

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# ZPERNU

SRPANJ - KOLOVOZ 2019.



**NE ČEKAJU PRIJELAZNI ROK**

HŽ INFRA

**BILA SU TO DRUGAČIJA VREMENA**

IVAN GAVRAN

**OPG HŽI**

BLISTAVA IDEJA

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

## **NIVES CELZIJUS**

ESTRADNA ZVIJEZDA

# UGLJANSKA ČAROLIJA 2019.

NA PERONU 3



## NE MOŽEMO SE STALNO SMIJATI ISTOM VICU

Čekajući vlak skupilo se preko 10 ljudi u čekaonici. Jedan od tih ljudi počeo je glasno pričati zgodu iz svog života tako da je svi jasno čuju.

Kada je ispričao doživljaj, svi okupljeni su se počeli glasno smijati jer je doživljaj bio jako smiješan, a nekim su čak i suze potekle.

Kada su se svi prestali smijati i odlaziti u krajnje dijelove čekaonice, čovjek stade i reče im:

"Evo, vidjeli ste sada da i smiješni događaji nisu više smiješni kada ih čujete mnogo puta uzastopno, zar ne? Pa vas sada želim pitati, kako možete biti stalno zabrinuti zbog istih problema?"

Nepoznati autor

BROJ 90 - 91 srpanj - kolovoz 2019.

### IMPRESUM

#### SURADNICI

Glavni urednik  
Anto Ilić

Novinari  
Ante Kunčić, Branko Bašić,  
Branko Marijanović, Dinko Alilović,  
Dražen Drčić, Dražen Kočak,  
Dražen Lihtar, Ilija Arambašić,  
Ilija Grlić, Ivica Stojak,  
Jakov Rašić, Josip Tirić,  
Luka Serajlić, Mario Grbešić,  
Nebojša Gojković, Nenad Katanić,  
Srećo Stjepić, Tomislav Tonković,

Fotografije SPVH

Naslovница  
Nives Celzijus, estradna zvijezda

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepsavanja“, 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: spvh@zg.t-com.hr



## U HŽ INFRI SE NE ČEKA PRIJELAZNI ROK

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: Nebojša Gojković

**Uspješan sam samo zato jer uvijek poslušam dobar savjet i onda učinim upravo suprotno.**

Gilbert Keith Chesterton

Svojevremeno je naš ekonomski analitičar Nikola svoj britki tekst započeo citatom omiljene tvrdnje dragog mu Grunfa iz Grupe TNT, iz stripa o Alanu Fordu: „Ako želimo pobijediti ne smijemo izgubiti“ Koliko god ova izjava može izazivati podsmjeh raznih „ozbiljnih analitičara“ zapravo je vrlo, istinita i za nas bolna a mi željezničari konačno bi je se trebali pridržavati.

Ako želiš pobijediti, moraš sastaviti najbolji tim koji imaš. Pobjeduju najbolji, a timovi sastavljeni od luzera, neznačica i neradnika unaprijed nam garantiraju da ćemo utakmice redom gubiti. Tržišne utakmice. Poslovne utakmice. To nam se nažalost i događa.

Ne treba otkrivati topnu vodu, treba se osvrnuti oko sebe i gledati što rade najbolji sportski klubovi - stvaraju ekipu od najboljih, jer se utakmice dobivaju s najboljim igračima.

Ovdje i ovom prilikom želim i sebi i svima nama postaviti

pitanje: jesu li u HŽ Infri na najdogovornijim pozicijama najbolji ili kod nas u ekipi igraju i luzeri i neznačice i neradnici?

Nakon niza tragikomičnih događaja u „žutoj kući“ drugo pitanje je traži li uprava najbolje igrače ili provodi „ne talasanje“ na svim razinama.

Umjesto odgovora navest ću konkretne primjere: iskakanje vlaka iz tračnica na pruzi između Dugog Sela i Križevaca, pukom srećom, nije odnijelo ljudske živote, no ukazalo je na silne probleme u našoj željezničkoj

nikakvo restrukturiranje ne može učiniti uspješnjom, ni funkcionalnijom. Evo potvrde: U obrazloženju ovog nevjerojatnog događaja mediji su prenijeli izjavu: "Dvadesetak godina radim ovaj posao i prema onom što sam vido na fotografijama, ovaj posao odradili su posve nekompetentni ljudi. To su dugačke tračnice s kojima treba jako oprezno manipulirati. Za to je potrebna stručnost, a na prugu su došli ljudi koji nemaju pojma kako se radi. Vidite, to su takve nestručne stvari, meni i kolegama su to stvari koje radimo svakodnevno, ali kako bi to znao netko tko ne radi s time? Oni su doslovce 'bacili' šinu koja je, očito, zapela za jednu od voznih tračnica i digla se gore. Vlak je naletio i, što je normalno, iskočio".

Slijedeće pitanje je zašto je blokada zapošljavanja pripravnika prošla bez ikakvih posljedica po provoditelje blokade natječaja? Ili zašto nadređeni može radniku oteti zarađene kune i nikom ništa? Puno je tih zašto? A odgovori kasne ili uopće ne dolaze.

Stavlja li ozbiljan trener u svoju ekipu takve? Logičnijim se čini kako oni koji znaju nisu dio ekipa koju je izabrao trener - uprava HŽI. Povlasticu takvog ponašanja može imati samo onaj trener kojem nije stalo do rezultata...

Iako imamo igrača koji zna i može - Pružne građevine d.o.o. koji ove i prethodnih godina praktično ne dobivaju posao. Tako imamo tvrtku za investicijsko održavanje pruga, imamo opremu za izvođenje tih radova i ne dajemo joj da radi posao za koji imamo potrebu. Koliko je to besmisleno znaju

svi željezničari, ali uporno traje. Drugi, još znakovitiji primjer je činjenica kako je hvatanje za guzicu, odnosno „pipkanje“ kažnjeno tek opomenom poznatog direktora koji to uobičajeno čini. Trener iz ove priče - uprava HŽ Infra - hvali se kako "ima nultu toleranciju na bilo kakav oblik neprimjerenog ponašanja". A onda čorak... Direktor još uvijek vreba jer u sustav je poslana jasna poruka da je prolazio i da će prolaziti nekažnjeno.

Zato ćemo se, umjesto priče o kiselim krastavcima, pozabaviti ili makar osvrnuti na GODIŠNJE IZVJEŠĆE UPRAVE HŽI ZA 2018.

Kroz njega je naša Uprava iskazala niz uspjeha kao što su intenzivan rada na pripremi i realizaciji velikih infrastrukturnih projekata, i na poslovnim aktivnostima vezanim za održavanje i sigurno upravljanje željezničkom infrastrukturom. Uprava HŽI odlučno iskazuje namjeru biti vodeći upravitelj željezničke infrastrukture posebno jugoistočne Europe, ma šta to značilo.

Namjere su jedno, a život puuno drugačije piše zapisnike o učinjenom. Tempo obnove i modernizacije smješno je malen - 20 km/godišnje. Njime ćemo za 140 godina završiti ciklus. Takav tempo dovodi do strašnih smanjenja dopuštene brzine vlakova i to je posljednja sigurnosna mjera koja se provodi zbog starosti i dotrajalosti infrastrukture i nedostatne količine radova na obnovi pruga.

Usporedimo li HŽ Infra s organiziranim nogometnom momčadi, prije svega trebamo znati da svaka pozicija u momčadi zahtijeva određene sposobnosti. Igrači koji bez problema igraju na više pozicija se, u nogometnoj terminologiji, nazivaju korisni igrači.

Za totalne neznačice ponovimo da je nogomet sport u kojem se dvije momčadi, svaka s 11 igrača, nadmeću na pravokutnom igralištu travnate površine. Cilj igre jest postizanje više pogodaka od protivničke momčadi bilo kojim dijelom tijela, osim rukom. Vratar je jedini igrač kojem je dozvoljeno igrati i zabiti gol rukama, doduše samo unutar jasno označenog pravokutnika ispred vlastitih vrata. Svim igračima dopušteno je proizvoljno kretanje po terenu, iako pravilo zaleda ograničava napadačke kretanje ovisno o položaju lopte i protivničke obrane.



Našu HŽI ekipu u obrambenoj liniji čini **Sektor za održavanje** koji ima tri podsustava: **gradevinski, elektroenergetski i signalno-sigurnosni**. Igrači na tim pozicijama imaju uloge braniča, a direktor Sektora održavanja

ulogu središnjeg braniča. Svakodnevno dokazuju da su prilično traljav i trom dio ekipe koja umjesto da pomaže napadu (povećanju brzine, smanjenju broja kvarova i sl.) bojažljivo gleda u pod i ne čini gotovo ništa. Tako se ne može biti lider

na tržištu jugoistočne Europe. Jednom prilikom Slavko Proleta, kao član NO HŽI rekao je: "Došlo je sve na naplatu zato što se sustavno, već godinama, ne radi na održavanju. To je pucanje po šavovima, projekt obnove rade

firme koje nemaju iskustva u ovakvim poslovima, a nama nedostaje ljudi koji će na licu mesta nadzirati i odgovarati za sigurnost prometa".

Vezni red naše infrastrukturne ekipe čine igrači na čelu **informatike, mehanizacije, finansija i ljudskih resursa**. Sve govori da su oni više smetnja, nego li vezna linija. Nema tu ni jednog ofenzivnog veznog, niti krilnog veznog...

Doprinos posrtanju HŽ Infre najvećim djelom daju dva igrača koji su u vrhu napada - direktori **Sektora za pristup infrastrukturi i Prometnog sektora**. Potiho, ali opasno učinkovito, guraju HŽ Infru prema minimalnom pristupnom paketu usluga. Tako posljedično provode bijeg tereta sa željeznice na ceste. Umjesto da smišljaju i proizvode nove usluge ili usluge koje pružaju vrhunski željeznički europski timovi, oni odustaju...

Po našem mišljenju u ekipi HŽ Infre najviše se očituje debela, crvena nit - poveznica, najkraće opisana kao zanemarivanje i siromašenje radnika. Iako je svima bilo jasno da imamo star i izrauban kadar, veći dio ekipe HŽI nije poduzimao ništa da to promijeni. Oni su upozoravali

trenera (Upravu HŽI) da možemo tako igrati utakmice još dugi niz godina. Nije poznato da je itko od njih radi takvog laganja na bilo koji način odgovarao.

Za proširenje vidika poslužimo

se podacima iz okruženja za 2018.:

- **Rumunjska** je povećala plaće za 16 % kako bi zaustavila odljev vlastite radne snage i potaknula dolazak stranaca. U ožujku ove godine prosječna bruto plaća u Rumunjskoj preskočila je svotu od tisuću eura (1062 eura).

- **Bugarska** je povećala plaće za oko 13 %.

- **Slovačka** - prema Eurostatu, je povećala plaće za oko 9 %,

- **Slovenija** je povećala plaće za oko 8 %,

- **baltičke zemlje** su povećale plaće za oko 8 %,

- **Češka** je povećala plaće za oko 8 %.

Za rezime osvrta na ekipu moglo bi se reći kako ni moralno ispravni ljudi nisu savršeni. Čak ni sveci nisu savršeni. Nitko nije savršen. Svatko se zaleti tu i tamo. Ali, ponekad su i moralno pokvareni ljudi sposobni za velika djela. Znači, u osobi njihovo - naših igrača - ipak čuči neka ideja vodilja...

### ONI KOJI KRITIZIRAJU NISU BITNI

*Nije bitan čovjek koji ukazuje na to kako se onaj tko se bori spotakao ili gdje je onaj koji stvara mogao napraviti bolje.*

*Zasluge pripadaju čovjeku koji je zapravo u areni, čije je lice umrljano prašinom i znojem i krvlju.*

*Onome tko odvažno pokušava; koji griješi i iznova i iznova ne uspijeva; jer ništa nije postignuto bez pogrešaka i nedostataka.*

*Onome tko se s velikim entuzijazmom i s velikom posvećenošću daje za vrijednu stvar.*

*Onome tko na kraju doživi triumf velikih dostignuća ili tko doživi neuspjeh u pokušajima da ostvari velike stvari.*

*Njegovo mjesto nikad neće biti uz one bojažljive duše koje ne znaju ni za pobjedu ni za poraz.*

Theodore Roosevelt

# PERO SEMREN

**predsjednik uprave Pružne građevine d.o.o.**

## TREBAMO VEĆE UKLJUČIVANJE PRUŽNIH GRAĐEVINA U OBNOVU ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

*Pružne građevine d.o.o. u obliku kakve su danas osnovala je HŽ Infra. Tu se grupirao, a bolji poznavatelji bi rekli, i osnažila kadrovska struktura na VSS pozicijama. Paralelno PG ofenzivno usvaja nove tehnologije rada, ali i brižno čuva stručne kadrove nudeći poboljšanja uvjeta rada i zaštite na radu.*

*Nakon nekoliko godina takvog funkciranja gdje se dogodilo pretapanje nekoliko željezničkih vrlo uspješnih tvrtki kćeri specijaliziranih za poslove remonta, održavanja i gradnju pruga i drugih infrastrukturnih objekata u jednu, pitanje je koja je i kakva je sudbina Pružnih građevina?*

*Ne treba zaboraviti kako su Pružne građevine tvrtka kojoj je HŽ Infra vlasnik, ali istovremeno i jedini poslodavac. Neosporno je, unatoč drugačijoj praksi u EU da u Lijepoj našoj, dok god su Pružne građevine u vlasništvu HŽ Infre, one neće moći sudjelovati ni u jednom poslu koji će se financirati iz fondova EU u sektoru željeznice. Tako su i po našem mišljenju Pružne građevine u poziciji koja nije ni na nebu ni na zemlji.*

*Upravo ove okolnosti pokrenule su nas da kroz razgovor s najmjerodavnijom osobom Pružnih građevina gospodinom Perom Semrenom, predsjednikom uprave Pružnih građevina, saznamo odgovore.*

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Branimir Butković

**Jedina hrvatska tvrtka osposobljena za gradnju i obnovu pruga Pružne građevine ponovno je u opasnosti od stečaja. U tim i takvim okolnostima molimo gospodina Peru Semrena, predsjednika uprave Pružnih građevina da nam predstavi društvo Pružne građevine (PG).**

Uvodno želim istaknuti slijedeće: društvo Pružne građevine d.o.o. se trenutno nalazi daleko od bilo kakve mogućnosti provođenja postupka stečaja nad istim.

Prošla je godina, a nakon dugo vremena, završena u finansijskom smislu pozitivno, što je složit će se dobar pokazatelj stabilnosti tvrtke.

Kada promatramo 2019. godinu, početak iste je, a s obzirom na do sad pokrenute i izvršene radove, bio iznadprosječno dobar. Nadalje, u tijeku je odobrenje kreditnog zaduženja HŽ Infrastrukture d.o.o. u vrijednosti 350 milijuna kn, namijenjenih za ulaganje u željezničku infrastrukturu, a što će se dakako reflektirati na poslovanje Pružnih građevina.

Ovdje želim također istaknuti kako se ne može reći da su Pružne građevine jedina tvrtka osposobljena za obnovu i izgradnju željezničkih pruga, budući da na tržištu postoje i druge tvrtke koje se istom djelatnošću također bave ili barem pokušavaju, međutim,

sa sigurnošću mogu reći da smo jedina hrvatska tvrtka osnovana upravo za izgradnju i održavanje željezničkih postrojenja sa svim potrebnim kapacitetima.

Naime,

Pružne građevine d.o.o. jedine

raspolažu sa sveukupno potrebnom

mehanizacijom kao i potrebnim

stručnim kadrom neophodnim

za dovršetak primjerice jednog

kapitalnog remonta pruge ili sličnog

posla. Ovdje želim navesti i postojanje

vlastite proizvodnje, pa tako

samostalno proizvodimo skretnice, te

druge dijelove/elemente SS sustava.

Ono što je najvažnije, posjedujemo

stručni inženjerski kadar sa svim, za

strateške projekte bitnim i potrebnim



referencama i znanjem potrebnim za izvođenje najzahtjevnijih projekata u području obnove i izgradnje željezničke infrastrukture.

Pružne građevine d.o.o. sastoje se od pet poslovnih i jednog upravnog područja i to:

**PP Betonske i čelične konstrukcije** - u okviru poslovnog područja Betonske i čelične konstrukcije obavljaju se slijedeći poslovi: poslovi izgradnje, rekonstrukcije i sanacije objekata koji se nalaze u pružnom pojasu željezničkih pruga te donjeg ustroja željezničkih pruga, popravka i baždarenja vagonskih vaga, sitnih mehaničarskih popravaka i redovitog održavanja pružne i cestovne mehanizacije poslovnog područja, regeneracije i zavarivanja tračnica te izrade i regeneracije skretnica.

**PP Posit**-u okviru poslovnog područja Posit obavljaju se slijedeći poslovi: projektiranje, proizvodnja, razvoj i ugradnja elektrotehničkih, signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, izvođenje radova na postrojenju kontaktne mreže od izgradnje kompletno novog postrojenja do rekonstrukcije i remonta već postojećeg postrojenja, radovi na antikorozivnoj zaštiti metalnih i betonskih konstrukcija, izrada projektne dokumentacije, kao i drugi poslovi određeni planom poslovanja ili po nalogu Uprave.

**PP Remont pruga** - u okviru poslovnog područja Remont pruga obavljaju se poslovi na kapitalnim

remontima i održavanju gornjeg ustroja željezničkih pruga, kolodvora i industrijskih kolosijeka, gradnji novih pruga, željezničkih kolodvora i industrijskih kolosijeka, radove na sanaciji željezničkih pruga, izradi kranskih staza i specijalnih konstrukcija kolosijeka, radovima na montaži i strojnoj izmjeni skretnica, zavarivanju tračnica u kolosijeku, predizanju dugog traka, izradi i održavanju željezničko-cestovnih prijelaza, prijevoz materijala i radnika za potrebe izvođenja radova te ostale poslove koji su u vezi s navedenim, kao i druge poslove određene planom

poslovanja ili po nalogu Uprave. **PP Mehanizacija**-u okviru Poslovnog područja Mehanizacija obavljaju se slijedeći poslovi: obavljanje svih djelatnosti vezanih uz organizaciju, održavanje, planiranje te skrb o mehanizaciji, strojevima, vozilima, opremi i uređajima koji se koriste u procesima rada Društva i društva HŽ - Infrastruktura d.o.o.

**PP Održavanje pruga** - U okviru poslovnog područja Održavanje pruga obavljaju se slijedeći poslovi: redovno i interventno održavanje željezničkih pruga, željezničkih kolodvora i industrijskih kolodvora, pojedinačna strojna i ručna zamjena pragova, regeneracija drvenih pragova, tračnica i kolosiječnog pribora, demontaža kolosiječnog pribora, popravak širine kolosijeka, održavanje i čišćenje kanala, održavanje trokuta preglednosti na ŽCP-ima, održavanje slobodnog profila ručno i strojno, reguliranje kolosijeka i skretnica strojno i ručno, dopuna tucanika i profiliranje zastorne prizme, snjegoborba, razni radovi s građevinskom mehanizacijom na iskopu, ugradnji i prijevozu materijala, transport materijala cestom i prugom, radovi na sanaciji i ojačanju kolosijeka i ostali poslovi koji su u vezi s navedenim, suzbijanje vegetacije, održavanje krajolika, poslovi suzbijanja štetnih organizama ili uništavanja bilja, promet i korištenje opasnih kemikalija-herbicida.

**UP zajedničke službe** koje obuhvaća ekonomsko finansijske poslove, pravne opće i kadrovske poslove, te nabavu, prodaju i skladišno posovanje

**Naš dojam je kako su PG od najuspješnijeg željezničkog društva pretvorene u suštu suprotnost. Gotovo da im se i ne daju poslovi na željezničkoj infrastrukturi.**

Ne bi se baš složili sa uvodnom konstatacijom o pretvaranju u suštu suprotnost od nekada najuspješnijeg željezničkog društva. Posovanje



s dobiti u društvu s gotovo 1500 radnika, pokazuje upravo suprotno. Trenutno su svi naši kapaciteti iskorišteni, a u okvirima u kojima se, s obzirom na našu vlasničku strukturu, možemo kretati. Svesni smo da dojam „loše situacije“ u Pružnim građevinama proizlazi zbog ne mogućnosti apliciranja odnosno sudjelovanja na natječajima i projektima financiranim od strane EU fondova ili od Svjetske banke. Međutim, naš vlasnik društvo HŽ Infrastruktura d.o.o. nam trenutno osigurava dovoljno posla na drugim projektima koji nisu financirani iz sredstava prethodno navedenih izvora, a sve u skladu sa osiguranim sredstvima iz državnog proračuna namijenjenim za održavanje i modernizaciju željezničke infrastrukture.

**Nedavno je gradnju industrijskih kolosijeka u luci Rijeka dobilo SŽ Železniško gradbeno podjetje. Znači pandan PG-a iz Slovenije može raditi na hrvatskoj željezničkoj infrastrukturi, a vi ne možete?**

Kao što sam objasnio i u prethodnom odgovoru, Pružne građevine d.o.o. trenutno nisu u mogućnosti sudjelovati na natječajima financiranim sredstvima EU fondova ili Svjetske banke. Međutim, već smo ostvarili kontakt sa Upravom ŽGP-a, a u svrhu dogovora o mogućnostima preuzimanja nekoliko njihovih projekata na području Republike Slovenije, budući da će navedeno društvo većinu svojih kapaciteta angažirati na projektu izgradnje industrijskih kolosijeka u luci Rijeka. Ovdje moram istaknuti kako Pružne građevine d.o.o. već imaju iskustvo rada u Republici Sloveniji, ostvareno na projektima u prethodnim godinama.

**Imamo dva najznačajnija dokumenta za željeznicu: Strategija prometnog razvitka i Nacionalni program željezničke infrastrukture, no svejedno**

**željeznice u RH uvjerljivo su najzanemareniji i najzapušteniji sektor u Republici Hrvatskoj. I kao da se borimo da takvi i ostanemo. Ovakve okolnosti umjesto dobre perspektive čine vas gotovo nezaposlenima.**

Činjenica je kako se polako prebacuje fokus na željeznički sustav, a što se prije svega ogleda i u povećanju sredstava u državnom proračunu namijenjenih održavanju i modernizaciji željezničke infrastrukture. Sukladno navedenom, Pružne građevine prate realizaciju navedenih planova u punom kapacitetu.

**Već duže vrijeme svjedočimo općoj obustavi provedbe važećeg Nacionalnog programa željezničke infrastrukture. Kapitalni remont pruga zaostaje na 2000 km, od ukupno 2800 km željezničke mreže, što je glavni uzrok ne konkurentnosti željezničkih prijevoznika i pada prijevoza željeznicom.**

Ne bih mogao komentirati stanje prije mog dolaska na čelnu poziciju Pružnih građevina. Međutim, ono što želim istaknuti je slijedeće: u zadnjih nekoliko godina svjedočimo nastavku prethodno započetih i obustavljenih projekata, te pokretanju novih, velikih projekata pa tako primjerice ističem:

- kapitalni remont Greda- Sisak - Sunja,
  - kapitalni remont Ogulin - Moravice,
  - projekt Čvor Zagreb,
  - nastavak projekta Lika,
- te niz drugih, manjih projekata na kojima su trenutno angažirane Pružne građevine. U skladu s prethodno navedenim, ne možemo reći kako se ništa ne radi, iako se slažem s činjenicom kako se u željeznički sustav dugo godina nisu ulagala adekvatna sredstva. Sigurno je kako će veća ulaganja i dovršenje strateških projekata pridonijeti rastu željezničkog prijevoza i konkurenčnosti željezničkih prijevoznika.

možemo komentirati.

**Osvrнимo se i na kolodvorske kolosijeke i skretnice koji su u još mnogo gorem stanju od otvorene pruge te su prijetnja sigurnosti prijevoza. Pred Vama i PG-om je i na ovom području ogroman posao?** Ovo je pitanje najbolji pokazatelj pomaka, odnosno napretka u ulaganju u željeznički sustav. Naime, protekle je godine HŽ Infrastruktura d.o.o. ugovorila nabavku većeg broja skretnica koje se već ugraduju i to po prioritetima. Na ovom području su konkurentne i Pružne građevine d.o.o. sa svojom vlastitom proizvodnjom, te su nam trenutno popunjeni svi kapaciteti u postupku proizvodnje skretnica.

**Nedavno u javnosti objeknula izjava da projekt obnove pruge Dugo Selo - Križevci rade firme koje nemaju iskustva u ovakvim poslovima, a nedostaju ljudi koji će na licu mjesta nadzirati i odgovarati za sigurnost prometa.**

**Je li to istina?**

Budući da ne sudjelujemo u navedenom projektu, navedeno ne

**Kako se novac za izvođenje radova namicao iz Europskih fondova, na natječaj se - zbog sukoba interesa - nije se mogla javiti tvrtka kćer „HŽ Infrastrukture“ „Pružne građevine“, jedina domaća tvrtka s iskustvom u ovakvim poslovima. Tako je natječaj na kraju dobio domaći konzorcij. Još uvijek Vam ne dozvoljavaju javljanje na natječaje koje objavljuje HŽ Infra. U čemu je kvaka?**

U odnosu na navedeno mogu potvrditi kako smo u svakom takvom značajnom projektu u kontaktu sa našim vlasnikom, te zajednički analiziramo pravne mogućnosti našeg sudjelovanja.

**Da posao obnove pruge Dugo Selo-Križevci kasni, nije nikakva tajna. Imate li konkretne podatke o zakašnjenjima?**

Ne raspolažemo navedenim podacima.

**Malo, malo, aktualizira se potreba prebacivanja Služba za europske**

**fondove „HŽ infrastrukture“ u neku državnu agenciju. Bi li ovakav proces pomogao zaposlivosti PG-a?** Činjenica je kako trenutno, u ovom obliku ne možemo sudjelovati na predmetnim natječajima, međutim, na ovo pitanje bi trebalo odgovoriti, odnosno, efekte navedenog razmotriti naše resorno ministarstvo.

**Potrebno je izraditi dugoročni plan intenzivne obnove i modernizacije željezničke infrastrukture. Onaj u kojem bi se godišnje obavljao kapitalni remont na najmanje 150 km pruga. Imamo li uopće kapaciteta za takav ogroman posao?**

Bilo bi pretenciozno reći da u ovom trenutku raspolažemo s kapacitetima za 150 km pruga godišnje, budući se u Pružnim građevinama, u odnosu na 2013.-2015. godinu smanjio broj zaposlenih za gotovo 600, ali s trenutnim brojem zaposlenih, u mogućnosti smo godišnje odraditi 60 km pruga. Međutim, u slučaju potrebe, uz znanje ljudi koje trenutno imamo, te uz određeno nužno ulaganje u potrebnu mehanizaciju, sposobni



smo kroz kraće vrijeme podignuti svoje kapacitete te zadovoljiti potrebe investitora.

**Uprava Društva HŽ Infrastrukture d.o.o. dana 7. svibnja 2019. donijela je Odluku o kreditnom zaduženju HŽ Infrastrukture d.o.o. za financiranje obnove željezničke infrastrukture d.o.o. u iznosu od 350.000.000 kuna. Vidite li tu šansu za veće uključenje PG-a u radove na održavanju ŽI?**

Sigurno je kako u navedenom vidimo mogućnosti za veće uključivanje Pružnih građevina u radove na obnovi željezničke infrastrukture koji će se financirati putem spomenutog kredita. Vjerujemo kako će uz dovršetak ranije započetih, biti moguće pokrenuti i neke nove planirane projekte, a na kojima su Pružne građevine u svakom pogledu sposobne sudjelovati.

Naposljetku, smatramo bitnim naglasiti i kako veliku pažnju poklanjamо te ulažemo značajna

**Planirate li ulaganje u mehanizaciju i smještajne kapacitete?**

Drago mi je da ste u konačnici postavili i ovo pitanje. Bez ulaganja u mehanizaciju i općenito u ljudi te bez poboljšanja uvjeta rada radnika i boravka na terenu, sve prethodno rečeno ostaje samo slovo na papiru. Naime, u toku ove godine, ili početkom slijedeće, planirana je nabavka novih bagera, kranova i kamiona.

Nadalje, što se tiče smještajnih kapaciteta, pri završetku smo rješavanja dugogodišnjeg problema smještaja radnika u Dugom Selu, a na način da će se dosadašnji vagonski smještaj zamijeniti smještanjem radnika u novouređene prostorije zgrade na Ranžirnom kolodvoru. Ovdje moramo naglasiti kako nas u navedenom prati i naš vlasnik društva HŽ Infrastruktura d.o.o. kao vlasnik predmetnog prostora.

Naposljetku, smatramo bitnim naglasiti i kako veliku pažnju poklanjamо te ulažemo značajna

sredstva za školovanje vozača pružnih vozila/strojovoda, te drugog stručnog osoblja.

**Molimo da nam za kraj razgovora prokomentirate namjeru povratka dijela radnika iz PG-a u maticu, u HŽ Infra.**

Prije svega treba istaknuti kako se kod izdvajanja dijela radnika prvenstveno misli na radnike poslovnog područja Održavanje pruga. Kod ovog pitanja, mišljenja sam kako je za navedeno potrebno napraviti dubinsku analizu učinka navedene promjene. Ukoliko do predmetnog izdvajanja naposljetku i dođe, postupit će se sukladno interesima željezničkog sustava. Ovo je zasigurno jedna od onih tema koja zahtjeva okrugli stol i ozbiljniji pristup, a kako bi se moglo zajednički postići najoptimalnije rješenje.





**IVAN GAVRAN**  
željeznički umirovljenik

## BILA SU TO DRUGAČIJA VREMENA

PIŠE: Ilija Arambašić  
FOTO: Ilija Arambašić

Gotovo redovito, u našem sindikalnom glasniku „NA PERONU“ u rubrici „BILO JEDNOM NA ŽELJEZNICI“ objavljujemo razgovore s našim bivšim kolegama željezničarima koji uživaju u više nego zaslужenim mirovinama. U ovom broju za razgovor smo odabrali bivšeg kolegu, umirovljenog prometnika vlakova Ivana Gavrana iz Slavonskog Broda. Razgovor je vođen u „debeloj“ hladovini, na terasi kafića u neposrednoj blizini kolodvora Slavonski Brod, dok su fotografije snimljene na kolodvoru i na kolodvorskoj postavnici.

**Prije svega Ivane, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali da sa nama i našim čitateljima podijelite neka svoja radna i životna iskustva. Molim Vas da se onima koji Vas ne poznaju predstavite.**

Hvala vama na pozivu, drago mi je što ste me se sjetili, bez obzira što sam već godinama u mirovini i da ste mi dali priliku da kažem nešto o sebi i mom dugogodišnjem radu na željezničnici.

Rođen sam 1. siječnja 1951. godine u Žeravcu, Bosanska Posavina susjedna BiH, nekakvih dvadesetak kilometara odavde. Moji roditelji se doseljavaju u Slavonski Brod davne 1953. godine kada sam ja bio dvogodišnji dječak. Završavam srednju školu za automehaničara 1969. godine i tim zanimanjem se bavim do 1975. godine kada upisujem jednogodišnji tečaj za prometnika vlakova u Vinkovcima jer me željeznička oduvijek privlačila i zanimala. Tečaj uspješno polažem te iste godine. Odmah po završetku

tečaja primljen sam kao pripravnik u kolodvor Sibinj.

**Opišite nam svoj radni vijek na željezničnici?**

Nakon odraćenog pripravničkog staža u kolodvoru Sibinj tamo ostajem raditi sve do konca 1978. godine kada prelazim u kolodvor Slavonski Brod gdje radim sve do mirovine u koju odlazim 2007. godine s tim da sam zadnjih šest mjeseci radnog staža radio kao prometni istražitelj zbog gubitka zdravstvene sposobnosti. Nisam baš bio „ptica selica“ kako bi se reklo u žargonu, nisam promijenio puno kolodvora u svom radnom vijeku, samo dva ali iz njih nosim pregršt uspomena, svakojakih događaja, zanimljivosti.

**Samo dva kolodvora, ali u oba ste ostavili veliki trag, pogotovo u Slavonskom Brodu. I dan danas o Vama se priča s posebnim poštovanjem?**

Drago mi je čuti da me se kolege i prijatelji sjećaju i da imaju tako mišljenje o meni, da sam im ostao u lijepom sjećanju. Bilo je lijepo raditi u Slavonskom Brodu, počevši s dolaskom 1978. godine u kolektiv koji je tada u jednoj smjeni brojio oko tridesetak ljudi samo u prometnom dijelu i još stotinjak ljudi u transportno-komercijalnoj službi i nadgradnji. Bio sam mlađ, željan učenja i dokazivanja. Posla je bilo jako, jako puno. U to vrijeme su u jednoj smjeni radila dva prometnika vlakova, unutarnji i vanjski, četiri nadzornika skretničara i tri manevarska odreda po danu a dva manevarska odreda po noći. Po

jednoj smjeni je bilo oko stotinjak vlakova u tranzitu a prerađivalo se oko dvadesetak vlakova u toj smjeni. Sve skretnice su se okretale ručno, svi putevi vožnje su se postavljali ručno.

**A onda dolazi remont i ugradnja Lorentz sustava osiguranja u kolodvoru?**

Tako je. 1981. godine započeli su opsežni radovi u kolodvoru, ugradnja novih skretnica, signala, manevarskih signala, nove telekomunikacijske opreme znači sve novo što će dovesti do puno lakšeg rada cijeloj prometnoj službi. Ja sam imao privilegiju da budem izabran kao koordinator između prometne službe i službe signalno-sigurnosnih uređaja. Na taj način sam upoznao i rad te službe, video sam na licu mjesta kako se ugrađuju uređaji, njihov način rada, prednosti i nedostatke. Kasnije sam to znanje prenosio svojim kolegama prometnicima.

**I dan danas stariji kolege prometnici znaju reći da je „Ptica“, kako su Vas od milja zvali, bio osoba koja je na postavnici mogao uraditi i odraditi puno više nego drugi?**

To je ponajprije zbog toga što sam naučio sve o uređaju u vrijeme ugradnje i što su mi stručnjaci koji su ga ugrađivali dobro sve objasnili a nakon toga sve je puno lakše. Ne smatram baš da sam bio bolji od drugih kolega. Ali u svakom slučaju pohvale gode.

**Skromni ste, ali dobre riječi o Vama imaju svi s kojima sam**



razgovarao. Kažu da Vam je bilo potrebno četiri i li pet smjena da zapamtite cijeli vozni red nakon njegovih promjena?

Pa dobro, možda ipak malo više, ali brojevi su mi oduvijek išli i stvarno sam s lakoćom pamtio vozni red što mi je omogućavalo brže donošenje odluka u određenim situacijama.

#### Išli ste i na natjecanja?

Istina, u bivšoj nam državi svake su se godine održavali „Radno proizvodni susreti željezničara Jugoslavije“, mislim da su se tako zvali. Bio sam učesnik dva puta ispred prometne sekcije Slavonski Brod, te sam u Doboru 1987. godine osvojio drugo

mjesto a treći sam bio u Čapljini 1989. godine. Naravno, natjecao sam se u kategoriji prometnika vlakova.

#### Bili ste i aktivni na sindikalnoj sceni?

Tako je, prilikom osnivanja Sindikata prometnika vlakove Hrvatske 1997. godine bio sam među osnivačima i to kao jedan od dopredsjednika i prvi predsjednik podružnice Slavonski Brod. Dužnost predsjednika podružnice sam vršio nešto oko godinu i pol dana kada sam svoje mjesto prepustio pokojnom kolegi Marijanu Grbavcu.

#### Malo o hobijima?

Moj najveći hobi, moglo bi se reći i strast, je kuglanje. Od 1980. godine pa na ovamo aktivno kuglam. Počeo sam u „Kolodvoru“, tako se zvao prvi klub, zatim prelazim u puno poznatiji klub „Zanatlija“ koji se godinama natjecao u 1. HKL i 2.HKL a kako su me polako stizale godine 2001. godine prelazim u „Lokomotivu“ gdje sam do današnjeg dana. Ipak sam puno bolju karijeru ostvario kao kuglački sudac, prvo u hrvatskim ligama a zatim i na međunarodnoj sceni. Od 2001.godine pa sve do 2016. godine bio sam međunarodni kuglački sudac s odsuđenih 78 susreta. Među kojima je Ekipno

svjetsko prvenstvo 2008. godine u Banja Luci u kategoriji seniori te nekoliko svjetskih prvenstava u kategorijama juniora i kadeta.

#### Susrećemo se baš dan ranije prije Vašega odlaska na odmor?

Da, baš se supruga, unučad i ja spremamo na otok Pag gdje imamo svoju malu oazu mira. Tamo posjedujem kuću u kojoj provodimo puno slobodnog vremena s djecom i unučadima.

#### Nekakva poruka za kraj?

Prije svega hvala vam što ste me se sjetili nakon toliko godina i što reći osim da prenesete puno pozdrava svim mojim bivšim kolegicama i kolegama, svim mojim željezničarima.





# ODUSTAJANJE OD MANEVRE

PIŠE: Ivica Stojak  
FOTO:Ivica Stojak

Prilikom posjeta kolodvoru Perković zatekli smo kolegu manevristu Dragoljuba Volodera na svom radnom mjestu kojega smo zamolili za kratak razgovor o željezničkim temama. Prije samog razgovora nekoliko rečenica o kolodvoru Perković.

Kolodvor Perković je međukolodvor na pruzi Ogulin - Knin - Split i odvojni kolodvor za prugu Perković -Šibenik za koju je i rasporedni kolodvor. Kolodvor je osiguran relejnim signalno sigurnosnim uređajem tipa Siemens Sp-Dr 64.. Kolodvor ima 12 kolosijeka od kojih je 4. glavni prolazni kolosijek. U kolodvoru su sistematizirana radna mjesta unutarnji i vanjski prometnik vlakova, manevrist, šef kolodvora i do prije nekoliko godina putnički blagajnik. „Popularnim“ „privremenim organizacijama“ ukinuto je radno mjesto vanjskog prometnika vlakova, najprije u noćnoj a potim i u danskoj smjeni. Važno je napomenuti da je vanjski prometnik ujedno radio i poslove rukovatelja manevre koji su sada preneseni na unutarnjeg prometnika. Kako se zbog različitih otpora pruga u kolodvoru mijenja opterećenje vlakova tako je stalno prisutan manevarski rad na dodavanju vagona, rastavljanju i sastavljanju vlakova. Od stupanja na snagu VR 2018./2019. odustalo se od pružanja usluge manevriranja u vremenu od 22 do 6 sati što je dovelo do prekida rada na radnom mjestu manevriste.

**Kolega Voloder, molimo Vas da se predstavite našim čitateljima.**  
Zovem se Dragoljub Voloder, rođen sam 1972. godine u Sinju, živim

u mjestu Nova Sela u blizini Trilja, oženjen sam i otac dvoje djece. Osnovnu školu završio sam u Novim Selima, srednju školu za strojarskog tehničara završio sam u Omišu.

## Što vas je dovelo na željeznicu?

Za moj dolazak na željeznicu zaslužan je splet okolnosti, nakon povratka iz Hrvatske vojske nekoliko mojih susjeda koji rade na željeznicu pitalo me da li bih išao raditi na željeznicu pa sam se prijavio na tečaj za manevristu krajem 1995. godine. Nakon završenog tečaja radim u kolodvoru Split Predgrade do 2001. godine, nakon toga radio sam u kolodvoru Knin do 2010. godine kada sam prešao u kolodvor Perković.

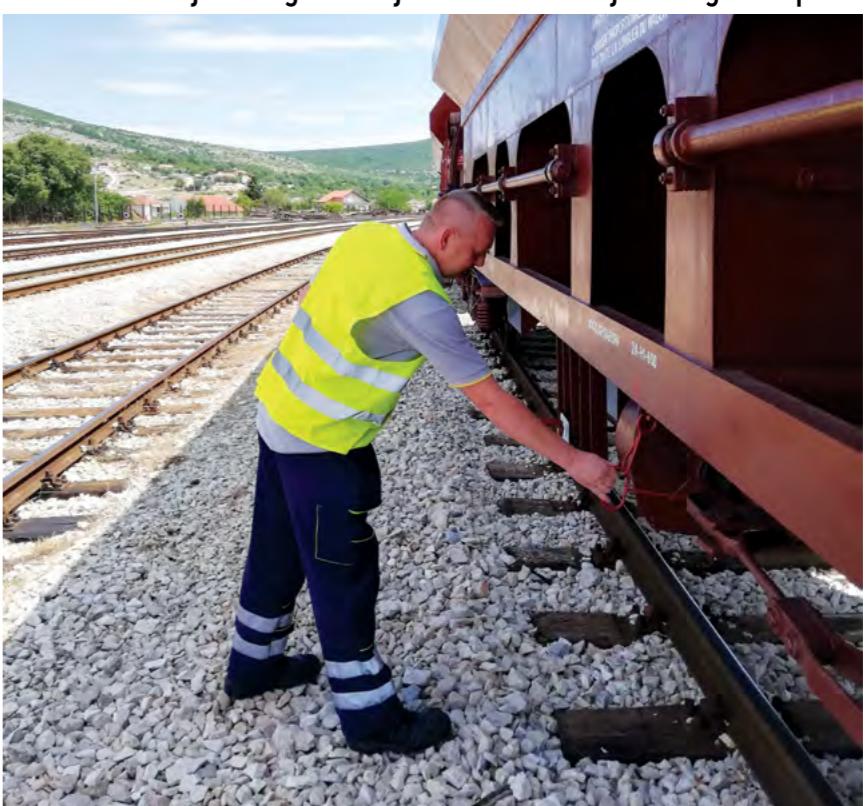
**Recite nam kako Vam je bilo u početnoj fazi Vašeg rada na željeznicu?**

Pošto nisam iz željezničkog okruženja

a velika većina kolega je odrasla uz prugu i dolazi iz željezničkih obitelji moram priznati da mi je trebalo malo vremena da se priviknem na željeznicu. Mogu još dodati i da je bilo i više posla u odnosu na danas.

**Od novog voznog reda je uveden prekid rada na radnom mjestu manevriste zbog odustajanja od pružanja usluge manevriranja u vremenu od 22 do 6 sati. Kako to utječe na Vas?**

Pa moram reći da je to dosta utjecalo na moj život i posao. Pošto živim dosta daleko od mjesta rada, u jednom smjeru imam 78 km od mjesta stanovanja do mjesta rada pa mi prekid službe predstavlja značajno povećanje troškova dolaska na posao a naknada koju imamo za putne troškove je ionako mala. Pored toga moram se i ustajati u 3 sata ujutro kako bi na vrijeme stigao na posao



pošto nam je radno vrijeme od 5 sati što predstavlja veliko psihofizičko opterećenje. Zbog ovih promjena sada imam 7 do 8 dolazaka na posao više, manje slobodnog vremena i što je najgore manju plaću jer nemamo noćnog rada.

**Plaća radnicima HŽI posljednji put povećana je davne 2007. godine. Kako se Vi s tim nosite?**

Troškovi života od davne 2007. godine porasli su višestruko, kako čujem najavljeno je kolektivno pregovaranje pa se iskreno nadam da će doći do osjetnog povećanja plaća a posebno za manevriste koji rade jako težak i opasan posao. Djeca koja rade preko učeničkih servisa imaju veću cijenu sata rada nego mi za naš posao. Nadam se da će se riješiti i pravedna naknada za putne troškove koji su sada jako loše riješeni. Sve u svemu nadanja su velika jer ovo što



sad imamo je jako loše.

**Dobivate li redoviti i na vrijeme zaštitnu odjeću i obuću?**

Nemamo baš velikih problema sa isporukom zaštitne odjeće i obuće osim ovih zaštitnih cipela koje smo posljednje dobili koje su se pokazale neadekvatne zbog zaštitne kapice koja je prevelika i koja stvara probleme prilikom hodanja. Većina kolega se žali na ove sadašnje cipele. Nije bilo potrebe mijenjati dosadašnje cipele.

**Imate li problema sa korištenjem GO?**

Godišnji odmor od prošle godine smo uspjeli iskoristiti dijelom radi smanjenja broja izvršitelja zbog prekida rada, kako će biti za dalje nisam siguran obzirom da nas trenutno ima troje na raspaganju a toliko nas i treba za ovakav način rada.

**Kako se informirate o stanju u HŽI?**

O stanju u HŽI najčešće se informiramo razgovorom među kolegama i preko svojih sindikalnih povjerenika i naravno preko lista Na peronu.

**Čime ispunjavate slobodno vrijeme?**

U slobodno vrijeme bavim se nešto malo poljoprivredom za svoje potrebe i uzgojem peradi također za svoje potrebe, ujedno zdravo i korisno.

Za kraj zahvaljujemo kolegi Voloderu na vremenu koje je izdvojio za ovaj razgovor i dakako želimo mu da se ostvare očekivanja od novog kolektivnog ugovora, da dobije premještaj bliže kući i naravno obilje sreće i zdravlja.



## HŽ INFORMATIKA PREDSTAVILA VLASTITU APLIKACIJU

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković

Do prije par godina sa mnom u sobi radila je kolegica koja je dobar dio radnog vijeka provela u Informatici. Premda su je kao diplomiranu inženjerku fizike srozali na nivo gljive, u sjećanju mi je ostalo kada je spomenula kako su svojevremeno u Informatici vlastitim snagama razvijali programe, a u novije vrijeme uglavnom se kupuju gotova rješenja. Da može biti i drugačije potvrđuje aplikacija „web IST“ (IST - Informacijski sustav transporta) koju su na traženje dva prijevoznika „Train Hungary“ i „Rail&Sea“ razvili naši informatičari.

Preko sustava IST službe HŽ Infrastrukture rade za potrebe prijevoznika, a nova aplikacija omogućuje prijevoznicima da

povezivanjem preko interneta i sami raspolažu s informacijama o formiranju vlaka, dodavanju i oduzimanju vagona i lokomotiva, redoslijedu vagona, karakteristikama vagona, izradi teretnice, spremnosti vlaka za polazak, stajanjima na među kolodvorima, manevarskim radnjama, dolasku vlaka na odredište...

Uz IST koji priprema HŽ Infrastruktura, sada se strojvođa može preko laptopa spojiti na Internet i dati podatke svom operateru bez posrednika. Preko Informacijskog sustava transporta gdje podatke pripremaju prometnici i dispečeri sada operateri mogu i sami unositi. Nakon što je aplikacija prezentirana prijevoznicima i dana na testiranje

uslijedile su primjedbe korisnika i nadogradnja sustava. Početkom srpnja ove godine aplikacija je predstavljena i HŽ Cargu, ENNA Transportima i RCC-u. Izradu aplikacije, čije je korištenje za sada besplatno, svojim sugestijama potpomogli su Poslovi pristupa Infrastrukturi te Prometni poslovi.

Vlastitim snagama djelatnici HŽ Informatike realizirali su aplikaciju NTR (Naručivanje i otkazivanje trasa), pripremljena je aplikacija Plan prometa i web IST koje sada zajedno čine jednu zaokruženu cjelinu.

Vlastiti razvoj znači i potvrdu vrijednosti ljudi iz sustava, dorade i održavanje sustava bez potrebe plaćanja firmi izvan sustava HŽ Infrastrukture.

# NIVES CELZIJUS

**estradna zvijezda**

## SRETALA SAM DIVNE ŽELJEZNIČARE

Ona je glumica, spisateljica i model. Ona je isto tako pjevačica i kantautorica. Ona je i jedna od naših najvećih estradnih zvijezda. Ona je... Mogao bih još dugo ovako nabrajati, ali možda bi njen najbolji opis bio stih jedne od pjesama repera Ede Maajke koji glasi: „ONA JE BOMBA!“ Ona je Nives Celzijus i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. U prostorije našeg sindikata došla je u točno dogovoren vrijeme, što je nešto što se moglo i očekivati i što uostalom dolikuje pravim profesionalcima i javnim osobama koje drže do svog renomea. Ali zato način na koji je došla... E, to je nešto što je malo teže opisati riječima i što bi se ipak trebalo vidjeti i doživjeti. Rekao bi Branko Ćopić: „Naišla je kao lak oblačak...“ Moram priznati da su to bili trenuci kada htjeli ne htjeli, ne možete, a da ne volite ovaj posao. Ujedno, to su i trenuci kada požalite što nemate bar još jedan par očiju, jer se nikako ne uspijivate oteti dojmu da s ovim jednim parom ne možete percipirati svu ljepotu slike koja se potpuno nesmetano pruža pred vama. Sjetio sam se tada i jednog događaja iz ljeta 1994. godine, kada sam služeći vojni rok bio na strazi u požeškoj vojarni. U trenutku dok sam kroz žičanu ogragu čeznutljivo gledao neku nepoznatu djevojku koja je prolazila stazom tik uz vojarnu, naišao je jedan stariji zapovjednik i vidjevši svu problematiku zatećene situacije, onako usput me upitao: „Dobra, a?“ Nakon mog potvrdnog odgovora, uslijedio je njegov komentar kojeg sam se poslije toga često puta u životu sjetio i kojim je puno bolje i preciznije od mnogih svjetskih misilaca i filozofa detektirao najčešći uzrok nezadovoljstva kod velike većine muške populacije, a glasio je: „Šta ćeš kad nismo u poziciji...“ Da, nažalost, vječito u „opoziciji“. Nekakav opći utisak razgovora je taj da je prekratko trajao; ne zbog stvarnog vremena, jer nije trajao kraće od većine prethodnih, već zbog sveprisutnog osjećaja ugode koji me čitavo vrijeme prožimalo ( ni danas ne znam zašto ). Čini mi se da se taj utisak kratkoče ne bi promijenio ni da sam pripremio duplo više pitanja. Ovdje se moram ovako javno zahvaliti našoj „isturenoj osmatračnici“ i „agentu“ za kontakte s poznatim osobama, našem prijatelju i kolegi Josipu Štihu, koji je najzaslužniji što je do ovog razgovora, kao i do još nekih koje će imati priliku čitati u našim narednim izdanjima, uopće došlo. Zahvaljujem se i gdje Lovorki Lisičić, Nivesinoj managerici. I nešto što nema nikakve veze s našom sugovornicom; posebno se zahvaljujem odgovornima u Korporativnim komunikacijama HŽ Infrastrukture što su nam onemogučili fotografiranje u Željezničkom muzeju iz razloga „sigurnosti“ ( ne znam samo da li naše ili njihove ). Ikona svjetske revolucije dr. Ernesto Che Guevara rekao je jednom prilikom: „Tužna je stvar nemati prijatelje, ali još je tužnija stvar nemati neprijatelje.“ Na svu sreću, mi već odavno ne tugujemo. A sam razgovor tekao je otprilike ovako...

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Mario Grbešić

**Poštovana Nives, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Mi ćemo u pisanom uvodu ovog razgovora spomenuti neke značajne odrednice Vaše dosadašnje karijere, ali molio bih Vas da nam i Vi za sam početak kažete nekoliko osnovnih podataka o sebi...**

Rođena sam u Zagrebu gdje i danas živim. Pohađala sam Osnovnu školu Josipa Račića na Srednjacima, a poslije toga sam išla u XIII. gimnaziju. Majka sam dvoje djece. To je uglavnom to...  
  
**Da krenemo onda od samih Vaših početaka, odnosno od djetinjstva; koliko je Nives djevojčica bila**

**druččija u odnosu na Nives ženu, kakvi su Vam tada bili interesi, želje, očekivanja...?**  
Pa, imala sam zapravo dosta slične želje, jer sve ovo čime se danas bavim su neki moji snovi iz djetinjstva. Možda su malo modificirani, ali u principu oduvijek sam se htjela baviti „showubuzzom“. Kao klinka sam malo



više zamišljala tu neku glumačku karijeru koja mi se kroz ove kasnije godine ostvarila, a manje pjevačku, ali odrastanjem su se stvarale neke nove ambicije i snovi i to me u stvari i dovelo ovdje gdje sam danas.

**Već tada ste počeli s postavljanjem temelja za sve ono što ste planirali raditi u budućnosti, odnosno upisali ste tečaj glume u Zagrebačkom kazalištu mlađih, te usporedno s tim pohađali i školu pjevanja...**

Tako je, a išla sam također i u glazbenu školu, svirala sam obou 4 godine. Onda sam odustala jer nisam bila baš neki ljubitelj solfeggia, što mi je jako žao jer sam voljela svirati obou, ali mislim da mi je to isto tako bio dobar temelj za kasniju glazbenu karijeru. Posebno se to odnosi na samo autorstvo, budući da ja često pored pjesama nekih drugih autora koje pjevam i sama stvaram glazbu i tekstove.

**Moglo bi se reći da ste prilično rano počeli ostvarivati neke od tih svojih želja i planova, budući ste još kao maloljetni ušli u taj neki svijet odraslih, estrade, showbiznisa... Kako je sve to počelo?**

Moj prvi početak je bio statiranje u seriji „Olujne tišine“. To je ispalo sasvim slučajno; hodala sam po ulici i jedna agentica me primjetila i pitala da li bih bila voljna pojavit se u seriji, što mi je naravno, bio veliki kompliment iako to nije bila neka zahtjevna uloga. Glumila sam u svega nekoliko kadrova, ali već tada mi je to bila neka naznaka da bi se kasnije mogla okušati u glumi. Bila mi je čast uopće pojavit se tada s tako velikim imenima, jer bili su tu Goran Višnjić, Damir Markovina, Mladen Vulić...

**Nekako iz tog vremena potječe i Vaše umjetničko ime „Celzijus“. Kako je uopće došlo do njega?**

Tada je krenula moja suradnja sa Zrnikom Tutićem i počeli smo pripremati moj prvi „CD“. Razmišljali smo kako i u kojem smjeru bi to sve trebalo ići i Zrnik je spomenuo kako bi bilo zgodno da imam neko

prepoznatljivo ime. Nives mu se sviđalo, ali smatrao je da moje prezime nije dovoljno zvučno i prikladno i pitao me da li ja imam kakvu ideju. Ja sam htjela da to bude nešto što koristimo u svakodnevici i što će ljudi svaki put kad to čuju, asociратi na mene. Slušala sam neke vijesti i tamo je bila vremenska prognoza gdje su rekli kolika je temperatura i onda je bilo: „Vau, ovo zaista ljudi slušaju svaki dan i neka im to bude asocijacija“. Tako je došla ta ideja za „Celzijus“ i tada je to krenulo...

**I tada u stvari postajete poznati široj javnosti. Iako su sva Vaša tadašnja medijska pojavljivanja bila izuzetno efektna i dominantna, često puta ste isticali kako ste iza te vanjštine skrivali vlastitu nesigurnost i sramežljivost. Koliko vremena Vam je trebalo da savladate te neke svoje strahove?**

Ja sam i danas privatno ostala ista i tu karakternu osobinu je i moj sin pokupio od mene. Jako sam sramežljiva i puno više mi treba da se uklopim u neku novu sredinu. Nikada nisam ja ta koja potiče neko novo poznanstvo već ljudi oko mene, tako da kada su u pitanju neki novi projekti i novi kolektivi u kojima nikog ne poznam, uvijek ću se štućuriti u stranu i zapravo čekati dok mi neko ne pride. Imam zaista i dalje tu nesigurnost, ali nekako kad krene posao i kad dobijem neki radni zadatak, desi se nekakav „klik“ i tu onda više nema sramežljivosti.

**Od samih početaka svoje karijere nailazite na stalne i brojne predrasude i stereotipe. Koliko se teško nositi s tim da uvijek iznova morate da se dokazujete i u javnosti mijenjate sliku koju o Vama opečovano stvaraju razni marginalci, istaknuti predstavnici malograđanstine, intelektualno limitirani anonimusi i ostali društveni nusproizvodi?**

Sad mi je već puno lakše jer su me ljudi već naučili prihvati takvu kakvu jesam i zavoljeli su me takvu. Čak će možda i neke moje osobine koje im



nisu toliko drage i prihvatljive opet u konačnici tolerirati i podržavati. Ja sam tip osobe koja ne voli nužno podilaziti ukusu mase jer imam neke svoje stavove za koje smatram da su zdravi i ispravni, a to su da ne treba bježati od sebe, da se treba boriti za svoje mišljenje i da ne treba radi profita i želje za svekolikom ljubavi ljudi koji ti donose novac, odustati od onoga što smatram da je ispravno. Iz tih razloga uvijek pokušavam „provući“ tu neku svoju pouku koju će neki shvatiti, dok neki neće, a to je da je u životu ipak najbitnija tolerancija i da ljudi trebaju prihvati različitosti. Sebično i glupo je smatrati da smo mi sami po sebi mjerilo ispravnosti i da iz te perspektive projiciramo svoje želje i osobine na druge ljudе.

**Koliko je u stvari danas teško ženi da napravi neki uspjeh u jednom posve muškom svijetu, pogotovo ako poput Vas ima tu izraženu ženstvenost koju ne skriva, a nema iza sebe nekog moćnog tko bi ju ka tom uspjehu „pogurao“?**

Na svu sreću, sve je lakše. U mojim počecima bilo je puno manje mogućnosti ostvariti se u poslu kao neka ženska osoba, jer ljudi tada nisu čak ni davali priliku da pokažeš neki svoj talent i nisu htjeli „zagrepsti“ ispod površine. Ja sam imala sreću bez obzira što nisam imala jaku obitelj iza sebe, jer moja obitelj nije imala nikakvog dodira s ovim poslovnim svijetom i bila sam tako, jako sama u svemu tome. Imala sam sreću u smislu da sam odmah naišla na dobre i prave ljudе koji su mi pomogli na način da su željeli pomoći i sebi. Vjerovali su u mene i bio im je cilj napraviti „brend“ koji će im kasnije donositi profit. Tako da stvarno u ovom svijetu „showbusza“ nisam imala nikakvih problema i mogu reći da je sve išlo „kao po špagi“.

**Svoj prvi studijski album objavljujete 1999. godine. Nakon toga slijedećih desetak godina slijedi pauza, a onda počevši od**

**2009., gotovo da nema godine u kojoj ne objavljujete barem jedan od singlova. Kako ste Vi osobno zadovoljni dinamikom kojom se odvija Vaša glazbena karijera? Zadovoljna sam. Moglo bi to biti i dinamičnije, ali imala sam sreće da se bavim i drugim poslovima koji me ispunjavaju tako da kada recimo, počnem sa snimanjem serije koja zahtijeva tempo koji nije uobičajan, odnosno cijelodnevni angažman, jednostavno se nema vremena. Sad sam trenutno završila sve svoje druge veće projekte i sad ću se malo više angažirati oko glazbe.**

**Osim glazbene, usporedno ostvarujete i onu toliko željenu glumačku karijeru. Prva ozbiljnija uloga, pa odmah Hrvatsko narodno kazalište. Kako je došlo do Vašeg angažmana u Osijeku i kako ste zadovoljni tim iskustvom?**

Ljudi u HNK Osijek pametno su zaključili da bi mojim angažmanom mogli dobiti dodatni „PR“ i zainteresirati gledatelje koji kazalište inače doživljavaju kao previše ozbiljno. Ja sam se pronašla u tome, zabavljala me ta uloga jer sam i u predstavi glumila pjevačicu. Nekako mi je cijeli taj period bio intenzivan i zabavan, jer sam često putovala u Osijek što mi je pričinjavalo zadovoljstvo. Bio mi je i „gušt“ stati na pozornicu tako eminentne ustanove i doživjeti taj aplauz.

**Nakon toga uslijedio je i angažman u seriji Nove TV „Čista ljubav“. Kako ste zadovoljni ulogom koju ste tumačili, kao i cijelokupnim projektom, odnosom s kolegicama i kolegama...?**

To mi je jedan od najdražih projekata zato što se sve nekako poklopilo; glumci s kojima sam odmah „kliknula“, produkcija, kao i apsolutno svi koji su radili na toj seriji. Baš je bio divan kolektiv, radili smo jako puno, ali u svakom trenutku mi smo se dobro zabavljali. Kad je došao kraj svemu tome, sve skupa nas je to jako dirnulo tako da je bilo i suza...

**Nakon kazališta i televizije, logičan nastavak bio bi film. Priželjkujete li nekakvu ponudu na tom tragu i koji žanr filma bi Vam najviše odgovarao?**

Dobivala sam već neke ponude, ali nisam se još pronašla u tome. Naravno da bih željela glumiti na filmu i okušati se u svemu tome, ali sve to zahtijeva i određenu kvalitetu. Tu puno zavisi i kakva je uloga i da li se ja mogu pronaći u njoj. Što se tiče žanra, voljela bih glumiti u nekom horor filmu, iako znam da se takvi filmovi ne snimaju u Hrvatskoj. Voljela bih i komediju, kao i neku dobru dramu, triler...

**Kada je riječ o televiziji, utisak je da je jedna emisija, odnosno show Nove TV, umnogome promijenio percepciju javnosti prema Vama, jer od do tada javno osporavane osobe, postajete netko koga ta ista javnost promovira u samog pobjednika tog showa i nekog zahvaljujući kome je taj show postao jedna od tada najgledanijih emisija. Riječ je naravno, o emisiji „Tvoje lice zvuči poznato“. Jeste li očekivali sve što**

#### **Vam se tih mjeseci izdogađalo?**

Nisam očekivala jer sam ja teške volje pristala pojavit se u toj emisiji iz čistog straha. Nisam nikad bila taj imitatorski tip i nisam smatrala da to dobro radim. Kad sam se ipak odvila, nadala sam se samo da neću biti najgora, odnosno da će barem biti predzadnja. Onda se sve počelo tako brzo dešavati, sva ta ljubav i euforija oko mog talenta i to mi je bio jedan baš divan period.

#### **Što se u Vašem poslovnom životu promijenilo nakon pobjede u toj emisiji?**

Promijenilo se puno toga. Počela sam puno intenzivnije raditi, između ostalog nakon toga sam i dobila ulogu u seriji „Čista ljubav“. Mogu reći i da mi zahvaljujući tome još uvijek dolaze neki novi projekti.

**Nezaobilazni dio Vaše karijere je i književnost. Godine 2008. objavljujete autobiografiju pod naslovom „Gola istina“. Kako je uopće došlo do ideje da napišete knjigu?**

Uvjeksamimalatihnekihspisateljskih

ambicija, još tamo od gimnazijskih dana. Na satovima nekih nastavnih predmeta koje baš nisam voljela već sam poskrivečki pisala neke pjesme ili tekstove. Uglavnom, uvijek sam bila stvaralački raspoložena. Nakon što sam ostala trudna s Leoneom, a budući da sam imala trudnoću koja mi je svih 9 mjeseci izazivala mučnine i bilo mi je jako teško uopće izaći iz kuće, provodila sam vrijeme doma i osjećala sam se jako beskorisno. Imala sam tada potrebu nešto raditi i napraviti i krenula sam s pisanjem. Nisam imala ideju da će to jednog dana ubličiti u knjigu, ali kako se to vrlo brzo razvijalo, shvatila sam da bi mogao biti jedan dobar roman.

**Knjiga je do danas prodana u više od 150000 primjeraka, što Vas stavlja na 1. mjesto kada je riječ o prodaji knjiga u Hrvatskoj. Imate prodavanju knjigu čak i od Miroslava Krleže. Da li Vas je iznenadio jedan takav uspjeh kod čitalačke publike?**

Pa i je nije. S jedne strane ta brojka je zaista ogromna i u današnje vrijeme je stvarno teško dokučiti što bi se moglo



prodati u toj količini, ali nekako kada sam dolazila pri kraju pisanja počela sam jako vjerovati u to djelo. Očekivala sam da će ta knjiga ostati u pamćenju i da će rušiti sve rekorde.

**odlučnosti i upornosti dobivate ju 5 godina kasnije. Opišite nam malo okolnosti tog po svemu jedinstvenog slučaja...**

Prvo, meni je bio šok kada su mi javili da će dobiti tu nagradu. Mi smo se već bili spremali za odlazak u Pulu kako bi obilježili taj svečani trenutak gdje mi uručuju nagradu „Kiklop“ za hit godine, ali u međuvremenu se desila ta frka na samom Sajmu knjiga gdje su mnogi autori počeli prijetiti bojkotom i odlaskom sa Sajma. Onda je Uprava učinila nešto što bih možda i ja, odnosno išla je linijom manjeg otpora. Bilo je pitanje da li će ispoštovati mene koja sam tad objavila knjigu i upitno je bilo da li će objaviti ponovo ili će udovoljiti nekim vrlo bitnim autorima koji su na Sajmu svake godine i svake godine tamo promoviraju neka svoja nova djela. Na neki način su mi napravili veliku uslugu, jer u tom trenutku je javnost stala na moju stranu i jako su osuđujući bili nastrojeni naspram organizatora Sajma i autora koji su zaprijetili tim svojim aktivnostima. Mnogi ljudi koji me do tada nisu simpatizirali, od tada

su me počeli gledati nekim drugim očima. U konačnici, kada sam dobila nagradu, to je bila tek neka manja zadovoljstva, a ono pravo bogatstvo i nagrada je bila publika i svi ti ljudi koji su mi na dnevnoj bazi davali podršku.

**Da se dotaknemo sada i naše osnovne teme, a to je željeznica. Vodimo ovaj razgovor u neposrednoj blizini Glavnog kolodvora. Kada ste zadnji put bili ovdje?**

Pa uglavnom sam tu u prolazu. Moram priznati da se u Hrvatskoj rijetko vozim vlakovima zato što su moja putovanja uglavnom vezana uz koncerne, a to onda putujemo kombijem jer ide i bend. Ranije sam često putovala vlakom za Beograd. Vlak mi je nekako bio najidealniji izbor za ta putovanja.

**Koja Vam je bila prva asocijacija kada smo dogovarali ovaj razgovor i kada smo Vam spomenuli željeznicu?**

Situacije u kojima sam se našla putujući vlakom, a bilo ih je dosta. Uglavnom su to neke dogodovštine, odnosno smiješne situacije, neki



simpatični trenuci koje su mi ostali u sjećanju.

**Pamtite li posebno neko putovanje vlakom iz vremena kada ste još bili nepoznati široj javnosti?**

Pamtim jedno putovanje u Torino kad još nisam imala toliko iskustva s putovanjima. Stali smo u Veneciji, onda u Milianu gdje smo presjedali i tada je sve prošlo bez problema. Povratak je bio u noćnom terminu i oko 2,00 sata ujutro stigla sam iz Torina u Milano. Trebala sam čekati nekakva 3 sata do polaska vlaka za Zagreb i mislila sam to vrijeme provesti na kolodvoru. Međutim, shvatila sam da se kolodvor zatvara. Jedan od željezničara pogledao mi je kartu i rekao mi da ja u stvari nisam na pravom kolodvoru. Ja do tada nisam ni znala da Milano ima 2 kolodvora. Uglavnom, željezničar je bio jako divna osoba i kad mu je završila smjena odvezao me do tog drugog kolodvora i ispratio na vlak za Zagreb. To mi je baš ostalo u sjećanju, to saznanje kako ljudi znaju biti ljudi i kako ponekad lijepo reagiraju.

**Nekoliko godina živjeli ste u Njemačkoj. Jeste li imali priliku voziti se u njihovim vlakovima?**

Svega jedanput, jer tamo smo imali organiziran prijevoz na utakmice. Međutim, nedavno sam boravila u Danskoj i tamo sam se vozila vlakom



od Kopenhaga do Aarhusa. Bilo je ugodno i dosta brzo je prošlo. Mogu reći da ja nisam neki ljubitelj aviona tako da mi puno veću sigurnost ulijevaju vlakovi.

**Imate djecu od 13 i 11 godina. Jesu li se oni koji put vozili vlakom?**

Oni se često znaju voziti vlakovima, jer kako moja mama nije vozačica, onda kad klinci idu negdje s njom, ona im da izbor čime će putovati. Naravno, djeca kao djeca, više vole vlakove tako da onda uglavnom putuju željeznicom.

**U našem društvu vlada mišljenje da se danas željeznicom voze samo oni koji moraju, odnosno koji si zbog imovinskog stanja ne mogu priuštiti drugi način prijevoza. U drugim razvijenom državama to nije slučaj, a do prije 2 desetljeća nije bio ni kod nas. Koji su po Vama osnovni razlozi zbog kojih su putnici izgubili povjerenje u željeznicu kao način prijevoza?**

Mislim da to nije stvar nekog povjerenja, već smatram da ova cijela regija ima problem, jer imamo nizak standard, a pored toga smo najveći snobovi na svijetu. Smatram da je to klasični snobizam. Kao što sam već rekla, nisam neki „fan“ aviona i kad imam mogućnost radije ću putovati vlakom ili autobusom. Onda primjetim kako me ljudi zbog toga

čudno gledaju i komentiraju: „Isuse, ona se vozi autobusom! Zar nema novaca da ide avionom?“ A kao što ste rekli, „vani“ je to najnormalnije. Tamo ljudi koji su milijunaši svakodnevno se na posao voze vlakovima i nikome to nije ništa neobično.

**U jednom od prethodnih pitanja apostrofirali smo položaj žene u današnjem društvu. Koliko i mediji doprinose jednom takvom stanju? Mi na željeznicu imamo kolegice koje rade noćne smjene, rade subotom, nedjeljom, na Uskrs, Božić, Novu godinu, rade posao gdje je dovoljna jedna greška i da sve završi tragedijom, a uz sve to one su i žene, i majke, i drže ona „3 čoška kuće“... I sve to nećemo vidjeti ni u jednoj emisiji niti pročitati u nijednim novinama... Ali zato kad se neku ženu „uhvati“ u nekoj, po „dežurnim moralistima“ nepodobnoj situaciji, o tome možemo čitati u „tomovima“...**

Mislim da to više nije isključivo problem sa ženama, već da je to problem generalno gledajući. Ljudi ne vole čitati o uspješnim, sposobnim, vrijednim ljudima, o emancipiranim ženama... Oni vole čitati samo kada je nešto negativno i zapravo samo traže nekakvu temu s kojom bi možda opravdali neko svoje nezadovoljstvo. Oni moraju pročitati nešto nakon čega će reći: „Ja sam super, ovi su grozni!“

**Više puta ste naglasili to da se kojim slučajem ne bavite svojim sadašnjim poslom, da biste bili „PR“ i bavili se marketingom. Kada bi Vam netko iz Hrvatskih željeznica ponudio da nam budete promotor, biste li se prihvatali jednog takvog izazova i što bi bilo prvo što biste na tom planu uradili?**

Bih, naravno. Prvo bih pokušala promijeniti tu sliku javnosti, odnosno istjerati taj snobizam. Okupila bih neke svoje istomišljenike, točnije „celebritye“, koji bi onda kroz

društvene mreže pokazali kako je „kool“ voziti se vlakovima i koje su prednosti toga.

**Vjerojatno bi i samo Vaše pojavljivanje na željezniči izazvalo pojačan interes kod ljudi...**

Ha ha ha! Vjerojatno bi, ali mislim da kad bi ljudi shvatili da se i „celebritiji“, odnosno osobe koje oni vole i poput kojih žele biti, voze vlakovima i shvaćaju prednosti takve vožnje, da bi onda i oni to lakše prihvatali i shvatili da u tome nema ništa sramotno.

**Spomenuli smo već da imate dvoje djece. Koliko je zahtjevno biti glazbenica, glumica, spisateljica i uz sve to naći dovoljno vremena posvetiti se djeci?**

Najbitnija je dobra organizacija. Zapravo, što čovjek ima više posla, to je organizirani. Tako da što sam više angažirana poslovno, to imam bolje i kvalitetnije provedeno vrijeme s klincima, zadovoljnija sam, ispunjenija...

**Nalazite se na pragu četrdesetih, aiza Vas je već toliko toga ostvarenog. Uspijevate li pronaći neke nove izazove i čime ste trenutno okupirani kada je riječ o Vašem poslovnom životu?**

Uvijek pronađem neki novi izazov. To je takva vrsta posla da ti se uvijek pruža prilika za novi izazov. Uvijek se može napraviti neka nova i bolja pjesma, napisati neku bolju knjigu, tako da svaki dan sama sebi pronađem neki novi izazov.

**Poštovana Nives, hvala Vam još jednom što ste odvojili svoje vrijeme za ovaj razgovor i podijelili s nama neke trenutke i događaje iz Vašeg života. Želim Vam puno uspjeha u svemu onom što radite, odnosno da Vam i u poslovnom i u privatnom životu cvjetaju karanfili!**

Hvala vam puno! Veliki pozdrav svim vašim čitateljicama i čitateljima!





## SPORTSKI SUSRETI U SUSJEDSTVU

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ante Kunčić

Od 14. do 16. lipnja 2019. šesteročlana delegacija SPVH predvođena dopredsjednicima sindikata Jakovom Rašićem i Srećom Stjepićem a ojačana predstavnicima regije Jug koja je zahvaljujući prošlogodišnjoj pobjedi na našim susretima, na poziv kolega iz Slovenije sudjelovala na sportskim susretima.

Sportske igre su organizirane kao jednodnevne koje započnu oko 11 sati a završe oko 21 sat.

Uz domaćina igrama su bili nazočni i sindikalne kolege iz Poljske, Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore i Hrvatske. Gosti su imali zajedničku ekipu u nogometu gdje su pružili dobar otpor domaćinima.

Igre su bile organizirane u sportskom kompleksu Pohorje nadomak Maribora. Za sve sudionike na raspolaganju je bilo besplatno korištenje žičare i vožnja „bob“ stazom koju su isprobali samo najhrabriji.

Uz sportska natjecanja domaćini su za goste organizirali posjet jednom privatnom željezničkom muzeju gdje smo bili u mogućnosti provozati se mini željeznicom.

Na kraju, zahvaljujemo se kolegama iz Slovenije na gostoprимstvu i vidimo se u Rovinju uz poruku: „Hvali kraj, drž' se mora“.



# JEDNI OTKUPIŠE, A DRUGI SU PREBLIZU PRUZI

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

Svijet prometnika na kolodvoru Žitnjak Valenta Orehočkog vrti se u malom krugu, a dio tog kruga tipično za željeznicu, potpuno je absurdan. I zbog toga ćemo priču započeti s tim dijelom koji sadrži dosta elemenata čeških komedija (no nije smiješno - da ne bi bilo zabune).

Uglavnom, odmah uz kolodvorskiju zgradu nalazi se i stambeni objekt s ukupno devet stanova u kojem žive željezničari. Dio stanova su u biti preuređene napuštene kancelarije. I premda se nalaze u istoj zgradi, na istoj udaljenosti od pruge, tri su obitelji uspjele otkupiti stanove, a preostalih šest stanova ne može se otkupiti pošto se „nalaze preblizu pružnom pojusu“.

„Doista mi nije jasno kako je netko mogao otkupiti stan, a drugi koji su u istoj situaciji, ne mogu. Odgovor - „nemoj o tome ni razmišljati, preblizu si pruge“ - nije mi jasan. U biti više i ne znaš koga možeš pitati da ti što suvislo odgovori, pa tako dok radimo možemo biti „unutra“, a poslije što bude.“

Nerijetko smo skloni „potezati“ primjere iz prošlosti kako bi dokazali kako je nekada na željezničkom bilo bolje, a opet nade se i pokoji primjer da nije uvijek tako.

Na svoje prvo radno mjesto prometnika vlakova u Savskom Marofu davne 1986. godine, Valent Orehočki putovao je iz okolice Križevaca i to nije bilo jednostavno:

„Tih godinu i pol dana vlakom sam, rano ujutro, stizao na glavni kolodvor i onda tramvajem do Črnomerca, pa dalje autobusom do Zaprešića i onda drugim autobusom do odredišta. U svakom slučaju buđenje je bilo u četiri sata ujutro. U popodnevnu smjenu u Zagreb sam stizao u 16,30 i onda sam čekao 18 sati i vlak za Dobovu. Prigradski vlakovi u to vrijeme nisu vozili i nije bilo jednostavno. Za preći malo kilometara, trebalo je odvojiti puno vremena.“

Usrpnju 1987. godine Valent Orehočki dobiva premještaj u Resnik i tamo je upoznao buduću suprugu Ljiljanu.

- „Makar neka korist od Resnika...“ Nakon toga malo je bio na zamjenama u Žitnjaku, pa na ranžirnom kolodvoru da bi stalno raspored na Žitnjaku dobio 1995. godine.

- „Devedesetih ovdje sam dobio stan i

danas ovdje radimo, a i živimo. Naime i supruga koja radi u HŽ Cargu ima raspored u Žitnjaku. Život mi se vrti na malom prostoru.“ Nekada, ne tako davno, bi i Valent i Ljiljana Orehočki radili u istoj firmi, reklo bi se „na hrvatskim željeznicama“. Danas rade u dvije firme, premda je jasno da javnost to tako ne doživljava i sada se usporedba sama po sebi nameće:

- „Velika je to razlika. danas svatko radi svoj posao i ne mijesamo se. Prije smo radili zajedno. Ustroj je različit, po nekim je stvarima danas bolje nego prije, a opet po drugima nije. Sve je dosta komplikiranije i ključno je pitanje, odnosno sve ovisi o tome tko radi.“

Karijera Valenta Orehočkog na željezničkim potrajet će još šest, možda sedam godina. Prije sedam godina počeo je graditi kuću u Hrvatskom Leskovcu i donekle zaokružio priču.

- „Imamo dvije odrasle kćeri Helenu i Nikolinu, unuka i to je otprilike to. Sve u svemu uopće nije loše.“



**VALENT OREHOVACKI**  
prometnik vlakova u kolodvoru Zagreb Žitnjak



## CENTRUM MUNDI - LUDBREG - CENTAR SVIJETA

PIŠE: Dražen Lihtar  
FOTO:Dražen Lihtar

**Legenda o centru svijeta** datira još iz vremena Rimljana koji su uočivši dobar geografski položaj izgradili Castrum Ioviu (utvrđeno vojničko naselje) koja je ubrzo postala prometno i trgovačko središte. Vremenom se uz nju razvilo i naselje, a stanovništvo je radilo za potrebe rimske vojske. Legenda kaže da su upravo na tom mjestu bili zamišljeni krugovi zemaljski, a na njihovim obodima smještene velike metropole, na različitim stranama svijeta ali na istoj udaljenosti od točke mjerjenja su npr. Pariz i Atena, Beč i Budimpešta ili nama najbliži Varaždin i Koprivnica...

Pravcem Graz - Varaždin - Ludbreg - Koprivnica i dalje prema Slavoniji išla je poštanska linija za koju se smatra da je najstarija redovita poštanska linija. Zbog toga je i magistralna cesta Varaždin - Koprivnica nastala na tim temeljima a kasnije i željeznička pruga R202 Varaždin - Koprivnica - Virovitica - Dalj.

Kolodvor Ludbreg nalazi se u km 226+607 spomenute pruge na nadmorskoj visini od 156 m. Prema značaju u reguliranju prometa Ludbreg je među kolodvorom otvoren za prijema i otpremu putnika u unutarnjem prometu te vagonskih

pošiljaka svih vrsta u unutarnjem i međunarodnom prometu. Radno vrijeme kolodvora je s prekidom od 23.00 sati do 04.30 sati. Kolodvorima dva glavna i tri sporedna kolosijeka. Glavni kolosijeci su 2 i 3 namijenjeni za prihvat i otpremu vlakova za prijevoz putnika te teretnih vlakova. Kolodvor je osiguran elektro relejnim signalno sigurnosnim uređajem SS-74 s dvoznačnim ulaznim signalima s pred signalima i skupnim jednoznačnim izlaznim signalima. Skretnice 1 i 5 postavljaju se iz središnjeg mjesta iz blok uređaja u prometnom uredu dok se ostale četiri skretnice i dvije

iskliznice postavljaju ručno na licu mesta. Na području kolodvora nalazi se željezničko cestovni prijelaz od strane Koprivnice koji je zaštićen svjetlosno zvučnim signalima i polubranicima.

U kolodvoru je sistematizirano radno mjesto prometnika vlakova s četiri izvršitelja, skretničara - kolodvorskog radnika s tri izvršitelja te radno mjesto šefa kolodvora. Sukladno odluci o nadležnosti šefova kolodvora, Ludbreg je sjedište šefa kolodvora sa podređenim kolodvorima Rasinja i Jalžabet te podređenim stajalištima Martjanec i Čukovec.

U kolodvoru radi putnička blagajna

zaposjednuta od ponedjeljka do petka na osmosatnom radnom vremenu putničke blagajnice HŽPP dok u ostalo vrijeme prodaju karata vrše prometnici sukladno ugovoru o prodaji prijevozni karata sklopljenim između HŽI kao ugovaratelja i HŽ PP.

Gospodarska zona Ludbreg Sjever nalazi se u samoj blizini željezničke pruge Varaždin - Koprivnica i samog kolodvora Ludbreg te regionalne ceste Varaždin - Koprivnica. Unutar zone nalazi se tvrtka Ameropa - Žitni terminali Vranjc koja je članica grupe Ameropa Holding AG, Basel, Švicarska. Tvrta se bavi trgovinom, skladištenjem i distribucijom

poljoprivrednih žitarica. Upravo je ovih dana u tijeku žetva pšenice, ječma, zobi a time se aktivirao i prijevoz tih žitarica željeznicom, vagonima koji se tovare u kolodvoru.

Ludbreg, taj mali podravski gradić, razvio se na raskrižju putova koji su vodili od istoka prema zapadu i od sjevera prema jugu a hoćemo li uspjeti zadržati značaj i važnost tih putova, značaj željezničke pruge kakav smo imali prije tridesetak godina ovisi o nama, našim prilagodbama europskim normama, prilagodbama željezničkog intermodalnog transporta i naravno našoj ponudi usluge. Nadam se da hoćemo jer prilike imamo.





**ILIJA JOSIPOVIĆ**  
šahist

# ŽIVOT ČESTO DEMANTIRA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

S Ilijom Josipovićem razgovarali smo na zagrebačkom ranžirnom kolodvoru gdje, nakon što je izgubio zdravstvenu grupu, radi na recepciji (bolje zvuči nego „na porti“). Njegova karijera na željeznici bila bi tipična za neka prošla vremena kada su željezničari često mijenjali radna mjesta i prebivališta. Nakon što je u Vinkovcima završio školu za strojopravara u sljedećih nekoliko godina mijenjao je više radnih mjesta:

- „Radio sam par mjeseci u jednoj, pa malo dulje u drugoj firmi da bi iz biroa za zapošljavanje saznao, kako na željeznici u tadašnjem ŽTP Rijeka traže manevriste, skretničare i vlakovođe. Pošto sam imao završenu srednju školu javio sam se za vlakovođu ali više nije bilo mjesta i tako sam se opredijelio za radno mjesto skretničara. I tako je nas trideset Vinkovčana, uz napomenu da sam ja iz Novih Jankovaca, krenulo na tečaj.“ Školovanje je organizirano u Vinkovcima i ta je ekipa 1988. godine završila na riječkom području. Vinkovački željezničari i ranije su zbog obima posla odlazili u Riječku na ispomoć, a ovih trideset željezničara tamo je dobilo trajni raspored. Slavonsku ravnicu zamjenili su brdima iznad Rijeke.

- „Počeo sam kao skretničar u Šoćima 15. veljače 1988.

I cijeli radni vijek radio sam kao skretničar. Živio sam u riječkom četrnaestkatnom konačištu ili hotelu kako su ga zvali gdje su bili smješteni brojni željezničari. Radio sam u Mejama, Driveniku i Plasama. Posla je bilo, kako da nije. Pogotovo u Šoćima.“ Sljedeće 1989. godine seli u službeni stan u Meje, a tamo mu se pridružuje supruga Marica s dvoje djece. Osim velikog kolodvora na popriličnoj visini, tamo malo čega ima.

- „Gore je živjelo sedam, osam željezničarskih obitelji i snašli smo se. Stariji sin je u prvi razred osnovne škole u Pećine putovao vlakom.“

Početkom rata naš se sugovornik prijavljuje u Hrvatsku vojsku:

- „Bio sam u 12. Topničkom divizionu i uglavnom smo bili u Lici. Skinuo sam se 1995. godine i ubrzo 1. studenog te godine selimo u Knin. Imali smo stan, a jedno vrijeme bilo je i posla. Ipak, smatrali smo kako bi djeci bolje bilo blizu Zagreba gdje je više mogućnosti. Prilika se ukazala 2006. i selimo u Petrinju u kojoj i danas živimo.“

I kako to obično u životu biva, čovjek jedno planira a život ga demantira:

- „Kao i mnogi mladi moji su dečki otišli u Njemačku. Imaju firmu i bave se građevinskim radovima.“

Nakon što je izgubio zdravstvenu grupu, Ilija

Josipović je raspoređen na portu. Uz beneficiju i nešto ratnog staža nakupio je četrdeset godina radnog staža. Do mirovine nema puno, a uz malo sreće tada bi se ozbiljnije mogao posvetiti šahu, hobiju koji ga itekako ispunjava, ali rad u turnusima, vikendima i nije nešto što ide u prilog bavljenja takvim sportom:

- „Volim šah, državni sam sudac, a u Kninu i Petrinji sam pokrenuo šahovske klubove. U Hrvatskoj šah nije toliko popularan, a uvođenje šaha kao predmet u osnovnim školama za što se zalaže Gari Kasparov zaživjelo je u Rusiji i Armeniji.

U Kninu su igračice „Mladosti“ ostvarivale odlične rezultate. Seniorke su bile prve u drugoj ligi, a za prvu nije bilo novaca. Kadetkinje i kateti u tri su navrata bili među osam najboljih ekipa u svom uzrastu.

- „Gurao sam najviše što sam mogao, ali s obzirom na posao nisam sve stizao. Pomoći nije imao tko i nijsmo mogli naprijed. S djecom sam nastavio raditi i u Petrinji. Samo iz jedne škole javilo se tridesetak učenika zainteresiranih za šah i to veseli i ohrabruje.“



## MAJSTOR VLADIN JUBILEJ

PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

Prije nešto više od godinu dana, u našem glasilu „NA PERONU“ (broj 76, svibanj 2018.), u tekstu pod naslovom „MAJSTOR VLADO JOŠ JEDNOM“, a u kojem sam pisao o tome kako je naš kolega Vladimir Malčić, skretničar iz kolodvora Našice (poznatiji kao majstor Vlado), na 2 mjeseta rada našim kolegama ugradio klima uređaje, iznio sam i svoje očekivanje kako on tu vjerojatno neće stati i kako ćete zasigurno ponovo imati priliku čitati o njemu i njegovu radu. I naravno, nisam pogriješio, jer on je već nekakvih mjesec dana kasnije, točnije 14.

06. 2018.g., u kolodvoru Beli Manastir ugradio još jedan klima uređaj. U stvari, radilo se o demontaži istog iz prostorije u kojoj se nekada nalazio prometni ured (a koja danas služi kao garderoba), te njegovoj montaži u prostoriju sadašnjeg prometnog ureda. Taj put majstor Vlado imao je i adekvatnu pomoć od strane još jednog našeg kolege, isto tako stručnog kad je u pitanju ovakva vrsta posla, prometnika vlakova iz kolodvora Zdenci-Orahovica Zlatka Ristera. Tako su njih dvojica zajedničkim snagama osigurali da

na ovom mjestu rada spremno dočekaju prošlo ljeto (kao i ovo) i skupa s njim već uobičajeno visoke temperature. Nešto više od godinu dana poslije, odnosno početkom ovog mjeseca (3. srpnja), majstor Vlado ugradio je klima uređaj i u prometnom uredu kolodvora Čaglin, čime je još jednom na sebi svojstven način poboljšao radne uvjete naših kolega i u ovom kolodvoru. Inače, klima uređaj u Čaglinu je 10. po redu kojeg je majstor Vlado u suradnji sa SINDIKATOM PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE ugradio na mjestima rada naših

kolega (od čega je samo u posljednjih nešto više od dvije godine ugradio njih 6), što znači da je ovaj mjesec proslavio i jedan svojevrstan jubilej. Malo je naših kolega koji se mogu pohvaliti nečim sličnim, ako ih uopće i ima. Jednom sam već o njemu napisao: „Ima mlađi, ima ljepši, ali nema bolji!“ Ovaj put bih se poslužio sportskim rječnikom i dodao: „Forma je prolazna, klasa je vječna“. Kao i uvek, zahvalu za ugradnju i ovog klima uređaja upućujemo voditelju Područne radne jedinice prometa Istok gosp. Damiru Mihiću, bez čije pomoći i angažmana ne bismo ni došli u priliku odraditi jedan ovakav posao. Naravno, najveća zahvala i pohvala idu majstoru Vladi uz želju da prije zasluzene mirovine proslavi bar još jedan ovakav jubilej. Kad je o poboljšanju radnih uvjeta naših kolega riječ, SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, točnije Podružnica Našice, ovdje nije stala, jer gledajući samo zadnjih mjesec dana, pored već spomenute ugradnje klima uređaja, u prometni ured kolodvora Čaglin kupljena je nova mikrovalna pećnica, u obje skretničarske blok kućice u kolodvoru Slatina kupljeni su novi frižideri, a u prometni ured nova induksijska ploča. Iako nas razni moralno limitirani i intelektualno potkapacitirani likovi gotovo svakodnevno uvjeravaju

u suprotno, stvarnost ih uvek iznova demantira potvrđujući ono što većina nas već odavno zna: IPA SE OKREĆE!

Koristim priliku da svima Vama, svojim kolegicama i kolegama, zaželim da što ljepe i ugodnije provedete ovo ljetno. Poruka je uvek ista: Ne dajte da Vas lažu i obmanjuju, čitajte list „NA PERONU“! Još uvek nas nisu zabranili, a evo, što bi rekli „Zlatni dukati“: „Već je prošlo 7 godina...“





## KŽMZ

PIŠE: Vjekoslav Suton  
FOTO: Vjekoslav Suton

**Klub željezničkih modelara Zagreb (KŽMZ)** djeluje već 50 godina. Davne 1969. godine, dana 8 siječnja, u ulici Tituša Brezovačkog u prostorijama tadašnjeg Društva narodne tehnike Gornji grad dvadesetak okupljenih zaljubljenika je osnovalo KŽMZ.

Članovi kluba su raznih zanimanja, od profesionalnih željezničara do umirovljenika, učenika, vozača tramvaja, liječnika, građevinara, arhitekata i da ne nabrajam još mnogih drugih zanimanja. U klubu nisu samo ljudi koje zanima željezničko

modelarstvo. Tamo su ljudi koji istinski vole željeznicu i ona ih okupira u slobodno vrijeme.

Klub je organizirao posjete raznim prugama prije njihovog ukidanja. Tako je zabilježena i vožnja vlakom prema Dubrovniku 1976. godine, nekoliko dana prije zatvaranje te pruge. Pratimo i vučna vozila u susjednim državama koja su nekad bila u vlasništvu ŽTP-a Zagreb ili su vozila na teritoriju Republike Hrvatske, a sada drugdje vuku muzejske vlakove. U Sloveniji je parna lokomotiva 33-

037 koja vuče muzejski vlak. Uskotračna parna lokomotiva 83-180 je u Austriji. Ona je nekad iz Mostara vukla vlakove u Dubrovnik, Ploče i prolazila kroz Konavle. Osim ovih povijesnih stvari članovi kluba izrađuju i makete željezničkih pruga. Cilj je što vjernije prikazati pojedine detalje sa stvarnih pruga, kako sadašnjih aktivnih, tako i onih koje su ukinute. Za obilježavanje ovog jubileja, 50 godina postojanja, u Tehničkom muzeju Nikole Tesle u Zagrebu održana je izložba od 31. svibnja do 16. lipnja.

Na izložbi je prikazan dio željeznice u Americi ili kako bi mi rekli kaubojski vlak. Jedan dio je posebno interesantan gdje je upriličena scena iz nekog filma. Prikazana je svadba ispred crkve sa mariachi sastavom. Čak se čula i meksička glazba. Osim toga, tu je bila i maketa Pionirske željeznice kakva je nekad prometovala u Zagrebu ili preciznije u Dubravi.

Osim maketa, u sklopu izložbe, bila je priređena izložba poštanskih maraka na temu željeznice. Članovi KŽMZ su donosili svoje modele lokomotiva i vagona kako bi se malo i pohvalili svojim kolekcijama koje posjeduju. Tako smo na izložbi imali model starog zagrebačkog tramvaja između dva svjetska rata u mjerilu 1:6. Interesantno je da taj tramvaj još u voznom stanju. Čovjek sjedne na prikolici uzme komande u ruke i vozi tramvaj po pruzi.

Izložba je bila dosta posjećena. Dolazile su skupine iz cijele Lijepe naše. Bilo je i stranih posjetitelja. U cijenu ulaznice za posjet muzeju mogla se vidjeti i ova izložba.





## NEISKORIŠTENI POTENCIJAL ŽELJEZNIČKI KOLODVR GRCAC

PIŠE: Luka Serajlić  
FOTO: Luka Serajlić

Izgradnjom Ličke pruge i njezinim otvorenjem za promet na čitavoj trasi, od Oštarija preko Gospića i Gračaca do Knina, 25. srpnja 1925. bila je uspostavljena željeznička veza između Dalmacije i kontinentalne Hrvatske.

Pruga je u prometu bila 75 godina, do 4. listopada 1990., kada je minirana između kolodvora Plavno i kolodvora Zrmanja, što je najavilo ratne događaje. Cjelovit promet na pruzi Zagreb-Knin-Split ponovno je uspostavljen 26. kolovoza 1995. godine.

U stručnom radu Hrvatskog željezničkog muzeja pod naslovom Željeznica kao preduvjet gospodarskog razvoja Like Helena Bunjevac napisala je nekoliko vrlo lijepih odlomaka o nastajanju te pruge:

*Inženjer Nikola Turkalj bio je jedan od malobrojnih Hrvata koji je kao stručnjak bio uključen u izgradnju Ličke pruge. Diplomirao je na Visokoj tehničkoj školi u Budimpešti i kao mladi inženjer radio na izmjerama pružne trase Ličke pruge. Godine 1918. imenovan je nadinžinjerom, a potom*

*i pomoćnikom ravnatelja Glavnog ravnateljstva Ličke željeznice. Na toj dužnosti izravno je bio uključen u provedbu projekta gradnje pruge kroz Liku. Godine 1920. izašao iz projekta, ali na željezničici je nastavio raditi do smrti 1947., koja ga je zatekla na radnom mjestu u Željezničkoj upravi u Zagrebu. Osim što je bio vrstan željeznički stručnjak, Nikola Turkalj je bio veliki poštovatelj prirode. Dok je pripremao teren za gradnju Ličke pruge, godine 1913. otkrio je Cerovačke pećine,*

**osigurao ulaz u njih i pokrenuo njihovu stručnu valorizaciju.**

Cerovačke pećine najveći su spiljski kompleks u Hrvatskoj. Nalaze se četiri kilometra jugozapadno od Gračaca, na sjeverno istočnoj padini velebitskog brda Crnopac (1403 m), u južnom dijelu Parka prirode Velebit. Ime su dobile po željezničkoj postaji Cerovac. Dužina pećina iznosi 3.800 m, a čitavog sustava 4 kilometra. Gornja pećina duga je 1.295 m, a Donja 2.779 m. Između njih nalazi se znatno manja, Srednja pećina. Prosječna je temperatura u špiljama od 5 do 8°C. Bogate su špiljskim ukrasima i kraškim pojavama (ponorima i dimnjacima), značajno su paleontološko nalazište špiljskog medvjeda te pretpovijesne keramike (ilirsko - keltska kultura). Kao geomorfološki spomenik prirode, zaštićene su 1961. godine kao "posebni geomorfološki rezervat".

Gračac se nalazi u prostranoj udolini u južnoj Lici. Razvio se na raskrižju puteva od Gospića prema Kninu i Krbavi prema Dalmaciji. Od Dalmacije je odijeljen Velebitom, preko čijeg prijevoja Prezida prolazi cesta Gračac - Obrovac. Kroz Gračac prolazi više potoka od kojih jedan prerasta u rječicu Otuču.

Sve ovo bio je uvod u priču

o kolodvoru Gračac koji se nalazi u km 159+611, pruge M 604, Oštarije - Knin - Split. Prema zadaći u reguliranju prometa vlakova kolodvor Gračac ima status rasporednog kolodvora.

Nalazi se na nadmorskoj visini od 548 metara. Kolodvor je otvoren za prijem i otpremu putnika i vagonskih pošiljaka. Susjedni kolodvor prema Vrhovinama je Lovinac, a prema Kninu je Malovan. Kolodvor Gračac ima 7 kolosijeka. Drugi kolosijek je glavni prolazni i služi za prijem i otpremu putničkih i teretnih vlakova. 3., 4. i 5. su prijelno - otpremni, 1. i 6. su krnji, a 7. služi za utovar i istovar vagonskih pošiljaka, te za gariranje vagona ili vlakova u slučaju potrebe.

S obzirom na osiguranje kolodvor je osiguran pojednostavljenim relejnim signalno sigurnosnim uređajem SP DR S - 64 „Siemens - El“, te svjetlosnim ulaznim dvoznačnim

signalima i samostalnim predsignalima ulaznih signala. Za signaliziranje voznih puteva izlaza ugrađeni su jednoznačni grupni svjetlosni izlazni signali. Uređaj se sastoji od komandnog blok uređaja smještenog u prometnom uredu i skretničkih elektro - magnetnih brava smještenih u kućicama bloka I i II. Skretnicama se rukuje na samom mjestu,

zaključavaju se Robel bravama, zabravljuju se u elektromagnetskim bravama u kućicama bloka I i II. Kolodvor ima 25 skretnica i dvije iskliznice.

Između kolodvora Gračac i kolodvora Malovan nalazi se ŽCP „Duboki dol“ koji je osiguran zvučnim i svjetlosnim signalima te polubranicima. Uređaj za daljinski nadzor i registrator događaja ERP-6 ugrađen je u prometnom uredu kolodvora Malovan. Na području kolodvora postoji jedan cestovni prijelaz koji je osiguran svjetlosnim signalima s jakozvučnim budilicama.

Za prihvati i otpremu putnika u kolodvoru Gračac služi čekaonica u kojoj se nalazi šalter putničke blagajne koji je opremljen s terminalom za ispostavljanje prijevoznih karata. Ispostavljanje prijevoznih isprava obavlja prometnik vlakova.

U kolodvoru rade radnici iz Gračaca i Knina te radnici na ispomoći sa „zadarske“ pruge. Prometnici i skretničari rade u turnusu 12/24/12/48 a šef kolodvora uobičajeno na osmici.



# BITI TK-DISPEČER

PIŠE: Dinko Alilović  
FOTO:Dinko Alilović

Radno mjesto TK - dispečera nalazi se na postavnici u kolodvoru Vinkovci, a otvoreno je nakon obnove pružne dionice Vinkovci - Tovarnik - državna granica početkom 2012. godine, odnosno izvedeni su radovi u kolodvorima i stajalištima, na kolosijecima i željezničko-cestovnim prijelazima, te je ugrađen novi sustav prometne signalizacije i upravljanja prometom. Na toj dionici sad imamo sedam osvremenjenih stajališta i dva nezaposjednuta TK - kolodvora (Jankovci i Đeletovci) na kojima je izvršena rekonstrukcija. Prilikom boravka na postavnici na tom radnom mjestu zatekli smo TK-dispečera g. Ivcu Božiću.

**Molim Vas predstavite se našim čitateljima.**

Karijeru željezničara započeo sam 1985. u kol. Ivanka kao prometnik vlakova, nastavio u Strizivojni, da bih završio 1991. u kol. Vinkovci, gdje i danas radim, a od 2012. prelazim na radno mjesto TK dispečera.

**Svima nama ti željeznički počeci ostaše u sjećanju. Što Vi najviše pamtite iz tog vremena?**

Iz tog vremena najviše pamtim te silne vlakove koji su vozili kroz kolodvor Vinkovce. U smjeni ih je znalo proći i po 100-120, kako po danu, tako i po noći, a i disciplina je bila kao u vojsci.

**Možete li, uspoređujući željeznicu s početka vašeg**

**radnog staža s ovim sadašnjim stanjem na željeznici, istaknuti bitne razlike?**

Željezница nekada i danas - velika je razlika. Prije je bilo važno propustiti što više vlakova od točke A do točke B u što kraćem vremenu jer svaka minuta produženog voznog vremena morala se pravdati, a ako pravdanje nije bilo dobro, plaćala se svaka minuta. Gotovo svaki kolodvor i svaki dan na našem području imao je utovar ili istovar vagona (trupci, šećerna repa ...), isto tako otpremu i prijem komadnih pošiljaka.

Iz kolodvora Vinkovci na sve sporedne pruge prometovala su po dva para „radnih“ vlakova. Danas je sasvim druga priča, sve je bitnije od vlakova i otpreme robe i putnika. Sada je bitno jesi li upisao temperaturu, jedan dopis moraš poslati na 100 mjesta, vodiš razne evidencije, npr. kn-6, stanje službene stolice, kod bilo kojeg fonograma moramo ponavljati prezime nebrojeno puta u toku smjene. Vozna vremena su prije bila puno kraća nego sada, a razlog tome je loše stanja kolosijeka.

**Jeste li zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?**

Sadašnjim uvjetima sam zadovoljan, ali da bi moglo biti bolje, moglo bi.

**Imate li problema s korištenjem GO?**

S dobivanjem godišnjeg odmora za sada nema problema, uvijek

se možemo dogovoriti kada kome treba.

**Zove li Vas poslodavac u prekovremeni rad? Ako poziva, plaća li ga?**

Prekovremenih sati skoro da i nema, a ako ih ima, onda se plate.

**Sigurnost na željeznički je iznad svih drugih priča i argumenata. Imaju li neki željeznički događaji utjecaja na Vaše zdravlje i na privatni život?**

Nekih posebnih slučajeva nema, ali sve vrijeme raditi na magistrali i u velikom kolodvoru ostavlja tragove na zdravlje.

**Na željeznički teško započinju reforme. Promjene i planovi se gromko najavljaju, a tiho odugovlače, mijenjaju i povlače. Kako vi gledate na razvoj željeznice?**

Razvoj željeznice je jako slab i spor, više ga nema nego imo. Sve više je zatvorenih i derutnih kolodvora, pruge su u lošem stanju. Nekada je bilo nezamislivo da na magistralnoj pruzi brzina bude 50-60 km/h, osiguranje kolodvora je kao iz doba Austro-Ugarske. Ima i pomaka - recimo, na dionici pruge Vinkovci - Tovarnik prošao je remont i brzina je 160 km/h, ugrađeni su novi uredaji osiguranja voznog puta prvi u Hrvatskoj na kojima i sam radim ali često nakon kratkog vremena uređaji se kvarile, a na popravak se čeka godinu i više. Nikakva korist od brzine 160 km/h, kada

vlakovi zbog kvara voze 20 km/h.

**Restrukturiranje je nešto na što su se radnici HŽ Infre navikli - traje već godinama i u pravilu znači smanjenje broja izvršnih radnika. Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?**

Prije je bilo dosta straha, ali mislim da danas nema viška izvršnih radnika, sve ih je manje i sve ih više fali. Neka radna mjesta jednostavno se gase jer nema tko raditi, što nikako nije dobro za sigurnost prometa.

**Kada čovjek dođe u neke godine, a nakon što je desetljećima „lajao na mjesec“, prevladaju apatija i cinizam. Čini li Vas sadašnji posao sretnim?**

Sretnim ne ali sam zadovoljan što sam na neki način pri kraju radnog vijeka i volim posao koji radim, da sam mladi nisam siguran što bih napravio, kao što sam na početku rekao, danas je sve bitnije od prometovanja

vlakova. Danas željezница nije ni nalik onoj željeznički s početka moga radnog vijeka.

#### Razmišljate li o mirovini?

O mirovini zasad ne razmišljam jer džabe beneficije kada moramo raditi do 61. godine, a ne kao dosad, kad se išlo u mirovinu s 53-54 godine.

#### Čime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?

Živim na selu u kući s velikom okućnicom, što mi uzima dosta vremena, ali ipak se nađe vremena za druženje s prijateljima.

#### Vrijeme je i za malo „konkretnije“ teme.

**Najavljen je novo kolektivno pregovaranje. Ima li područja koja želite da se poprave na bolje?**

Po mom mišljenju, najveći problem je primanje - plaća koja nije rasla od 2007. godine ni za lipu, pa recimo da se vrati mjeseca pre raspoljela, ova tromjesečna +/- i vrti se

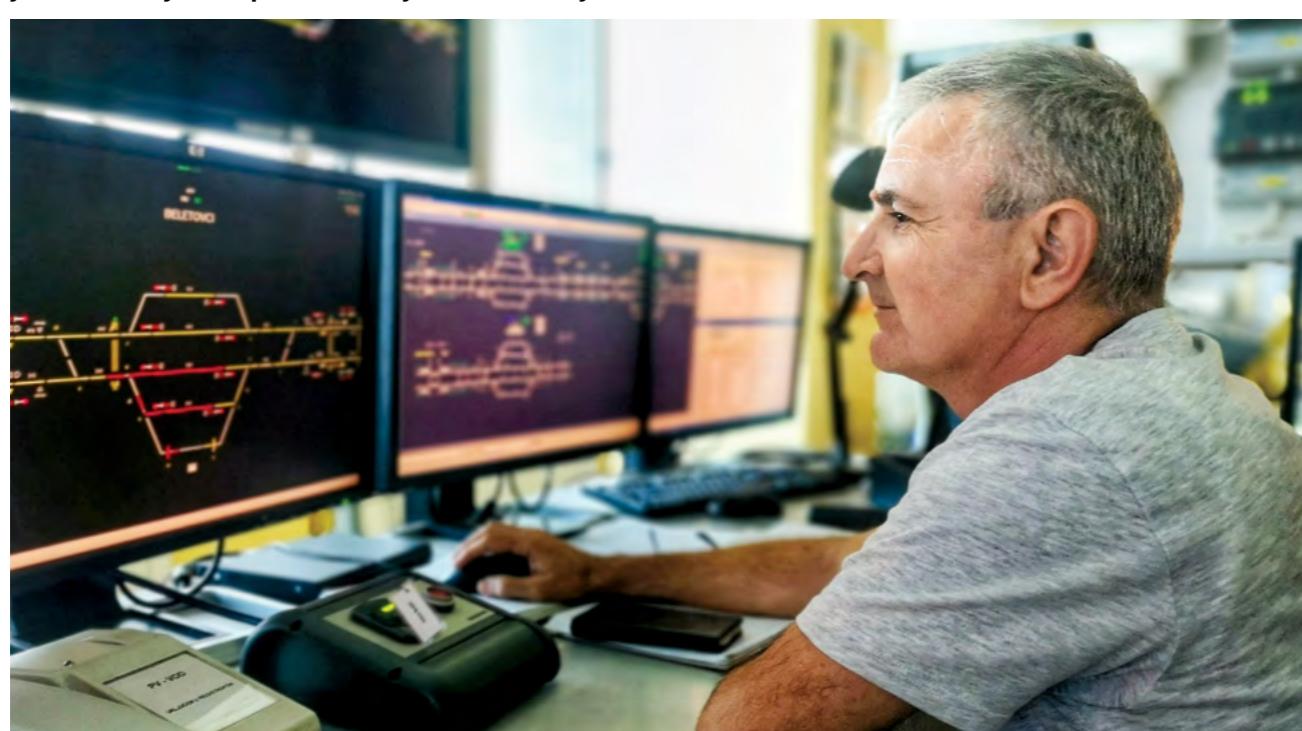
oko 0, stalno radiš, a nema prekovremenih, nema prijevoza na posao. Želio bi da se vrati sve ono što smo izgubili kroz KU koji je na snazi.

**Znadete i sami da se ništa se neće promijeniti dok protest ne postane dovoljno glasan, i ne obuhvati dovoljan broj ljudi. To najjasnije vidimo u činjenici da je potpisani loš kolektivni, a nitko nije odgovarao. Kroz to vrijeme glasno se šutjelo. Zašto?**

Jako teško i što dalje sve je teže. Troškovi života dosta su porasli, a plaća ne da je ista nego je i manja. Zbog toga niti jedno zanimanje na željeznički nikomu nije interesantno ni privlačno.

#### Poruka za kraj ovog razgovora?

Dosta je bilo sročavanja izvršne službe. Trgnimo se, dignimo glave zbog nas i zbog budućih generacija, jer ako šutimo, ovakav razvoj situacije koja je sada na željeznički će nas uništiti.



## POSJET KOLEGAMA UKOLOD VORUGYEKENYES



PIŠE:Dražen Koščak  
FOTO: Dražen Koščak

Povodom Dana Mađarskih željezničkih članova SPVH podružnice Koprivnica dana 12. srpnja 2019. godine posjetili su susjedni kolodvor Gyekenyes. Nakon dolaska u kolodvor Gyekenyes šef kolodvora gosp. Arpad, koji je ujedno bio i domaćin, poželio nam je dobrodošlicu te uz kratku zakusku i razmjenu poklona kao dobar domaćin poveo nas je u obilazak kolodvora Gyekenyes. Prilikom obilaska posjetili smo centralnu postavnicu gdje smo imali priliku upoznati prometnike vlakova sa kojima svakodnevno surađujemo ali samo preko telefonske žice te se napokon osobno upoznali. Kroz razgovor o načinu rada te problemima sa kojima se susrećemo u komunikaciji izmeđe oba kolodvora složili smo se da postoji veliki prostor za napredak u dalnjem radu između oba

kolodvora. Ali ono što mali govore po običaju veliki ne čuju pa tako i u ovom slučaju. Nakon završenog obilaska kolodvora uputili smo se na obližnje seosko gospodarstvo gdje smo nastavili druženje sa ostalim radnicima kolodvora Gyekenyes.





## VIŠNJICA 2019.

PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

Polovina godine, reklo bi se pravo vrijeme za održavanje godišnje skupštine. Nakon restorana „Bricks“ i „Egghus“ u Našicama, ugostiteljskog objekta „Daj - dam“, Lovačkog i Ribičkog doma u Đurđenovcu, Društvenog doma u Sušinama, restorana „Iva“ u Čačincima, restorana „Pinta“ u Slatini, izbor za održavanje godišnje skupštine Podružnice SPVH Našice ovaj put pao je na restoran „Višnjica“ u istoimenom mjestu. Lijep ljetni dan, prekrasan ambijent, teren tvrd i pogodan za igru; svi uvjeti za jedno ugodno druženje bili su ispunjeni. Odaziv više nego dobar; pored aktivnih

članova došle su i kolege koje su kao naši članovi otišli sa željeznice, a i iz Centrale SPVH-a stigli su nam naši ponajbolji sinovi. Uvodni dio počeo je nešto ozbiljnijim temama vezanim za našu tvrtku i situaciju u njoj, ali kako je u međuvremenu Mile iznio prasiće iz furune, a svi znamo da prasići nisu Bog zna što ako su olađeni, nije nam bilo druge nego da skratimo. Mora se priznati da su razne delicije s ražnja i roštilja pružile jedan nadasve dostojanstven otpor, ali protiv naše dobro uigrane i motivirane ekipe ovaj put jednostavno nisu

imale šansi. Usپoredo s tim, zbog iznimno visoke temperature zraka moralo se paziti da ne dođe do dehidracije, tako da smo bili prisiljeni unositi povećane količine tekućine u organizam. Nakon toga, uslijedio je red šale i smijeha, red evociranja uspomena na dane kad smo bili ko jeleni hitri, te red očekivanja da će u bližoj budućnosti biti još puno bolje.

Na samom kraju zajednička fotografija i veliki pozdrav svim kolegicama i kolegama. Vidimo se dogodine još mlađi i ljepši!



## KOLODVOR MALOVAN

PIŠE: Luka Serajić  
FOTO: Luka Serajić

Kolodvor Malovan nalazi se u km 175+862 pruge M604, Oštarije - Gospić - Knin - Split Predgrađe. Prema zadatači u reguliranju prometa vlakova kolodvor Malovan ima status među kolodvora, nalazi se na nadmorskoj visini od 795 metara. Kolodvor nije otvoren za otpremu putnika i robe. Kolodvor ima četiri kolosijeka; prvi je prijemno - otpremni, drugi je glavni prolazni, treći je prijemno - otpremni i četvrti je krnji (izvlačnjak) i služi za gariranje vagona isključenih iz prometa, kao i privremeni smještaj pružnih vozila i snježnih grtala. Kolosijeci 1-3 imaju korisnu duljinu preko 500 m, a najduži je treći (3), duljine 565 m.

S obzirom na način osiguranja kolodvor je osiguran elektro-zabavnim blok uređajem sa

svjetlosnim signalima. Uređaj se sastoji od komandnog blok uređaja u prometnom uredu i skretničkih blok uređaja u bloku I. i bloku II.

Kolodvor je zaštićen svjetlosnim ulaznim signalima i njihovim pred signalima. Skretnice se postavljaju na licu mesta i osigurane su skretničkim bravama. Ulazni signali pokazuju jednoznačne signalne znakove.

Susjedni kolodvor je Gračac, a s druge strane kolodvor Zrmanja. Prema kolodvoru Zrmanja nalazi se ŽCP "Prćeva rampa" koji je pod nadzorom kolodvora Zrmanja, a prema Gračacu ŽCP "Duboki dol" pod nadzorom kolodvora Malovan. Oba ŽCP-a prema načinu funkcioniranja su automatski uređaji s daljinskom kontrolom.

U kolodvoru Malovan rade jedan prometnik i jedan skretničar, obojica u turnusu 12/24/12/48. Nadzornu službu u kolodvoru obavlja šef kolodvora - područja sa sjedištem u Gračacu, a podređeni su mu kolodvori Malovan i Zrmanja.

Kolodvor Malovan nema sustav kanalizacije niti pitku vodu, stoga radnici koriste sanitarnе sisteme EKO WC i aparate za vodu. Za ljetnih perioda voda se brzo potroši pa ponekad i po nekoliko dana prođe dok se ne isporuči nova količina. Zime su jako hladne, uz obilan snijeg, što otežava rad skretničara. Svi radnici s ugovorom o radu su sa područja Knina koji na posao putuju službenim kombijem, dok su na ispomoći svaki mjesec po nekoliko radnika sa zadarske pruge.



# OPG HŽI

PIŠE: Darko Vurdelja  
FOTO: Darko Vurdelja i Nebojša Gojković

Eto, prošlo proljeće i došla nam je nova priča u našu lijepu firmu i kako neko reče u nekom tamo filmu „cveta cveće u naše preduzeće“. Napokon je počela era zapošljavanja mlađih naraštaja prometnika vlakova na sve mile načine. I naravno, sad je pitanje kako rasporediti pet novih prometnika na četrnaest radnih mesta koja su sistematizirana a ne popunjena?

Sjetih se odmah da bi možda i mogao pomoći pa sav važan odem do mog dragog kolodvorskog predstavnika poslodavca i postavim pitanje: „Imamo li mi šefe kojeg pripravnika?“ Onaj neopisivi pogled koji se pamti do kraja smjene me obasuo po cijeloj uniformi i odgovor me obradovao kad sam čuo da dolaze dvoje pripravnika.

Odmah mi je prošlo kroz glavi kako će sad kao naj stariji prometnik napokon dobiti vježbenika i obogatiti se na mentorstvu, ali sam ostao suzdržan pa sam se samo nadovezao da mislim da bi bilo bolje da ih imamo četiri.

Poznavajući me, moj dragi kolodvorski

predstavnik poslodavca je mudro prešutio moju konstataciju i sačekao da dovršim misao. „Šefe a da mi njih kloniramo? Ne onako kao u susjednoj nam BiH, gdje kloniranje ide tako da ih he.. u dok ne klonu nego onako pravo medicinski. To je danas moderno...“

Usljedila je minuta šutnje i odgovor je bio samo: „Pazi šta pričaš dolaze dvije dame!“ Shvatio sam poruku i znao sam da se moram uhvatiti nekog posla da razgovor ne ode predaleko jer očigledno nije bilo oduševljenja u mojoj ideji. Možda i nisam u pravu ali uvek je bolje dobiti četiri prometnika nego dva!

Izađem van iz dragog mi prometnog ureda i ugledam između dva kolosijeka da je moje „žito“ zrelo za žetu. Odmah mi je sinula nova ideja!!! Ovo treba iskoristiti i proširiti djelatnost te povećati količinu usjeva na kojosječnom području. No krenimo ispočetka. Jednom davno je jedan zalutali teretni vlak vozio žito i

nekako je dospjelo nekoliko sjemenki na područje izneđu četvrtog i petog kolosijeka i tako je to vremenom raslo i sad je već došlo vrijeme da se žanju plodovi koje smo tako dugo čuvali i pazili da ne gazimo po njemu nego smo vlakove primali na udaljenije kolosijke.

Rodila se ideja ukoliko se proširi sjetva i na izvan kolodvorskog područje moglo bi se s ekipom iz pružnih građevina dogovoriti da se na podbjijačicu ili plug nekako namontira kombajn tako da dobijemo gotovo zrno. Velika prednost nam je što nam ne treba ni silos nego možemo direktno žeti u vagone i odmah šaljemo dragim nam Talijanima ili Francuzima. Kad već uzimaju sve žito sigurno bi uzeli i naše a mi nemamo troškova kao oni koji se bave sa žitaricama. Eto novog dodatnog prihoda za HŽI. Naravno trebala bi uprava donijeti odluku da se u registar djelatnosti doda i stavka OPG pa bi mogli legalno proizvoditi ekološki uzgojene žitarice.

Jedini uvijet je da berba bude prije ekološkog tretiranja kolosijeka protiv korova i raslinja.

Krenem ja ponovo kod mog dragog predstavnika poslodavca s novom idejom i zastanem malo ispred vrata. Možda baš sad i nije pravo vrijeme, ali žetva ne može čekati da se ne okiši ili da se ne pojavi unimag da tretira kolosijke. Skupim svu potrebnu hrabrost i pokucam te uđem.

„Šefe imam ideju kako pomoći dragu nam firmu!!!“

Vjerujte mi da do tada nisam znao da mi šef ima problema s vrratom jer je napravio nekoliko čudnih pokreta glavom.

Objasnim mu svoju super ideju i pokažem mu dokazni materijal, onaj klas žita što sam ubrao.

Ponovo minuta šutnje.

Što? Zar mi nismo jedna velika obitelj? Zar ovaj klas nije znak poljoprivrede? Zar mi nismo gospodarska firma? Eto imamo i OPG samo ga treba upisati kao takvog. Ideja je odlična a sa zaradenim sredstvima bi se mogao isplatiti regres za godišnji odmor svim zaposlenicima u iznosu od po 12.750 kuna (moja slobodna procjena). Dobro firmi, dobro nama zaposlenicima!

Ponovo minuta šutnje a onda kratki odgovor. Idi uhvati se ozbiljnog posla a ne izmišljaj, i da, kolegica će dobiti pripravnike samo da znaš!

Ponekad se pitam, možda ipak ja mom dragom kolodvorskog predstavniku poslodavca dajem previše poslovnih ideja pa me ne shvaća ozbiljno? Na izlasku iz kancelarije onako preko ramena pitam:

„A jel' mogu dobit godišnji, išao bi na more?“

Ostao sam bez odgovora i samo zahvaljujući mojoj brzoj reakciji zatvaranja vrata izbjegao sam možebitne posljedice! Malo će još morati razraditi svoje ideje izgleda ili bar promjeniti redoslijed prezentacije pa bi možda bar godišnji dobio nekad, kad mi treba.



# MIRIS ŽUPANJSKOG WC-A U LIMENCI

PIŠE:Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Svojevremeno je bivši ministar turizma Niko Bulić, „zavirio“ u nekoliko javnih wc-a u restoranima, kafićima, na benzinskim pumpama... Mediji su o tome opširno pisali i uglavnom ismijavali ministra, ali malo po malo stvari su dovedene u red. I danas je u projektu dosegnut pristojan nivo kvalitete i standarda javnih sanitarnih čvorova praktički u cijeloj Hrvatskoj.

Kada se muvam željeznicom neke situacije me zasmetaju i čini mi se da ih ne bi bilo zgorega spomenuti bez puno iluzije da će se nešto promijeniti. Ali neka se zna... U Delnicama je tako „Tin expressom“, vlakom iz Rijeke uoči Božića prije godinu dvije, stiglo nekoliko stotina putnika i tu i tamo koji je skrenuo u WC, zgradu pokraj željezničke stanice. I putnici se čude

i prigovaraju: „Čučavac u 21. stoljeću??“ Šef kolodvora mi je rekao kako je napisao popriličan broj molbi bez učinka. Slična situacija je i u Ogulinu, jednom od većih kolodvora u Hrvatskoj. Zaseban objekt sanitarnog čvora izgrađen je davnih dana uz stanicu, a u njemu „čučavci“. I dok se trenutno u Ogulinu radi rekonstrukcija svih kolosijeka, na sanitarni čvor se ne pomislja. Naravno kako to već biva sanitarni čvor nadležnost je druge organizacijske jedinice u HŽ Infrastrukturi i koliko mi se čini nije prioritet za ulaganje. Ukoliko se složimo kako „čučavci“ nisu standard 21. stoljeća, ono što se pak može doživjeti i onušiti u Županji potpuna je katastrofa. Naime pritisnut nuždom otišao sam u taj nesretni sanitarni čvor isto tako smješten desetak metara od stanične zgrade. I tu su naravno „čučavci“ ispred kojih je pisoar, zapravo zabetonirani komad zida. Voda bi se trebala slijevati niz zid, ali se ne slijeva i tu nastaju doista neizdrživi mirisi.

I kako našu turističku ponudu od nedavno obogaćuje „spiljski zrak“ u limenci ili pak „senjska bura“ u limenci možda bi se moglo razmisiliti i o mirisu „županjskog wc-a“ u limenci. Navodno prva se dva proizvoda dobro prodaju, pa bi se i na trećem nešto moglo zaraditi.



## SPIDER-MAN: DALEKO OD KUĆE (2019)

PIŠE:Krele21  
FOTO: <https://www.imdb.com>

Odmah upozorenje za sve one koji nisu gledali zadnje Avengerse (End Game) da preskoče kratki sadržaj jer se drugi Spidey direktno nastavlja na radnju nakon Avengersa - End Game.

Peter Parker je još uvijek tinejdžer, ima 16 godina i dosta mu je lova za zlikovcima, više se zamara kako curi koja mu se sviđa reći da mu se svida. Kreće na maturalno putovanje po Evropi i fora je vidjeti klinca iz Queensa u Veneciji, Pragu, Berlinu, Nizozemskoj, Londonu gdje svi navedeni gradovi maksimalno iskorištavaju situaciju za samo promidžbom. Dodatni problem

je što mu je mentor i uzor, Iron Man, poginuo i nema ga tko više savjetovati i pomagati. Mediji, jasno, dodatno pritišću pitanjima da li je on slijedeći Iron Man, da li je on novi vođa Avengersa...

U svemu tome pojavljuje se nova prijetnja tzv. Elemental i novi „heroj“ Mysterio. Daljnju nećemo otkrivati da ne pokvarimo užitak gledanja. Iako, ne mogu odoljeti spomenuti da, gotovo neuništivom Spider-Manu najviše štete napravi brzi vlak. U Njemačkoj, jasno. Hehe.

U današnjem svijetu filma, kada se uspjeh mjeri isključivo

zaradom filma, Spider-Man: Daleko od kuće je uspio zadržati duh prvog dijela (Spider-Man: Homecoming, 2017, zarada u svjetskim kinima 880 mil. dolara), i zaraditi, za sada 600+ milijuna, iznimno je zabavan, lako gledljiv i užitak za sve od 7 do 77 godina. Preporuka za sve koji će ga gledati u kinu, ostanite u svojim sjedalima i dvije minute odjavne špice jer, kao i u prijašnjih 22 filma Marvel Cinematic Universa postoji dodatna scena koja traje 20-ak sekundi, a puno toga nagovještava. Šteta je jedino što glavni glumac ima ugovor za samo još jednog Spider-Mana.

# LJETNI HIT

(nije by Tonči Huljić)

*u skretanje by nenad katanich*



**ŠTO ĆU SAD?  
POŠTO JE OPĆE  
POZNATO DA  
IMAM DVJE  
LIJEVE RUKE I  
NOGE I DA NE  
ZNAM NIŠTA  
RADITI KAKO DA  
SE AFIRMIRAM,  
KAKO DA  
DOBIJEM  
ISKUPLJENJE?  
DA NIJE BILO  
VEZA I VEZICA  
NE BI NI ŠKOLU  
ZA PROMETNIKA  
ZAVRŠIO.**

Lagani popodnevni drijemež poslije obilnog ručka i graševine. Zvoni mobitel. Lijeno pogledah tko me maltretira. Kado ono on. Predsjednik SPVH. Marko, Marko Gašpar. Brže ustadoh, stojim mirno i javljam se. Samo da me dugo ne čeka, jer kad počne provlačiti ruke kroz bujnu plavu kovrčavu kosu, znam da je nervozan. Da skratim: Poručuje mi da bih se trebalo više angažirati, da se iskupim za grijeha, i da je njemu već dosta, da mene kao poznatog lijenčinu i neradnika sindikat pa i poslodavac stalno moraju izvlačiti iz problema. Neka smislim ideju i neka javim Anti. Iličiću.  
 Što ću sad? Pošto je opće poznato da imam dvije lijeve ruke i noge i da ne znam ništa raditi kako da se afirmiram, kako da dobijem iskupljenje? Da nije bilo veza i vezica ne bi ni školu za prometnika završio. Zavaljen u fotelju, s klimom iznad glave, cuclam pivo na slamku i vrtim programe na daljincu. Eh, kako mi se ne da iz fotelje. To!! To! To je ideja - ostati u fotelji i pobijediti! Odmah sam otišao kod Ante. Iličića. Do detalja objasnih moj plan da zadržim svoju fotelju i pobjedim. Njegovo bezizražajno i ispijeno lice govorilo je da je ideja glupa. Neće oni meni! Kad se ja za nešto zainatim, bolje mi se sklanjate s puta. Pogotovo kada sam odlučio zadržati moju jedinu i voljenu fotelju. Preko svojih veza ugurah se na natjecanje u japanskom gradu Nayu. Pripreme su bile opsežne. Svaki dan sam uredno njegovao ulegnuće, da prostite, od stražnjice na sjedištu. Provjerio sam čvrstoču rukohvata, a pogotovo naslona. Dekica za noge spremna. Smislio sam i bojni poklič: „Sve dam - fotelju ne!“ Krenuo sam i u praktične pripreme. Zamolio sam ukućane da me probaju istjerati iz fotelje na sve moguće načine. Nije im uspjelo, sačuvao sam svoju fotelju i sebe u njoj. Ipak smo mi željоši općepoznati uhljebi, skoro kao blagajnici na naplatnim kućicama auto -ceste. Išao sam i dalje od lokalne samouprave pa nadalje, da prikupljam iskustva i savjete kako sačuvati fotelju. Uglavnom, svi su bili ljubazni i susretljivi. Dok ne kažem gdje i što radim. Tada bi dobio osuđujući pogled - uhljeb! Nije da nisam tražio savjete i u radnoj okolini, ali nije ih bilo puno - onima kojima nije bitna fotelja (i tako mogu naručiti novu kad god to zaželete) nisu mi mogli otkriti tajne kad ih nemaju. Onima kojima je bitna, ne žele mi otkriti male tajne velikih majstora. Šteta, na te savjete sam najviše računao. Ali ipak sam se dobro pripremio. I dодoh u Japan, u Nayu. Dobih startnu oznaku. I kacigu. Što će mi kaciga? Valjda će netko pokušati da me istjera iz fotelje udarcem u glavu. Sudac je okinuo iz startnog pištolja. Tada se sledih. Pa to nije natjecanje u čuvanju fotelje, već u utrci uredskih fotelja! Uh što sad? Ja ipak ne dam svoju fotelju. U utrci u uredskim foteljama nisam pobijedio iz jednostavnog razloga što nisam niti došao na cilj. Preciznije, nisam krenuo niti sa starta. Ali svoj cilj sam ostvario - nitko me nije mogao istjerati z fotelje. Čak ni pola tuceta japanskih policajaca me moralо zajedno s foteljom unijeti u kombi zbog narušavanja utrke i ometanja prometa. Niti tada se nisam dao iz fotelje! „Sve dam - fotelju ne!“ Što me briga tko će pobijediti u glupoj utrci. Moj cilj je bitan - sačuvati svoju fotelju poštoto, pa što košta da košta! I tako očuvah svoj dobar glas uhljeba. Nije džabe Bogumil Hrabal u izjavi lika Miloša Hrme, pripravnika prometnika vlakova definirao zašto netko ide na željeznicu - zato da ništa ne radi, a drugi koji moraju raditi da mu zavide. Pa ja sam sačuvao fotelju i status uhljeba iako mi mnogi koji su to mogli nisu pomogli. Svoju fotelju sam izborio svojom vještinom. „Sve dam - fotelju ne!“

FOTO: Nebojša Gojković

