam se naviše sviđa na radnom mjestu?

Sve!

Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljen - spašen“?

Baš i ne.



PETAR KOJIĆ

prometnik vlakova u kolodvoru Zdenci - Orahovica

NIKAD NE GUBIM NADU

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kolodvor Zdenci-Orahovica nalazi se na pruzi Dalj-Varaždin između kolodvora Đurđenovac i Čačinci i u pogledu obavljanja prometne službe te reguliranja prometa smatra se međukolodvorm. Zanimljivo je da se sam kolodvor ne nalazi ni u Zdencima ni u Orahovici čija imena nosi, već u selu Duga Međa koje je smješteno između ova dva mesta. Kolodvor ima 3 kolosijeka od kojih su 2. i 3. korisne dužine od 319,79 metara. Pored njih ima i jedan industrijski kolosijek u vlasništvu P.P. Orahovica, no kako je 1. kolosijek (koji je s istim jedina poveznica) već jedno duže vrijeme izvan funkcije, tako je i ovaj kolosijek trenutno „na čekanju“. Kolodvor je osiguran likovnim ulaznim signalima i predsignalima, a prometna služba obavlja se u redovnom turnusu 12/24/12/48 s tim da je u dane petak/subota i subota/nedjelja, te u dane uoči blagdana, uveden prekid službe (kolodvor ne radi) od 22,10 do 03,10 sati. Po važećoj sistematizaciji predviđeno je 5 izvršilaca. Ne tako davno ovaj kolodvor bilježio je veliki broj komadnih pošiljki kako u otpravljanju tako i u prispjeću, a osim toga otpremane su i velike količine repe u vrijeme kampanje. Sada je sve to preuzeo cestovni prijevoz. O trenutnoj situaciji kako u samom kolodvoru tako i na željeznicu općenito, razgovaramo s našim članom, prometnikom vlakova Petrom Kojićem.

Prije svega Petre, hvala ti što si se odazvao našem pozivu i pristao na ovaj razgovor. Za sam početak, molim te da se predstaviš našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi...

Roden sam 1993.g. u Našicama. Osnovnu školu pohađao sam u Čačincima, dok sam srednju, odnosno Željezničku tehničku školu u Zagrebu za tehničara željezničkog prometa završio 2011. godine. Živim u Bukviku, selu pored Čačinaca, oženjen sam i otac dvoje prekrasne djece.

Nakon završenog školovanja, a prije dolaska na željeznicu, da li si imao kakvog drugog radnog iskustva?

Nakon završetka školovanja i bezbroj neuspjelih pokušaja zaposlenja u struci, radio sam u građevini, šumarstvu, održavanju zelenih površina te u telekomunikacijama.

Da li si u tom vremenu imao kakvih drugih planova vezanih za svoje buduće profesionalno opredjeljenje?

Iskreno, nikad nisam gubio nadu da će sve to doći „na svoje“ i da će se jednog dana zaposliti na željeznicu, tako da nikad nisam razmišljao o nekakvoj prekvalifikaciji.

Kako si uopće završio na željeznicu?

Rekao bih spletom sretnih okolnosti. Nakon nekoliko neuspjelih pokušaja na natječajima za radno mjesto konduktora, video sam da HŽ Infrastruktura traži dosta pripravnika za radno mjesto prometnik vlakova i iz drugog pokušaja bivam odabran.

Čini li ti se to danas kao dobra odluka?

Čini mi se kao super odluka jer na to gledam kao na poziv, a ne odluku.

Kakav ti je bio početak rada na željeznicu; da li je bilo kakvih nesnalaženja ili je to odmah išlo rutinski?

Kao i svaki drugi početak i ovaj moj je bio težak; jedan pravilnik, drugi pravilnik, razne upute... Sve je to trebalo naučiti i savladati, a po komentarima mojih mentora mislim da mi je sve to dobro „sjelo“. Kad se to svlada s razumijevanjem onda posao postaje užitak.

Tko ti je najviše pomogao u tim tvojim počecima?

Najviše su mi pomogli moji mentori Damir Žužić i Silvio Pavić te im ovim putem upućujem jedno veliko HVALA!

Prije nego si postao željezničar, sigurno si čuo priče o nadaleko čuvenoj željezničkoj „logici“. Jesi

li nešto od te „logike“ i osobno doživio u ovih nekoliko godina željezničkog staža?

Ha ha ha! Željeznička „logika“! Bilo je svakavih „logičnih“ situacija, ali kako se kaže: „Bilo pa prošlo...“

Ugovor za radno mjesto prometnika vlakova, a iz perspektive nekih tvojih kolega, nisi dugo čekao. Nekada je to ovdje na istoku znalo trajati skoro pola radnog vijeka...

Da, ugovor za prometnika nisam dugo čekao, nekakve 3 godine. Imao sam sreću da sam i u te 3 godine često radio kao prometnik vlakova na zamjeni, a što smatram važnim zbog obnavljanja i nadograđivanja znanja na tom radnom mjestu.

Kako si put od skretničara do prometnika vlakova prešao prilično brzo, a imajući u vidu da glavnih tehnologa i instruktora prometa nikad nemamo dovoljno, razmišljaš li možda i u tom pravcu?

Ne razmišljam o spomenutim radnim mjestima iako sam studirao željeznički promet te bih danas, sutra mogao nastaviti studij. Volio bih jednog dana raditi u kolodvoru izvan ranga, a možda se i više sindikalno aktivirati.

Reci nam nešto o tvom sadašnjem



radnom mjestu...

Trenutno sam prometnik vlakova u kolodvoru Zdenci-Orahovica i zadovoljan sam kako samim radnim mjestom, njegovom blizinom mom mjestu stanovanja, tako i samim radnim okruženjem.

Koji su najčešći problemi s kojima se susrećeš obavljajući svoj posao?

Trenutno nam najveći problem predstavlja nedostatak izvršnih radnika. Svi ostali problemi zanemarivi su u usporedbi s ovim.

Kolodvorski kolosijeci prilično su kratki; stvara li vam to probleme pri radu?

Da, u pravu ste; kolodvorski kolosijeci su poprilično kratki, pogotovo u usporedbi s onima u kolodvorima Čačinci ili Osijek gdje sam bio radio. Osobno mi to ne predstavlja problem. Pravilnikom je propisan način rada u takvim situacijama i samo malo više

treba paziti koji vlak primiti, a koji ne.

Kako iz današnje perspektive gledaš na budućnost ove Podravske pruge?

Iz današnje perspektive ta budućnost nije najjasnija, ali mislim kako je to pruga od državnog interesa i da će situacija biti bolja nego danas.

Kakav je odnos s radnim kolegama?

Odnos s radnim kolegama je super. Od Zdenaca i Čačinaca pa sve do Osijeka; svuda mi je bilo ugodno raditi.

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

Naravno da me plaše, ali nadam se da politika poslodavca vodi ka pomlađivanju izvršnog kadra, a ne ka

ukidanju turnusa ili noćnog rada.

Kako si zadovoljan radnim uvjetima na tvom mjestu rada?

Zadovoljan sam. Uvijek bi moglo biti bolje, ali veseli me što poslodavac ima sluha za probleme izvršnih radnika i pomaže nam u poboljšanju radnih uvjeta.

Za jedan dio spomenutih radnih uvjeta i sam si zasluzan...

Pa, jesam! Ali moram reći da u tome nisam sam; tu je poslodavac, sindikat i radne kolege. Imamo još nekih projekata u planu...

Dobivaš li redovno službenu odjeću i obuću i kako si zadovoljan njihovom kvalitetom?

Redovno dobivam službenu odjeću i obuću i mogu reći da sam sa svime zadovoljan. Dok sam bio skretničar bila je ista situacija, jedino što tamo nisam bio zadovoljan s kvalitetom





cipela.

Polovinom prošle godine potpisani je novi Kolektivni ugovor zahvaljujući kojem je cijena sata rada povećana, da bi se taj trend rasta nastavio i ove godine. Kako si zadovoljan rastom plaće?

Zadovoljan sam s Kolektivnim ugovorom i rastom plaće, ali velika je inflacija kao i stalna poskupljenja pa mislim da smo opet tu negdje.

S novim Kolektivnim ugovorom došao je i novi način obračuna putnih troškova. Kako si zadovoljan tim dijelom?

Ovaj način obračuna je puno realniji i pošteniji te ga u potpunosti podržavam.

Zanimljivo je da nekako u isto vrijeme kada si dobio ugovor za prometnika vlakova u kol. Zdenci - Orahovica, u taj kolodvor stiže još

jedan član tvoje obitelji. O kome je riječ?

Da, to je moja sestra Martina Prispilović koja je pripravnica za radno mjesto prometnik vlakova, ali to nije sve! I moj brat Antonio Kojić radi u HŽ Infri kao pružni radnik u Osijeku.

Kako provodiš slobodno vrijeme?

U slobodno vrijeme bavim se lovom i bočanjem, a aktivno pratim nogomet i sve vezano uz njega.

Osim lova, uz šumu te vežu još neke aktivnosti...

Da, aktivan sam s motorkom, odnosno tu je obavezno pravljenje drva, kao i traženje gljiva kad im bude sezona.

Ove godine po prvi si puta sudjelovao na našim Sportskim susretima u Rovinju. Kakvi su ti utisci?

Prvi puta sam sudjelovao i žao mi je što nisam išao i prije. Atmosfera,

organizacija, smještaj, hrana... Sve je na vrhunskom nivou.

To znači da se vidimo i slijedeće godine...?

Naravno da se vidimo i slijedeće godine!

Ljetovao si i u našem odmaralištu na Ugljanu. Kako si zadovoljan smještajem, lokacijom, uvjetima...?
Bio sam na Ugljanu s obitelji i mogu reći samo riječi hvale za sve; od smještaja, plaže za djecu, pa sve do domaćina u samom odmaralištu. Preporuke svima!

Na samom kraju razgovora, ima li možda nešto što te nismo pitali, a ti si htio reći, uputiti nekakvu poruku ili jednostavno pozdraviti nekoga?
Pa, to je u biti bilo sve. Ovim putem pozdravljam sve željezničare i želim im svako dobro!

OSVRT NA BESKORISNI OKRUGLI STOL

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić



Dana 26. listopada 2023. godine održan je u hotelu Sheraton, u Zagrebu okrugli stol na temu "Utjecaj kvalitete infrastrukture na željeznički prijevoz". Organizaciju potpisuju Agencija za sigurnost željezničkog prometa, Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti i Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

Svjedočili smo poplavi izlaganja, izjava i analiza drugorazrednih sudionika ali i „mudrih“ komentara voditelja. Sve u svemu nije falilo dubokoumnih istupa i obraćanja...

Idemo u malo širi prikaz:

Ovom prilikom i ovdje slušali smo mlake i jalove rasprave ljudi od kojih većina pojma nema o željezničkoj mreži u RH, a kamoli o stanju i kvaliteti te infrastrukture. Početno, dobro pripremljeno izlaganje Sanje Dejanović-Raičević (STEPCON d.o.o., Srbija) učinilo je interesantnim sam početak, najavljujući i druge, kvalitetne prezentacije. Pomenuta gospođa govorila je o

poslu koji su njena tvrtka i ona sama obavile u Crnoj Gori upirući prstom u propuste u organizaciji prometa koji su doveli u pitanje rokove i kvalitetu izvedenih radova. Ostali koji su izašli za govornicu ponudili su ništa, tek prazne priče bez sadržaja i poruke, osim uobičajeno pripremljenog i uvjerljivog Milana Brkića (RCC Croatia d.o.o.). Brkić je iskoristio priliku obratiti se upravitelju željezničke infrastrukture naglašavajući kako bi posebnu pozornost trebao i morao posvetiti održavanju željezničke infrastrukturnih i regulacijama prometa kako bi prijevoznici mogli koristiti sve dostupne im usluge sa zajamčenom kvalitetom.

O stanju i kvaliteti željezničke infrastrukture nije govorio nitko.

Najkvalitetniji dio ovog skupa dogodio se u hodniku ispred dvorane: puno stolova bogato nakrcanih ukusnim sadržajem.

U panel raspravi, sudjelovali su Sanja Dejanović-Raičević

(STEPCON d.o.o.), Milan Brkić (RCC Croatia d.o.o.), Želimir Delač (ASŽ), Nikola Popović (HAKOM), Tomislav Prpić (HŽ Putnički prijevoz d.o.o.) i Anto Krajina (HŽ Infrastruktura d.o.o.). Prije prikaza rasprave podsjetimo se što je rasprava? Na jednom mjestu pronašao sam slijedeći opis:

..."To je najzahtjevnija vrsta misaone djelatnosti jer nije dovoljno nešto identificirati, nego spoznati pojavu valja dovesti u vezu sa svim drugim važnim pojavama ili okolnostima, uzrocima i posljedicama. Temelj je kritička misao. Ponirući u srž pojava i predodžaba, raspravljačka djelatnost zahtijeva istraživački odnos prema svijetu (problemu). Raspravljujući udubljujemo se u predmet da bismo nešto novo otkrili, stekli novu spoznaju ili je bar osvijetlili s neke nove strane. Rasprava prepostavlja tri stupnja:

1. postavljanje teze (otkrivanje problema)
2. dokazivanje teze (rješavanje problema)

3. potvrđivanje ili odbacivanje teze (prihvatanje najboljeg rješenja)."...

U našem primjeru panelisti su održali klasičan primjer bezvezno potrošenog vremena, govorili su pametne rečenice o ničemu. Nisam ni sumnjavao kako će na kraju te i takve panel rasprave kvaliteti željezničke infrastrukture dodijeliti ocjenu „dobar“. Vrijedi zabilježiti kako su se svi panelisti složili da su ulaganja u infrastrukturu neophodna. Mudro, nema šta.

Panel rasprava ili panel-diskusija ili panel, kako i samo ime kaže je organizirana javna rasprava na kojoj sudjeluje i publika. Taj dio je bio vrlo kvalitetan u pitanjima, ali odgovori su bili na razini elementarnog neznanja. Užas.

Podvucimo crtu i ponovimo kako je namjera bila da iz panel rasprave proizađu glavni zaključci o tome kako i u kojem smjeru bi se trebalo razvijati željeznička infrastruktura, kako bi prijevoznici na tržištu imali priliku biti konkurentni ostalim vidovima prijevoza.

Akademik Radman jednom prilikom rekao je kako su znanstvenici tijekom Covida abdicirali od razmišljanja. Usudim se parafrazirati tu njegovu izjavu i reći kako su se tijekom ovog okruglog stola i panel rasprave organizatori svim silama trudili da sudionici abdiciraju od iznošenja mišljenja. Može li jadnije?



**DAVID
FUNTEK**

SRETAN BOŽIĆ I NOVU GODINU ŽELIM SVIM ČLANOVIMA SPVH I SVIM RADNICIMA HŽ INFRASTRUKTURE.



**ANTONIA
ŠERIĆ DENIĆ**

SRETAN BOŽIĆ I NOVA GODINA SVIM KOLEGICAMA I KOLEGAMA



**ŽELJKO
JURJEVIĆ**

SRETAN I BLAGOSLOVLEN BOŽIĆ TE SRETNU I USPJEŠNU 2024. GODINU ŽELIM SVIM KOLEGICAMA I KOLEGAMA



**TOMISLAV
GRGURIĆ**

SVIM ŽELJEZNIČARIMA ŽELIM SRETAN BOŽIĆ I NOVU 2024. GODINU!



**VLATKO
CRLJENIĆ**

SVAKO DOBRO POVODOM BOŽIĆNIH I NOVOGODIŠNJIH BLAGDANA!



**MIHAEL
ĆURAK**

SVIM VRJEDNIM DJELATNICAMA I DJELATNICIMA HŽI ŽELIM ČESTIT BOŽIĆ TE SRETNU I BLAGOSLOVljenu NOVU 2024.



**ILIJA
GAŠPAROVIĆ**

SRETAN BOŽIĆ I SVE NAJBOLJE U 2024. GODINI ŽELIM SVIM DJELATNICIMA HŽI!



**ANTUN
KIŠ**

SVIM KOLEGAMA I ČLANOVIMA SPVH-a ŽELIM PUNO ZDRAVLJA, SREĆE I OSTVARENJE SVIH SNova!



**ZVONKO
LADOVIĆ**

SVE NAJBOLJE ZA BOŽIĆ I NOVU GODINU, PUNO ZDRAVLJA I RADOŠTI ŽELIM SVIM ŽELJEZNIČARIMA!



**DRAGO
BARUKČIĆ**

SVIM KOLEGICAMA I KOLEGAMA ČESTITAM BOŽIĆ I ŽELIM PUNO USPJEHA U NOVOJ 2024. GODINI!



**MIROSLAV
ĆURAK**

SRETNU I USPJEŠNU 2024. GODINU TE BLAGOSLOVLEN BOŽIĆ ŽELIM SVIM SVOJIM KOLEGICAMA I KOLEGAMA!



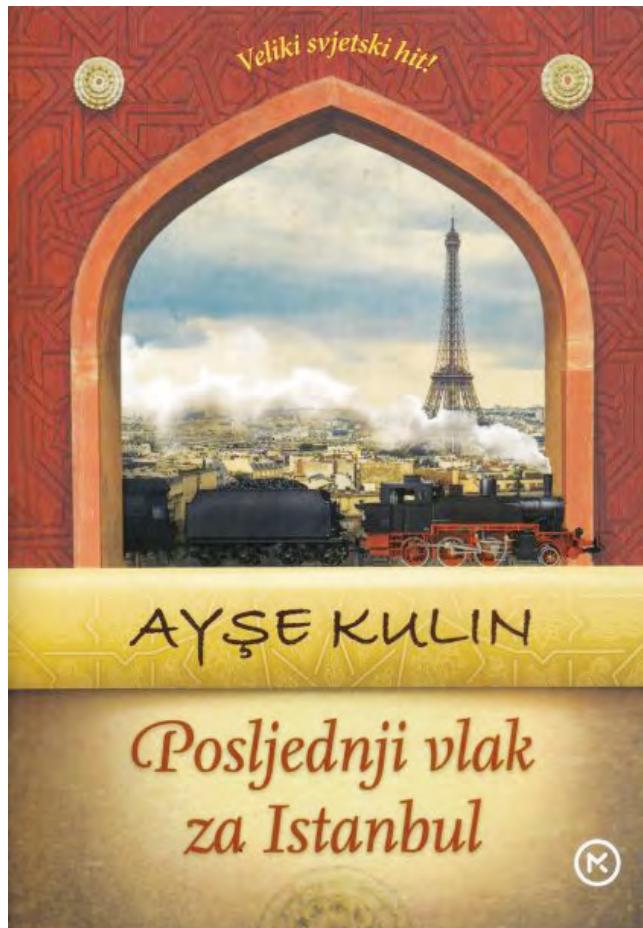
JOSIP ĆURAK

POVODOM BOŽIĆA, BOŽIĆNIH I NOVOGODIŠNJIH BLAGDANA, SVIM DJELATNICIMA HŽI ŽELIM PUNO ZDRAVLJA I SREĆE!

ŽELJEZNIČKA ČITAONICA



Piše: Nebojša Gojković
Foto: Internet



Nakon još jedne (ovaj put malo dulje) pauze nastavljamo s našom rubrikom „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA“ u kojoj Vam predstavljamo djela domaćih i stranih autora s područja književnosti, a čiji su sadržaj i tematika uglavnom bazirani na željeznicama i željezničarima. Ovog puta na redu je još jedno od djela moderne svjetske književnosti, iako se sam njegov sadržaj odnosi na događaje iz polovine prošlog stoljeća, točnije iz vremena Drugog svjetskog rata. Riječ je o romanu „Posljednji vlak za Istanbul“ turske književnice Ayşe Kulin. Razlog zbog kojeg smo ovo djelo uvrstili u našu „ČITAONICU“ može se iščitati već iz samog naslova, a koji proizlazi iz činjenice da se osnovni dio njegova sadržaja temelji na putovanju jednog od vlakova kojima je ondašnja turska diplomacija nastojala spasiti svoje državljanе

židovskog porijekla iz većine europskih država koje su se tada nalazile pod njemačkom okupacijom i u kojima su se već uvelike počeli provoditi rasistički zakoni. Osim toga, u ovom romanu jednako kao i u romanu „Vlak posljednje noći“ kojim smo započeli prošlu sezonu „ŽELJEZNIČKE ČITAONICE“, bitan element priče predstavljaju vlakovi kojima su mnogi od onih nesretnika koji se početkom 40-ih godina prošlog stoljeća svojim porijeklom nisu uklapali u projekt arijevske rase promoviran i sproveđen od strane nacističke Njemačke, prevoženi u neki od mnogobrojnih koncentracijskih logora uspostavljenih diljem europskog kontinenta, a iz kojih se na žalost, većina njih nikada nije vratila. Sama priča zasnovana je na već gotovo klasičnoj književnoj temi, točnije zabranjenoj ljubavi koja unatoč svim

iskušenjima, nerazumijevanjima i preprekama koje pred nju postavljaju duboko ukorijenjene društvene, vjerske i nacionalne podjele, ostaje i opstaje dokazujući se još jednom kao jedina sila sposobna pobijediti jedno od najvećih zala suvremenog čovječanstva. Selva, kći bivšeg osmanskog službenika Fazila Rešat-paše, jedna od onih fatalnih djevojaka koje bi svojom ljepotom i inteligencijom mogle osvojiti srca većine muškaraca u Ankari, na žalost svoga oca te ostale bliže i dalje rodbine, zaljubljuje se u Rafaela Alfandarija, sina dvorskog liječnika i redovnog studenta kemije. U nekim drugim okolnostima bio bi to idealan izbor za djevojku iz dobro stojeće obitelji, međutim, Rafael je imao i tu jednu malu, ali bitnu „manu“; bio je Židov. Znajući kako će emocionalni odnos između njih utjecati na njihove obitelji, Selva i Rafo dugo su vremena tajili svoju vezu. Onog trenutka kada je glas o njihovoj ljubavi stigao do Selvinog oca, počelo je ono čega su se oboje naviše pribavali. Prvotni bijes i pokušaji zabrane pretvorili su se u očaj koji je u konačnici rezultirao Fazil Rešatovim pokušajem samoubojstva. Selva je taj njegov čin doživjela kao emocionalnu ucjenu koja ju je samo učvrstila u uvjerenju da se ne pokori zahtjevima obitelji i okoline, već da zajedno s Rafom započne novi život negdje daleko od ovog grada u kojem je malo tko imao razumijevanja za njihovu ljubav. Izbor je pao na Francusku, točnije grad Marselj. Rafo se zaposlio u obližnjoj ljekarni kao farmaceutski šegrt. U stvari, bio je partner, ali zbog toga što nije imao francusko državljanstvo to partnerstvo nije mogao formalno pravno registrirati. Selva je davala poduku iz engleskog jezika i klavira mlađim djevojkama iz susjedstva. U međuvremenu, dobili su sina kojem su dali ime po

Selvinom ocu; Fazil. Jedina veza sa starim krajem i njihovim obiteljima bila im je Selvina sestra Sabiha. Naime, Sabiha je bila udana za Madžit-bega, diplomatu zaposlenog u Ministarstvu vanjskih poslova, a njegov kolega i prijatelj Tarik bio je zaposlenik turskog veleposlanstva u Parizu. Upravo zahvaljujući Tariku, Sabiha je uspijevala održavati posredan kontakt sa Selvom i njenom obitelji. Uglavnom, život je polako počeo ličiti na onaj kojem su se nadali kada su odlučili doseliti se u Francusku. Na njihovu žalost, bilo je to u samo predvečerje Drugog svjetskog rata. Već nekoliko mjeseci kasnije, nacistička Njemačka okupirala je sjever Francuske uključujući i Pariz. General Peten koji je preuzeo vladu u Višiju i proglašio se predsjednikom, odlučio je da surađuje s Nijemcima pokušavajući na taj način spasiti ostatak zemlje od okupacije. Jedna od najbitnijih stavki te suradnje bili su hapšenje i deportacija Židova u koncentracijske logore. Tako su i Marselj „preplavili“ fašisti koji su gotovo svakodnevno počeli sprovoditi racije prilikom kojih su tražili Židove. Identificirali su ih na način da su im na mjestu gdje bi ih zatekli, obično negdje na ulici, skidali donji veš kako bi provjerili jesu li obrezani. Onima koje bi tako priveli gubio se svaki trag. Vijesti o ovakvim postupanjima prema Židovima od kojih su neki imali tursko državljanstvo, stigle su i do same Turske koja je u to vrijeme još uvijek bila neutralna, vješto balansirajući između tri interesne strane, odnosno Njemačke, saveznika predvođenih Velikom Britanijom, te naposlijetku Rusije. Deklarirana Ustavom kao sekularna država, Turska će tu svoju sekularnost pokušati dokazati tako što će sve svoje građane bez obzira na njihovu vjersku ili nacionalnu pripadnost, pokušati izvući iz ruku Trećeg Reicha i njihovog „novog svijeta“. Razmatrajući sve moguće opcije njihova spašavanja od kojih neke zbog nedostatka vremena nisu bile

provedive, turska diplomacija konačno se odlučuje u Francusku uputiti jedan željeznički vagon kojim bi onda sve svoje (preostale) državljane od kojih su većina njih bili Židovi, prevezla u Tursku. Akcija spašavanja koordinirana je iz turskog veleposlanstva u Parizu, a njome nisu bili obuhvaćeni samo stvarni turski državljeni, već su turske putovnice dodjeljivane i osobama koje s Turskom nisu imale nikakve veze, ali su im zbog rasističkih zakona koji su tada bili na snazi u okupiranoj Francuskoj, životi bili ugroženi. Znajući da će na svom putu prema Turskoj ovaj vagon morati proći kroz bezbrojne kontrole gdje uvijek postoji opasnost da čitav plan propadne, a ljudi završe u logorima, turski operativci donose nesvakidašnju odluku; vagon neće ići dužim, već onim najkraćim putem - kroz Njemačku. Tako je s Istočnog kolodvora u Parizu krenuo vlak na čijem su posljednjem vagonu bili oslikani zvijezda i polumjesec. U njemu su pored Selve, Rafe i Fazila bili i ostali nevoljnici koji su krenuli u neizvjesnost ovog putovanja bježeći na taj način od sumorne izvjesnosti koju bi im donio ostanak. Ono što će uslijediti u idućih nekoliko dana koliko je trebalo da vlak stigne na svoje odredište, na mnogo načina predstavljalo je i sudbinu cijelokupnog židovskog naroda u jednom od najmraćijih perioda ljudskog postojanja. Ayşe Kulin jedna je od najpopularnijih, a samim tim i najprodavanijih turskih autorica. Tome u prilog svjedoči i podatak o više od 10 milijuna njenih prodanih knjiga. U svom književnom opusu ima oko 30-ak objavljenih djela, uglavnom romana, biografija i kratkih priča. Najpoznatija od njih su „Aylin“, „Jutarnje slike“, „Sevdalinka“, „Most“, „Fureja“, „Poput crvene ruže u meni“, „Visibabe“, „Mom ocu“, „Veda“, „Život“, „Tuga“... Osim popularnosti koju uživa kod čitalačke publike, može se pohvaliti i brojnim strukovnim nagradama od kojih ćemo izdvojiti dvije nagrade za najbolje kratke priče 1996. i 1997. godine, te titule za spisateljicu godine osvojene 1997. i 1998. godine. Od 2007. godine obavlja dužnost UNESCO-ve „Veleposlanice dobre volje“. Osim književnošću, Ayşe Kulin bavila se i gotovo svim granama nacionalne medijske scene; radila je kao scenaristica, snimateljica i producentica za mnoge filmove i TV serije, a bila je i nezaobilazni dio turske „sedme sile“ obavljajući funkcije urednice, dopisnice i kolumnistkinje u brojnim novinama i časopisima. Zanimljiv je podatak da Ayşe po očevoj liniji potiče iz susjedne nam Bosne i Hercegovine, točnije iz vladarske loze Kulina bana, a da je njen pradjet Ahmet Resat bio posljednji ministar financija Osmanskog carstva. Roman „Posljednji vlak za Istanbul“ jedan je od njenih najvećih književnih uspjeha, preveden na više od 20 svjetskih jezika, prodan u stotinama tisuća primjeraka, 2008. godine nagrađen kao najbolji roman od strane „Europskog vijeća židovskih zajednica“, a 2016. godine osvojio i nagradu „Premio Roma“ kao najbolji strani roman u Italiji. Ne treba sumnjati da će u neko dogledno vrijeme, kao uostalom i brojni drugi Aysini romani, doživjeti i svoju filmsku adaptaciju. Knjigu možete pronaći u većini knjižara, na Internet prodaji, malim oglasima, a može se i posuditi u svakoj мало bolje opremljenoj knjižnici. Cijena po kojoj se može naći iznosi otprilike koliko i cijena jedne omanje lubenice. Možda najjednostavniji način da ju pročitate jeste putem interneta, budući da ju tamo bez ikakvih poteškoća i potpuno besplatno možete pronaći u PDF verziji. Knjiga ukupno ima 368 stranica, a vrijeme potrebno za njeni čitanje iznosi od 3 do 4 sata. Preporuča se svim zaljubljenicima u pisani riječ, napose onima koji vole uzbudljivo štivo sa zabranjenom ljubavnom pričom u prvom planu, bogatom povjesnom pozadinom i što je najbitnije, sa sretnim završetkom...



JESEN KOJA TO NIJE

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



ŠEF JE U
POSLJEDNJE
VRIJEME
POKAZIVAO
JEDNU NOVU
OSOBINU KOJA
MU DO SADA
NIJE BILA
SVOJSTVENA,
A TO JE
NEODLUČNOST.



Walter je počeo nešto puno dolaziti kod šefa u ured. U stvari, kada bi s unučicom došao na kolodvor, prvo bi otišao u ured šefa, pa zatim u prometni na kavu kod Irene i Nikole. I to bi samo na brzinu srknuo nekoliko gutljaja, tek toliko da unučicu ostavi Ireni i Nikoli da je zabavljaju i trkom kod šefa u ured. Čak je neobično bilo i to što je šef, nakon što bi ušao Walter, zatvorio vrta za sobom i obično poslao pomoćnika Donata da nešto obavi izvan reda. Donat se nije budio. Znao je da šef ne planira još dugo i da je on najizgledniji kandidat za šefa. To mu je rekao i sindikalac Jamezdin a Ivez je pokazivao znakove odobravanja.

Ali činilo se da je Donat pravio ražanj a zec je još bio u šumi. Preciznije - šef još nije donio konačnu odluku o mirovini. S jedne strane, jedva je čekao da se više, kako je sam imao običaj uvijek reći - kutariše jada. U tome ga je svesrdno podupirao Walter. Podgrijavao je njegovu čežnju za mirovinom pričajući kako će napokon imati više vremena za obitelj, unuke koji su na putu, hobije. Napokon će moći naspavati se, oslobođiti briga...

Šef je u posljednje vrijeme pokazivao jednu novu osobinu koja mu do sada nije bila svojstvena, a to je neodlučnost. Do prije nekoliko godina glasio je

za odlučnu, čak i pomalo svojeglavu osobu. Što naumi to ispuni. Usudio bih se reći da više nije isti čovjek od prije, znao je komentirati Željko Uzšček. Na njemu kao željezničaru je konstanta samo uredna kravata na urednoj uniformi, uredno podšišanog i uvijek obrijanog sjedokosog službenika. Godilo mu je sve što je Walter iz dana u dan pričao, ali ipak...

Treba odvagnuti sve opcije - to je bio njegov, ne samo diplomatski odgovor već zaista stav koji je imao. Sjeo bi za svoj radni stol i uhvatio se tekućih poslova. Walter je znao za to pa bi otišao ali nije odustajao. Otišao bi do prometnog ureda samo da provjeri da li Nikola i Irena uspijevaju izaći na kraj s unučicom i da otpija gutljaj već ohlađene kave. Obično bi se u to vrijeme tu zatekao i skretničar Bartol pa bi sve troje uputilo ispitivački pogled prema Walteru - u smislu, ima li što, da li je odlučio?

Ma sve će to biti u redu, treba mu vremena da razmisli. Znate kakav je. Kao temeljit je a zapravo je neodlučan. Treba mu sjesti..." - utješno će Walter žureći natrag kod šefa u ured.

Ušavši ponovno u ured kod šefa, ovaj je već završio tekuće poslove, sjedio mirno, kao i uvijek u svojoj fotelji i samo pružio Walteru papir. Walter je pogledao i video da

je to izračun mirovine koju je netom zamolio i dobio u mirovinskom osiguranju. Waltera je zabezeknu izračun, ali je ipak uspio se savladati i da se ne vidi to na njegovom licu. Počeo je šefu objašnjavati da je to sasvim normalno, pa ne može on očekivati da će mu mirovina biti ista kao plaća. iako to djeluje nominalno puno manje, ipak realno to i nije tako malo. Počeo mu je objašnjavati da će iako ima manje prihode, imati i manje troškove. Npr. neće više imati trošak putovanja i gableca. Neće morati tako često voditi suradnike u kafić u svrhu „reprezentacije“. Šefovi protu-argumenti bili su da kako će pomagati djeci otplaćivati kredite sada kada su unuci na putu. Također im treba opremiti i stanove koje su kupili. Pa jedva su ostali ovdje da nisu otišli za Irsku....

I tako iz dana u dan ponavlja se više-manje ista priča. Walter navija, a šef važe argumente i protu-argumente. I tako ta situacija traje cijelu ovu jesen. Koja i ne izgleda kasno jesen. A ipak je jesen ili možda nije? Tko bi to znao? I tako prođe i današnji dan, sada već po ovim događajima, već običan dan. I tko zna do kada će to trajati Ali ipak je jedno jasno - odluka će se morat donijeti. Možda ovu jesen a možda i ne. kako bude.





FOTO: Nebojša Gojković