

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

ZPERONU



LISTOPAD 2019.

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

MARIJAN BOLEŠIĆ

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

ŽARKO POTOČNJAK

MOŽEMO LI?

PARKIRANJE

A TEK MU JE 77
TOMO KATIĆ



FOTO: Nebojša Gojković

LJUBIMCI NA ŽELJEZNICI



FOTO: Nebojša Gojković



FOTO: Nebojša Gojković

RAVNODUŠNOST - IMA LI ŠTO GORE?

Čitam u riječniku definiciju ravnodušnosti: ravnodušan je onaj koji nema ili ne teži za stavom prema nekomu ili nečemu; nezainteresiran, flegmatičan. Stručnjaci, čitam dalje, kažu da je to bolesno stanje kod kojega vanjski događaji ne pobuduju nikakvo subjektivno doživljavanje.

Gilbert Keith Chesterton jednom prilikom je rekao: „Kakva je farsa ova suvremena liberalnost! Sloboda govora, u našoj suvremenoj civilizaciji, u praksi znači da moramo govoriti samo o nevažnim stvarima. To ne može potrajati. Nešto mora slomiti ovu čudnu ravnodušnost, ovaj čudni sanjivi egoizam, ovu čudnu usamljenost milijuna u gomili. Nešto ju mora slomiti. Zašto to ne bismo učinili ti i ja?“

Naše je vrijeme obilježeno ravnodušnošću prema bezbrojnim

žrtvama nepravdi, ali i prema našoj vlastitoj судбинji. Izgubljena je motivacija, izgubljen je osjećaj za vrijednosti, izgubljen je osjećaj za čovjeka. Jednostavno smo djelom bezimene mase. Sve dok je meni dobro, dok sam zadovoljan, ne mislim na one kojima nije dobro i koji nisu dobro. Uklopili smo se u globalnu ravnodušnost. Ravnodušnost većine ljudi na zlo ista je – od stoljeća sedmog do egzodusu mladih iz Lijepe naše.

Čudim se i svjedočim kako sve više nas pati od bolesti totalne ravnodušnosti. Zarobljeni u takvom stanju prepustamo da nas vode i zaglupljuju. Okrećemo glavu. Šutimo i gledamo kako se to nas ne dodiruje. Imamo opravdanje za ostati po strani. Bez volje, bez radosti, bez tuge, bez strasti...

Tako su nas pokorili.

Anto Iličić

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Fotografije SPVH
Naslovница: Tomo Katić, umirovljenik

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

„Na peronu“ je prava adresa.
Pišite nam na: spvh@zg.t-com.hr



KRŠ UZ PRUGU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

„Mi gradimo prugu - pruga gradi nas“ jedna je lijepa parola iz vremena „socijalističkog mraka“, kako ga danas vole zvati bivši drugovi, u prvom redu. I doista u socijalizmu je dosta toga izgrađeno, i na pruzi, i uz prugu. Objektivno, malo rat, malo odlične ceste, malo nesnalaženje i „u mladoj demokraciji“, željezница je izgubila ulogu kakvu je nekada imala, a objekti su ostali.

Ogromne zgrade iz devetnaestog stoljeća, bunkeri iz drugog svjetskog rata, skladišta, različite poslovne prostorije, ložionice, upravne zgrade, konačišta, stanice i stajališta, stražare i tko zna što još sve ne,

ostali su i dalje uz pruge. Većina tih prostora danas je napuštena, dosta ih je obrisalo u visoku travu i jednostavno rečeno trebalo bi ih srušiti. No tko je taj koji će odlučiti što treba srušiti, a ono što je najvažnije, rušenje treba platiti. Nema više Boška Buhe i minera da to onako na brzaka srede.

I onda kada mediji malo više od prosjeka zagnjave, HŽ Infrastruktura ponekad kreće u akciju ili makar najavi akciju, pa čeka da sve prekrije snijeg. U posljednje vrijeme nakon medijskih pritisaka porušeno je nekoliko stajališta. No primjerice, zaboravilo se na upravnu zgradu u Rijeci i recimo

na objekte u Vrhovinama. Upravnu zgradu u Rijeci, godinama je ukrašavao ili suštinski rečeno prekrivao jumbo plakat. I sve je bilo OK, dok plakat nije skinuti ostale su samo skele te pogled na derutnu zgradu. Riječki mediji koji i inače prate željeznicu, raspisaše se o opasnosti po život stanovnika koji prolaze uz zgradu. I što sada - najavi se obnova. Ili, lokalni mediji raspišu se o tome kako se u zapuštenim željezničkim objektima u Vrhovinama skrivaju imigranti. I eto frke. A željezница, uz kolodvor Vrhovine ima barem još pet velikih objekata i par manjih zaraslih u travu i nikome potrebnih. zapravo tako je po

cijeloj Hrvatskoj, No ovom prigodom izdvojiti ćemo par fotografija snimljenih za vedrog dana, na putu od Banove Jaruge do Daruvara. Taj je dio pruge dijelom bio ratom zahvaćen. I tako je kolodvor Pakrac srušen, a kolodvor Lipik obnovljen... No ove ruševine nisu bile na ratom zahvaćenom području, a izgledaju kao da su se nalazile na prvoj liniji fronte. Pridodali smo i zanimljivu građevinu s magistrale - stajalište Voloder. Željezница je na neki način slika države, a priznat ćete kako ova slika i nije reprezentativna.





KAO DA JE BILO JUČER, A 77 MU JE GODINA TEK

PIŠE: Josip Tirić
FOTO: Josip Tirić

Prije svega gosp. Katić, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu na ovaj razgovor i pristali da s nama i našim čitateljima podijelite neka svoja radna i životna iskustva. Za sve one koji Vas ne poznaju, molim Vas da se predstavite i kaže te nam kako je izgledao Vaš put na željeznicu.

Rođen sam 10. listopada 1942. godine u Generalskom Stolu, znači prije 77 godina. Tamo sam završio i osnovnu školu nakon čega sam 1957. godine upisao zanat za strojobravara u ŽIS Moravicama. 27. 9. 1960. godine sam se zaposlio u Karlovcu u ložionici na popravku električnih lokomotiva. Radio sam dvije godine i onda sam imao želju ići na školovanje za strojovođu, ali su mi objasnili da je to tada bilo dosta komplikirano jer je trebalo prije toga odslužiti vojsku, i par godina odraditi kao praksu ili radno iskustvo u ložioni itd., nego su me uputili ako želim da mogu ići u školi za tehničara u Zagrebu, što sam i prihvatio. Nakon procedure oko prijema i liječničkog pregleda 1962. godine krenuo sam u Zagreb u školu za prometnika vlakova koju sam završio 1964. godine. Nakon završetka škole dobio sam raspored za stažiranje u kolodvor Karlovac. Prije je željezница bila kao vojska, iz Zagreba dobiješ raspored u koji kolodvor ćeš ići i ideš tamo gdje te se uputi. U Karlovcu sam bio pola godine, najprije se polagao telegrafski ispit a onda autorizacija prometnog dijela. Tu sam položio telegraf i onda me rasporedilo u Dugu Resu, gdje sam bio oko dva mjeseca. Nakon toga sam dobio premještaj u Skrad, gdje sam morao i stanovati jer prije nije bilo direktnih vlakova pa nije bilo moguće putovati na posao vlakom. Tamo sam se autorizirao i radi do 1965. godine kada sam otisao u vojsku. Iz vojske sam se vratio 1966. godine i onda su me

rasporedili u stanicu Plase. U Plasama i Meji sam radio oko dvije godine. Onda sam se oženio a supruga mi je bila iz Fužina. Tamo je bio sloboden jedan željeznički stan u nekoj zgradi pa sam prihvatio taj stan i tražio sam premještaj u Lokve. U Lokvama sam radio 6 godina kao prometnik vlakova. U međuvremenu supruga je radila u Riječkoj banci u Rijeci pa joj je bilo dosta naporno putovati i dizati se u tri sata ujutro. Poslije je došlo jedno pa drugo dijete tako da je bilo sve teže raditi i putovati. Onda sam tražio premještaj za Rijeku ali tada je bilo dosta teško dobiti Rijeku, nego sam na inzistiranje više od godinu dana dobio Škrljevo. U Škrljevu sam bio prometnik vlakova 7 godina. U međuvremenu je supruga 1974. godine dobila stan od Riječke banke u Rijeci, u koji smo se preselili. Zatim su me 1977. godine rasporedili u Sušak Pećine, a onda je ubrzo trebalo prometnika u Rijeci pa me je tadašnji pomoćnik šefa kolodvora Dragi Vučinić koji me poznavao iz Škrljeva kao dobrog prometnika prebacio u Rijeku. U Rijeci sam radio do 1979. godine kada sam po suglasnosti Radničkog savjeta dobio odobrenje da idem u Višu školu u Beograd. Tu sam se bio malo iznenadio kada su mi javili da idem u Beograd u školu jer tada sam bio malo stariji, imao suprugu i dvoje djece ali rekao sam idem dalje iako je bila velika razlika od srednje škole. Ispočetka je krenulo malo teže ali što je išlo dalje bilo mi je sve bolje i diplomirao sam kao deseti u mojoj generaciji od nas oko 200. Nakon toga su me odmah primili za dispečera i tu sam radi dvije godine kao dispečer u Rijeci. U to vrijeme baš je bio uveden RDV uređaj i meni je to godilo, ja sam volio po njemu „strakati“ i znao sam sve makinacije a ovdje su bili većinom starije kolege i njima je to malo štekalo. Nakon toga je prometni istražitelj išao u

mirovini i mene su pitali bili ja bio istražitelj za riječku prugu. Nije mi se baš svđalo jer se radilo samo 8 satno radno vrijeme i bila je manja plaća u odnosu na dispečera ali sam prihvatio i bio sam istražitelj tri godine za cijelu riječku prugu. Tu sam se dobro izvježbao. Vodio sam slučaj velikog sudara koji je bio u Moravicama, išao na sudove, upoznao suce i sudove i policiju i što je dalje vrijeme prolazilo meni je bilo lakše raditi. Nakon toga je bilo upražnjeno radno mjesto šefa TKP-a i bio je oglas za to radno mjesto ali od nekoliko zamolbi nitko nije uđovoljavao uvjetima osim mene i dobio sam to radno mjesto. Tu sam radio 6 godina kao šef TKP-a i upoznao ljudi i stranke iz transporta. Nije mi bilo teško iako je bilo dosta posla. Onda je dolazio rat i mijenjala se politika pa odjedanput moje radno mjesto se ukida i tada su između tri kandidata izabrali mene kao najboljeg kandidata jer sam bio i prometnik vlakova i dispečer i istražitelj i šef TKP-a pa sam imao i najviše iskustva. Tako sam u siječnju 1991. godine postao šef kolodvora Rijeka gdje sam radio sve do mirovine 2000. godine.

Prošlo je 19 godina kako ste u mirovini. Koji je bio osnovni razlog zbog kojeg ste se odlučili otići sa željeznice, budući da ste mogli raditi još nekoliko godina i dali ste nekada požalili zbog te odluke.

Nisam se puno razmišljao jer kada sam ja išao u mirovinu bila je najprije mogućnost dokupa radnog staža a onda se dokup ukinuo i počeli su davati otpremnine. Tada su prvi puta počeli davati povoljne otpremnine. Ja sam sebi izračunao kada bih radio do punog uvjeta za mirovinu odnosno punih godina, ne bi puno više dobio novaca nego što sam dobio otpremnine. Išao sam u mirovinu s 58 godina života i 43 godine radnog

staža.

Cijeli radni vijek jeiza Vas. Kako sada gledate na taj Vaš izbor, je li ispunio Vaša očekivanja ili smatrate da ste mogli bolje?

Kada sve sagledam, dobro je bilo i zadovoljan sam. Nisam nikada moga ni zamisliti kada sam bio u Gorskom kotaru a nisu me htjeli primiti za Rijeku niti za prometnika a kamoli da će jednoga dana biti šef kolodvora. Došlo je do toga da sam postao i šef i upoznao sam posao, to mi je dosta pomoglo jer sam deset godina i predavao na raznim tečajevima za prekvalifikaciju u željeznička zanimanja.

Što bi ste od svega toga istakli kao nešto najpozitivnije i čega se uvijek rado sjetite?

Drago mi je da ima ljudi kojima sam pomogao da su uspjeli ili da dobiju posao. Imao sam i dosta lijepih trenutaka. Jednom sam radio noćnu smjenu kao prometnik u Rijeci i dođe jedna žena s dvoje djece, plače i moli da joj pomognem. Kaže da je putovala iz Novog Vinodolskog i da su je pokrali na putu. Ima dvoje djece, gladni su a nema ni novaca ni dokumenata ni karte a mora u Zagreb. Ja sam joj tada dao neku crvenu novčanicu i rekao gospođo draga ja će Vam dati ovo, nahraniće djecu, reći će kondukturu da Vam napiše K-92 da se vozite do Zagreba i onda sam joj rekao ja za tu crvenu radim cijelu noć, pa ako mi je ne vratite sretno Vam bilo a ako mi vratite zovem se tako i tako radim tu kao prometnik. Kad je došla u Zagreb poslala mi je novce i to mi je ostalo onako u lijepom sjećanju.

Kakvi su tada bili odnosi među kolegama.

Super, ja nikada nisam imao problema

s ljudima zato jer su oni mene svi mahom voljeli. Znate kao prometnik uvijek ima nekih mudraca koji pitaju za nekakvu zamjenu pa onda to koriste na način da mijenjaš me po danu a ja njega nedjeljom ili praznikom a ja nisam nikada to radio. Kad je netko imao neku potrebu radio smo bez

problema.

Devet godina ste bili šef kolodvora i u mirovinu ste otišli kao šef kolodvora. Obzirom da ste prošli dosta kolodvora i dosta radnih mjesta na željeznici, koje radno mjesto Vam je ostalo posebno upečatljivo i drago ili na kojem ste bili najzadovoljniji.

Bez obzira na sve, to je sigurno prometnik vlakova u jakoj stanici Škrljevo i Rijeka. Bio sam ja na odgovornim mjestima i kao istražitelj ali prometnik je nezamjenjivo radno mjesto. Prošao sam puno stanica i poslije mi nije bilo ništa teško jer sam naučio i znao sam se snaći u svakoj situaciji. Dobio sam jedan vaš list a na naslovnicu je bio prometnik i ja ga stalno gledam pa mislim bože moj koliko dugo sam bio prometnik, to sam volio, uvijek sam išao pred vlak kada sam ga dočekivao ili kada sam ga otpremao uvijek sam se pogledao u ogledalo ako je bilo blizu, da mi nešto ne stoji nakrivo. Volio sam biti uredan i zategnut. Kad prodem punim peronom putnika od prometnog ureda do lokomotive svi su me vidjeli i svi su znali da moraju ući u vlak. Vlakovi su bili dugi cijeli prvi peron po 13 pulmana i spačaći vagon i poštanski, ja idem skroz do lokomotive do strojovode i ako mu nemam ništa za reći fućkam, gledam dali je sve uredan, dali su konduktori digli ruke i svi ušli u vlak pa dam polazak i vlak onda ode a ja idem mirno nazad. Prometnik koji je izložen među putnicima, njega je lijepo i za vidjeti kada je uredan i kada obavlja službu kako treba. On je organizator svega. U njemu se vidi cijela slika željeznice. Tko vidi šefa u tri sata iza ponoći, nitko! Za sve što trebate u kolodvoru tu je u svako doba na prvom mjestu prometnik.

Pored svih funkcija i radnih mesta na željeznici bili ste aktivni i na drugim poljima, kao što je sindikat, limene glazba, kuglanje... Možete li nam nešto reći o tome?

Bio sam i predsjednik limene glazbe deset godina kao i predsjednik



kuglačkog kluba 10 godina. U moje vrijeme kuglački klub je bio u prvoj ligi. Bio sam jedan mandat dvije godine od 1983 i predsjednik sindikata u radnoj zajednici, prije je bilo deset OOURa i RZ. Radna zajednica je brojila 500 radnika. Tada smo preko sindikata pravili nekoliko izleta i svi se toga lijepo sjećamo. Volio sam i te da ih nazovem sporedne aktivnosti i ljude i druženja, a kako sam bio uvijek dobar sa mnogim ljudima onda su i oni mene birali tako na te funkcije predsjednika limene glazbe, kuglačkog kluba itd.

Do odlaska u mirovinu bili ste član SPVH nakon njegovog osnivanja. Imate li tu kakvih kontakata, zovu li Vas na sindikalna druženja?

Kad je nastala RH onda se ukinuo stari sindikat i onda sam ja bio šef TKP-a i išli smo u Zagreb osnovati sindikat. Ja sam vodio sindikat TKP-a u Rijeci a poslije se to sve razdijelilo na sindikat prometa, sindikat transportne službe itd. i onda sam ja imao jednu nepotrebnu nepriliku zbog koje su me pojedinci htjeli smijeniti i izasao sam iz tog sindikata. U to vrijeme se osnovao novi Sindikat prometnika vlakova i nakon razgovara s jednim kolegom ja sam pristupio u SPVH i tu sam bio do mirovine. A što se tiče drugoga, ja se zahvaljujem jer me pozivate ljeti na vaša druženja i ja se rado odazovem i drago mi se družiti kad god imam priliku. Puno puta ste me zvali i puno puta sam dolazio, čak sam išao i vlakom u Lokve pa se pješice spustio dolje u Golubinjak i nije mi bilo teško. Bilo mi je lijepo i bio sam tamo uvijek dobro primljen.

Evo nas sada na Vašem bivšem mjestu rada, točnije u kolodvoru Rijeka. Kakav je osjećaj ponovo doći ovdje?

Da, lijepo mi je ovdje samo je malo tužno jer više nije živo kao prije. Zamislite Vi evo sad smo na peronu i vidite koliko tu od početka do kraja perona ima vrata i prozora to je bilo sve puno radnika. Ja sam se veselio kada sam video da je prijašnju našu restauraciju preuzeo neki ugostitelj i lijepo preuređio i

kažem evo hvala bogu kako su to lijepo obnovili i da radi, ali sad vidim da je i to zatvoreno. Pored toga vidim da je kolodvor prazan i od vlakova i vagona. Prije su kolosijeci Marina bili puni, dolazili su G vagoni za silos a u parku je bilo 1000 vagona. Čujem da se rade veliki projekti oko rekonstrukcije kolodvora i Zagrebačke obale pa možda je i to razlog pa nadajmo se da će biti bolje kad se to sve dovrši.

Što biste Vi kao netko s 43 godine radnog staža na željeznicu, savjetovali mlađim kolegama pred kojima su još godine željezničkog staža?

Savjetovao bih im da budu добри i pošteni radnici, da cijene svoj posao dok žive od željezničkog kruha. Željezница je takva kakva je, ne treba je špotati a ne treba je previše ni hvaliti a ako netko ima nešto bolje za izabrat u životu nitko mu ne brani, može na lijepi način otici. Ne treba negodovati i praviti scene a živjeti od nje jer ima ljudi koji su od željeznice dobili sve i kredit i stan i posao a uvijek su bili nezadovoljni i pljuvali po njoj. To nije uredu.

Želite li iskoristiti ovu priliku da našim čitateljima uputite neku poruku ili pozdrav?

Ja bih rekao da je željezница lijepo poduzeće i teško zemlji koja nema željeznice. Kada pogledate željezničku mrežu, najbogatije zemlje imaju najviše pruga bez obzira na ceste i sve ostalo. Meni je bilo jako teško kada sam video da su kod nas na željeznicu počeli ukidati radna mjesta pa onda ukinu i ljude. Ja sam imao stotinu skladištaru a sada nema niti jednoga, oni su to postigli tako što su ukinuli radno mjesto i tako rastjerali ljude a bez ljudi posebno zadovoljnijih ljudi i radnika nema ni dobre budućnosti za firmu i društvo i sve ostalo. Zato naši rukovodici bi trebali više voditi računa o svojim radnicima da budu što bolji i zadovoljniji pa bi svima bilo bolje.

Hvala Vam na razgovoru, želimo Vam dobro zdravlje i još dugo godina u zasluženoj mirovini.

JEDINI PODVOŽNJAK

PİŞE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Tko ovih dana obide gradilište pruge Dugo Selo - Križevci, odnosno dvadeset kilometara dugačke poddionice od Vrbovca do Križevaca može se uvjeriti kako su se radovi intenzivirali i „kako se može kad se hoće“. Prema najavama poddionica od Vrbovca do Križevaca trebala bi krajem godine biti puštena u pokušni rad. Na to se veže i otvaranje pruge od Svetog Ivana Žabnog do Gradeca, odnosno pruge od Bjelovara do Zagreba.

I kada prugom počnu voziti vlakovi, a glavnina radova preseli na poddionicu od Dugog Sela do Vrbovca ostat će još dosta posla na kolodvorima u Vrbovcu i Križevcima.

Radovi na prugama nisu previše atraktivni široj publici, a i kada se dovrše rijetko tko uočava promjene u odnosu na prethodno stanje. Tek kada radovi utječu na svakodnevni život stanovnika, u smislu buke ili otežavanja kretanja, mediji počnu temeljiti izvještavati o problemu. Tako je u Vrbovcu bilo u vrijeme dok se otegla gradnja nadvožnjaka pokraj groblja. Kada je nadvožnjak pušten u promet, više ga nitko i ne spominje, a vozači su u kratkom vremenu iz memorije izbrisali nekadašnja duga čekanja na rampi ispred putnog prijelaza. Jednostavno ti radovi su često nevidljivi, a zapravo svaka od brojnih

građevina na pruzi posebna je, često puta, vrlo zahtjevna priča. Za ovu prigodu to ćemo ilustrirati s nekoliko fotografija gradilišta podvožnjaka u Prikraju nadomak Križevaca. Uz jedanaest nadvožnjaka na pruzi se gradi jedan podvožnjak, no s obzirom na nepredviđene okolnosti vezane uz prodiranje velikih količina vode i pretvaranje iskopine u bazen, ti su radovi izuzetno zahtjevni. Najprije su radnici „Hidrolektre“ krajem 2016. započeli s iskopavanjem i ojačavanjem iskopine, no podzemne vode su prodile i sve poplavile. Radovi su zastali na dulje vrijeme.

Otkako je tvrtka „Integral“

„preuzela“ gradilište započelo se s isušivanjem iskopine. Puma je radila non stop i radnik je cijelo vrijeme dežurao i pratilo razvoj situacije. Nakon što je zabetoniran, odnosno izgrađen dio budućeg podvožnjaka, velika dizalica i radovi su „preseljeni“ na drugu stranu pruge. Sam podvožnjak sastoji se od tri dijela, dugačak je sedamnaest metara, zatvorene okvirne konstrukcije ispod nasipa pruge i otvorenih, koritastih dijelova s obje strane podvožnjaka dugačkih 49 metara. Iz njih se cesta lagano uspinje do razine terena u okolini. Objektivno posla ima puno, a rok je kratak. Na gradilištu je angažiran velik broj ljudi i intenzivno se radi. Hoće li to biti dovoljno da se krajem godine otvori promet kroz podvožnjak te da se pruga pusti u pokusni rad, treba još malo pričekati.





MARIJAN BOLEŠIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Novoselec

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Marijan Bolesić, prometnik vlakova u kolodvoru Novoselec na željeznicu je došao 1. lipnja 1984. Slučajno, kako nam reče. Susjed skretničar, nakon Marijanovog dolaska iz JNA, upitao ga je želi li raditi na željeznicu? I riječ po riječ napisaše zamolbu u tadašnji OOUR Novska. Nakon prijave uslijedila je uobičajena procedura osposobljavanja u Sisku i eto Marijana na željeznicu, kao skretničar do 2000. godine, a onda završava za prometnika vlakova, kako kaže pukim slučajem. Marijan je dragovoljac Domovinskog rata od 18. kolovoza 1991. Po završetku Domovinskog rata „Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata Hrvatskih željeznica“ je sa željezničkom upravom ugovorila osposobljavanje za prometnike vlakove. Marijan je i ovaj ispit odradio bez okolišanja tako da je sada gotovo 20 godina prometnik vlakova. Oženjen je,

ima sina i kćer i dvoje unučadi koji su najvažnija radost u sadašnjem životu.

Svima nama željeznički počeci ostali su u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena? Kako sam bio mlad i željan posla. Na željeznicu je u to vrijeme bilo posla i od početka volio sam taj svoj posao. Obim posla je bio veliki i zanimljiv, bilo je puno vlakova. Prošao sam kao skretničar kolodvore Ivanić Grad, Deanovec i Novsku.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kako ste se uključili u Domovinski rat?

Vraćali smo se s mora. Još smo putovali starom cestom, nije bilo autoputa. U Obrovcu smo stali. Nije mi bilo jasno šta se to događa. Bili smo supruga i dijete i ja. I tu sam vidio da se nešto počelo kuhati. Nakon par dana u jednom selu pored Siska sreo sam jedan stariji bračni par uz traktor i sa svim stvarima. Pukla im je guma

na prikolici i kako sam priskočio u pomoć ušli smo u razgovor i veli taj stariji gospodin meni: „Sinko, šta nas čeka, to ćemo još vidjeti, ali neće biti dobro!“

To mi se urezalo u pamćenje i to je bio prelomni trenutak te sam isto popodne otisao u Ivanić Grad. Osnivali smo našu bojnu. Bio sam 34. koji se prijavio taj dan. Znači 18. kolovoza 1991. krenuo sam u rat. Novska, Grabovac...

Prvo vatreno krštenje sam imao u Deanovcu, na odašiljaču, gdje smo bili raketirani iz aviona. To je bio jedan od odašiljača preko kojeg su emitirane vijesti u svijet. Imao sam sreću u tom raketiranju, jer je nekoliko koraka od mene pala avionska granata ali nije eksplodirala. Nakon toga moja postrojba odlazi za Grabovac, tu ostajemo do srpnja. Jedan dio moje ekipe odlazi za Dubrovnik, ja prelazim u 147. brigadu. Slijede Komarevo, Sunja... Vraćam se na posao pa s posla u operaciju Bljesak... Nakon uspješnog završetka te akcije



BROJ 93 listopad 2019.



opet željezničara, redoviti posao da bi sudjelovalo i u Oluji na lokaciji Petrinja, Dvor na Uni. Dobro je prošlo, živa je glava! Bilo je svega, Petrinja je bila tvrd orah, četiri dana smo napadali ali i to je završilo. Najteže je bilo kad smo čuli da je Knin oslobođen a mi Petrinju još nikako... ali došla nam je pomoć i to je bilo riješeno.

Nakon 36 dana u Oluji vraćam kući, obitelji i poslu na željeznicu. Puno njih nije bilo te sreće, nisu se imali gdje vratiti jer su firme propale. U takvim okolnostima ja počnjem graditi i kuću. To mi je bila terapija povratka redovitom životu, životu civila. Krećem i sa školom za prometnika i uspijevam u svemu tome. Mogao sam nastaviti karijeru u vojsci ali posao na željeznicu me čekao i našao sam se ovdje.

Što se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?

Naš početak, kad smo bili svi za jednoga i jedan za sve. To je ono što nas je nosilo jer smo bili mlađi i neiskusni, našli smo se u tom ratnom vihoru gdje je bilo raznih situacija, ranjenih i umrlih - i ne ponovilo se nikad više!

Imate li neku ratnu anegdotu?

Ma imam, proveli smo dosta vremena u šumi gdje smo morali kopati zemunice. Bilo nas je oko 250 i krenuli smo raditi s par motornih pila i par štihača. Proveli smo nekih osam mjeseci u zemunicama. To je bilo prilično rizično... Kroz to ratno vrijeme, u vrijeme nazovi odmora, gdje-kad smo kartali. Tko bi izgubio morao je prati suđe jer na položaju nismo imali kuhinju nego smo sami kuhali, konzerve i drugo što se nađe, i od tada ja konzerve ne mogu ni vidjeti...



Divimo se i podržavamo braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu.

Dosta se susrećemo, vidamo se kad su neka događanja ili obiljetnice, mada nas je sve manje i manje. Većinom su to razgovori kako je bilo, šta je bilo, uspomene... A tijekom Domovinskog rata bilo je raznih situacija, bilo je crno - bijelo i tako smo se i ponašali.

Osim dobrih stvari jasno je kako postoje i problemi koji opterećuju branitelje. Imate li ideju ili poruku kako bi ih se moglo rješavati?

Dosta nas je bilo u situaciji da, kad smo se vratili doma, pojavili su se problemi: zdravstveni, privatni, poslovni. Velika pomoć bila nam je UBIDRHŽ i Vlada RH. Meni su i Hrvatske željeznice dosta izašle u susret; mislim na moje školovanje, mada sam imao sreću da sam već radio, ali bilo je puno razumijevanja od šefa i radnih kolega, dok neki drugi nisu bili u takvoj situaciji, ni jučer, ni danas, jer ratne posljedice su teške. Mi nismo mogli biti na terenu ako nismo imali podršku od svih, logistiku. Mi smo bili na terenu po tri tjedna, sa slabim naoružanjem, a puno mojih suboraca možda do tada nije ni držalo pušku u ruci, ali su imali srce i to nas je sve držalo.

Nakon rata vratili ste se odmah na željeznicu. Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život? U one prve dane ja sam stalno očekivao poziv, to jest kako ću krenuti natrag na položaj. Dani na poslu i kod kuće bili su mi monotoni. Imao sam dobre radne kolega s kojima sam na poslu dijelio sve i moja sreća je

bila što sam počeo graditi kuću i jednostavno sam se posvetio tome i obitelji i malo po malo udaljavao sam se od tih ratnih priča.

Nove generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu i o braniteljima. Što biste im poručili?

Ja bi volio da se rat nikad više ne ponovi i volio bi mladima prenijeti svoje ratno iskustvo, sve šta smo mi prošli, i volio bi da se to cijeni.

Imate li kakvih strahova, bojite li se nečega na poslu?

Ne, nema više ničega šta me može iznenaditi. Svejedno mogu reći da su ratna iskustva teška i strašna. Ali kad si otvoren prema drugima, kad pričaš o problemima, lakše je.

Imate li žal za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju, izvan željeznice?

Volio bi da se malo popravi naša situacija na željeznicama, „otisao“ nam je teret za vrijeme Domovinskog rata i to se sada teško vraća. Prije rata imali smo 70-80 vlakova, radilo se, bilo nas je ovdje gotovo deset zaposlenih u smjeni, a sada smo ostali blagajnica i ja. Nadam se da će biti bolje, a isto tako znam da se ništa preko noći neće ostvariti.

Razmišljate li o mirovini?

Ne! Dok mogu raditi i dok me služi zdravlje ja ću raditi.

Imate li neku poruku za kraj ovog razgovora, za kolegice i kolege željezničare i ostale čitatelje?

Želim da nam svima bude bolje. Ali i dok je teško moramo se nositi s problemima koje ćemo svi zajedno rješavati kako bi nam bilo bolje.



BROJ 93 listopad 2019.



ŽARKO POTOČNJAK

glumac

ŽARKO POTOČNJAK

glumac

SVATKO BI NEŠTO MIJENJAO

On je glumac u pravom smislu te riječi. U stvari, možda je malo reći da je samo glumac; on je glumačka institucija. Na sceni je skoro 6 desetljeća, glumio je u više od 5000 predstava, ostvario više od 200 uloga na filmu, televiziji i radiju, sinkronizirao desetine crtanih filmova i za sve to osvojio bezbroj različitih priznanja i nagrada. Omiljeno je lice svih generacija, gotovo uvijek je glumio pozitivce, a neke njegove uloge već odavno su postale bezvremenske. Nama je posebno zanimljiv zbog toga što potječe iz željezničke obitelji. On je Žarko Potočnjak i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Usprkos trenutnim zdravstvenim problemima, spremno se odazvao našem pozivu, a ugostili smo ga u prostorijama našeg sindikata, točno na mjestu na kojem je proveo dobar dio svog djetinjstva. Iako u 8. deceniji života, imponira životnom energijom na kojoj bi mu i mnogi duplo mlađi od njega mogli pozavidjeti. A sam razgovor tekao je otprilike ovako...

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Poštovani gosp. Potočnjak, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. U uvodu smo već rekli nekoliko riječi o Vašoj karijeri, ali molio bih Vas da nam Vi sami kažete nekoliko osnovnih podataka o sebi, a koji se ne

odnose na onaj profesionalni dio života...
Rođen sam 3. veljače 1946.g. u Pakracu. Iako su moji roditelji živjeli u Zagrebu, mama me je ipak došla roditi u Pakrac, jer je moj otac koji je bio teški srčani bolesnik, baš u to vrijeme završio u bolnici. Mamina

obitelj živjela je u Pakracu, tako da se ona odlučila roditi me tamo kako bi joj oni mogli biti „pri ruci“. Tamo smo ostali tjedan ili dva, da bi se potom vratili u Zagreb u kojem sam proveo čitav svoj život. Tu sam išao u osnovnu školu, u gimnaziju, tu sam završio Akademiju dramske

umjetnosti, odigrao svoje najbolje uloge i tu i danas živim sa svojom suprugom Višnjom.

Po čemu pamtite djetinjstvo; koji su Vam tada bili interesi, želje, snovi, ljubavi...?

Mogu reći da sam imao prekrasno djetinjstvo i to upravo ovdje gdje se sad nalazimo i gdje nisam bio 62 godine. Ja sam sada na ovoj prostoriji vašeg sindikata video prozor koji sam kao dijete razbio loptom. Došao sam tada kući i šutio. Međutim, čovjek koji je ovdje živio došao je kod mojih roditelja i požalio se, tako da ipak nisam izbjegao kaznu. Ovdje je sve bilo puno trave i leptira, imali smo ljučiće, davali smo kazališne predstave. Tamo na „dnu“ je bila kuglana gdje su stariji dečki kuglali, a mi kad smo napunili nekih 12, 13 godina, onda smo si već priuštili da nam netko od stih starijih dečki kupi gemišt.

U tim Vašim dječačkim danima

leži i razlog što ste po završetku srednje škole upisali Fakultet strojarstva i brodogradnje u Zagrebu...

Pa, i u tome, i u tome... Ja sam uvijek bio vrlo blizu lokomotiva, čak se mogu pohvaliti da sam s prvom „amerikankom“ ovdje u Zagrebu išao na probnu vožnju. Ja ih još uvijek viđam i ne mogu vjerovati da „to“ još uvijek ide. S druge strane, moj drugi djed me je odgajao u drastično morskom duhu; jedrenje, veslanje, plivanje... I kad sam spojio te dvije stvari, naravno, jedini i logičan studij bio je strojarstvo i brodogradnja.

Koji je to onda bio presudni razlog zbog kojeg ste na 3. godini brodogradnje napustili taj fakultet i upisali Akademiju dramske umjetnosti u Zagrebu? Ovdje smo živjeli, kao i svaka zajednica koja je unutar sebe bila vezana, imala je i svoje kulturno-umjetničko društvo, za što danas evidentno nije stvorena nekakva

zamjena. Ona je smisljena s nekim folklornim društvima, ovim ilionom, ali ovo je bilo nešto sasvim drugo; mi smo tu imali i kazalište, igrali predstave. Bio je to KUD „Vinko Jeđut“ i onda je to bilo jedno od „najjačih“ društava u bivšoj državi. Kako sam ja studirao brodogradnju, jednog dana sreo sam prijatelja iz gimnazije Mladena Buduščaka koji mi je rekao: „Ja ti idem na Tekstilni fakultet i ja ti to mrzim. Sav sam okrpan, ne mogu ruke oprati od boje i idem sad na prijem u Kazališnu akademiju.“ I onda je pozvao i mene da idem s njim. Ja sam mu rekao da kako ću ja sad ići tamo, a toliko noći nisam spavao crtajući zadatke iz brodogradnje i sad da sve to napustim. On me uvjerio da će to biti samo proba, pa sam ja onda pozvao još neke svoje prijatelje iz „Vinka Jeđuta“ da podu s nama. Skupilo se tako nas 5 i još 1, a čut ćete kasnije zašto njega izdvajam. Mi smo došli jedan dan na prijamni, ja čak nisam znao ni tekst baš najbolje, uglavnom,



od nas 6, prošlo nas je 5, a na prijamnom je bilo 250 ljudi. To je jedan strašan postotak, skoro nešto nemoguće. Onaj 6. nije prošao, već je postao pisac i tu nam je puno više vrijedio, a riječ je o Tahiru Mujičiću.

Sam početak Vaše karijere vezan je za kazalište „Komedija“, međutim, kasnije ste se ostvarili i u nekim drugim kazalištima. Koje je od njih najviše obilježilo Vašu karijeru i koje danas najviše doživljavate kao svoje?

Prvo sam otisao u „Komediju“. Neki dan je umrla Nevenka Stipančić, moja prva partnerica, bila je tu i Lela Margetić, Boris Pavlenić, Đani Šegina... Dakle, ljudi koji su bili 10-ak godina stariji od mene, a prihvatali su me kao svoga. Ja to kad danas pričam mladim glumcima oni to ne mogu vjerovati. Prije nego su imali repertoarne sjednice oni su došli i pitali me da li bih ja želio nešto odigrati. Danas je to nemoguće. Bilo je to jedno vrlo lijepo doba, godišnje sam igrao 1 glavnu ulogu i po dvije velike epizodne uloge, a bio sam 3 godine tamo. No, kad sam bio završio Akademiju, mislio sam da je moj teatar „Gavella“ i to stvarno i jest. Ja sam dosta surađivao s Dinom Radojevićem, on je znao za moju želju da budem u „Gavelli“ i jednog dana pozvao me da dođem. Tad mi je najveća „drama“ bila kako to reći svojim priateljima u „Komediji“. Nekako je i to prošlo i slijedećih 20 godina proveo sam u „Gavelli“. Onda je došlo vrijeme adaptacije „Gavelle“, tako da je dosta redatelja i glumaca prešlo u „Hrvatsko narodno kazalište“, računajući da će adaptacija biti 3 godine, a onda će se vratiti u „Gavellu“. Tako sam i ja razmišljaо i dogovorio se s Dolenčićem. Kad je došlo vrijeme da se vratim u „Gavellu“, ja sam već bio u svim predstavama u „HNK“-u. To bi se sve raspalo da sam tada otisao, tako da sam ja do mirovine ostao u

„HNK“-u.

U svojoj više od pola stoljeća dugoj karijeri, imali ste priliku raditi s nekim od najvećih što glumačkih, što redateljskih imena s ovih prostora. Suradnju s kime od njih posebno pamtite?

Posebno pamtim suradnju s Marijom Kohn. Mogu reći da sam predstavu „Skup“ odigrao vrlo dobro i to mogu zahvaliti isključivo njoj, njenoj upornosti i njenom talentu za pedagogiju. Sve što sam naučio od muških uloga, to sam naučio od Pere Kvrgića. Ne samo ja, nego svi. Volio sam i glumce koji su na sceni svašta radili, priuštili su mi neke kakve „cirkuse“. Takav je bio recimo, Mladen Šerment. Anegdote sa Šovagovićem su nezamjenjive. On bi „fulao“ kompletan čin, pa bi prvo odigrao 5. čin, pa poslije toga odigrao 1. čin. Dakle, to su sve bile veličine, a veličine su vam uglavnom oštiri, opasni, ali i dobri ljudi.

I pored ogromnog broja odigranih uloga, široj publici najpoznatiji ste po ulogama u televizijskim serijama; kao Motka u „Pticama nebeskim“, kao Srećko Leš u „Nad lipom 35“ i kao Božo Hajduk u „Najboljim godinama“. Koju ulogu biste Vi osobno izdvojili kao posebnu i zbog čega?

Ja bih posebno izdvojio ulogu u filmu „Duga, mračna noć“. Ne čitavu, jer to je prevelik materijal i ne može čovjek imati pregled nad nečim što se snima 5 mjeseci. Tako da ima scena koje volim, a ima i onih koje su tek tako prošle. Zbog tih scena koje volim, tu ulogu bih posebno istaknuo.

Jedan od nezaobilaznih dijelova Vaše karijere jesu i sinkronizacije. Iako ne postoji neka zvanična statistika, prema onome što se može pronaći u dostupnim izvorima, jedan ste



od najplodonosnijih glumaca na tom području. Kako Vi osobno gledate na taj dio Vašeg angažmana?

Pa čujte, za svakog glumca to je najljepši posao koji postoji. To je nešto tako lijepo; vi ste sami u studiju, nitko vas ne vidi, vi možete raditi što god hoćete. Kad netko onako malo proviri, pa vas gleda, to su „čuda“. Stari ozbiljni glumci, a da vidite što sve rade. Tu se čovjek jednostavno igra i zato je to najljepši glumački posao.

U svojih preko 50 godina karijere odigrali ste više od 5000 predstava, te više od 200 uloga na filmu, televiziji i radiju. Za svoj rad dobili ste bezbroj nagrada od kojih ćemo spomenuti „Nagradu hrvatskog glumišta“, „Marul“, „Zlatni smijeh“, „Najhistrion“, „Dubravko Dujšin“, „Ivo Sardar“, „Večernjakovu ružu“... Kada danas pogledate iza sebe i da kojim slučajem to možete, da li biste možda nešto promijenili?

Svaki čovjek bi nešto promijenio. Bilo je vremena kad čovjek u nešto nije uložio trud, a puno bi dobio da je uložio. Bilo je vremena gdje je previše truda uložio, a nije puno dobio. Nešto bih sigurno mijenjao. U principu, bio je to jedan vedar i veselo glumački rad. Naravno da je tu bilo i suza, jer taj posao zna biti izuzetno okrutan, ali kad se vi danas sjetite i tih okrutnih trenutaka, vama je draga da je to tako bilo, jer je bilo ispunjeno. Nije bilo ravnodušno; kad vam je bilo teško, bilo je teško, a kad je bilo veselo, bilo je veselo.

Da se sad мало posvetimo temi zbog koje smo Vas i pozvali na ovaj razgovor, a to je željeznica. Malo ljudi zna da Vi u stvari potječete iz jedne željezničarske obitelji...

Da, meni je žao da sam u svim

tim intervjuima nekako i uspio spomenuti mamu, ona je bila učiteljica u školi koju sam ja pohadao, pa sam ju nekako i uspio uklopiti, ali za tatu nikad nije bilo pitanja ni prostora. Tata je bio doktor pravnih nauka, pisao je knjige, predavao na Pravnom fakultetu, bio je užgajivač kanarinaca, ribič... Imao je veoma težak život, morao je hraniti obitelj, odnosno brata, sestru i mamu zbog toga što njegov otac nije živio s njima. Kada je nakon završene srednje škole upisao Pravni fakultet, zaposlio se na željeznicu kao prometnik vlakova. Živio je s obitelji u Samoboru i tako bi ujutro ustajao oko 4,00 sata, najčešće pješice išao na predavanja, radio u poslijepodnevnoj smjeni kao prometnik na Zapadnom kolodvoru, nakon održene smjene vraćao se kući u Samobor, odspavao nekoliko sati i ujutro sve ispočetka. Cijelo to vrijeme pratila ga je bolest o kojoj sam već nešto rekao u uvodu...

Radeći kao prometnik vlakova na Zapadnom kolodvoru, Vaš otac je u tada okupiranom Zagrebu potpuno neplanirano izveo i jednu svojevrsnu diverziju. Možete li nam reći što se to tada točno dogodilo?

Da, upravo tako. Jednu večer začitao se u svoje knjige s kojima se pripremao za ispit. Jedan njemački teretni vlak stajao je u kolodvoru, dok je drugi trebao samo proći kroz kolodvor. Nepažnjom moga oca taj drugi vlak nije prošao slobodnim kolosijekom, već se zabio u vlak koji je stajao u kolodvoru. Kako su vjerojatno oba vlaka prevozila oružje i streljivo, došlo je i do prilične eksplozije. Otac je znao što ga nakon toga čeka, tako da je odmah napustio radno mjesto, da bi vrlo brzo napustio i Zagreb i otišao u partizane.

Nagradu za svoj diverzantski pothvat nije trebao dugo čekati... Da, kako su vidjeli da on neće biti baš neki izuzetan borac, onda su tražili nekakav posao za njega i netko se sjetio da bi ga mogli pripremiti za oslobođenje, pa neka on osnuje željezničku školu u partizanima. Tako je moj otac postao direktor prve željezničke škole na ovim prostorima. To je bila jedna od rijetkih škola koja je u partizanima postojala. Njih su selili iz jednog oslobođenog mesta u drugo, a za učenike je dobivao samo ranjenike.

To znači da je pored Vas koji ste stvarali kazališnu povijest, Vaš otac stvarao željezničku povijest na ovim prostorima... Apsolutno! Na kraju krajeva, bio je jedini predavač za međunarodno željezničko pravo u ondašnjoj državi. Ne znam kakva je danas situacija, odnosno da li ih ima više, ali onda je on bio jedini takav. A često mi je znao ispričati kako je najponosniji bio u vrijeme poslije

rata dok je bio direktor željezničke škole i kada je mogao doći na željeznicu i reći: „Imam ljudi za vas! Nisu neki majstori, ali jednog prometnika i dva skretničara za vas imam!“ To su mu bili najdraži trenuci kad bi isporučio svoje dake...

Željezница je na neki način zaslужna i za to što ste Vi došli na svijet...

Da, ljudi koje su mu slali u školu bili su uglavnom nepismeni, tako da ih je prvo trebalo naučiti čitati i pisati, a mom ocu su za to trebali učitelji. Otac zbog toga dolazi u Pakrac koji je bio oslobođeni teritorij, a u koji je tata moje mame s obitelji bio protjeran iz Šibenika od strane Talijana. Tamo je moja mama radila kao učiteljica i kako je moj otac video da je cura lijepa i pametna, a trebali su mu učitelji, nije mu preostalo drugo nego da je mobilizira i uzme sa sobom u vojsku. Oni su se nedugo nakon toga i oženili, tako da sam se ja, kao što sam već rekao, rođio 1946. godine u Pakracu.

Po završetku rata za željeznicu Vas veže i mjesto stanovanja. Nešto od toga već ste spomenuli...

Da, živio sam u željezničkoj koloniji, tu u Trnju, svi susjedi su bili željezničari. Bilo je tu možda i više od 200 željezničarskih obitelji. Svi su imali taj podznak „željezničarski“. Još nešto je zanimljivo kad je o mjestu stanovanja riječ; odavde smo se preselili u Kupsku ulicu, ali tamo su se opet preselili željezničari. Onda je željezница kupila stanove u Miramarskoj 13, mi smo se preselili tamo i opet su se i tu preselili željezničari. Tako da gdje god sam ja bio, željezničke obitelji su bile tu.

Da li ste u tim nekim dječačkim danimamoždaimaliželjuda isami jednom postanete željezničar? Vjerojatno da jesam. Kad je jedan dobar prijatelj moga oca preuzeo one lokomotive „amerikanke“, na jednu probnu vožnju nekako su i mene „prošvercali“. Ne znam koliko godina sam tada imao, ali znam da



sam bio jako mali; kad sam ja ušao u to, kad sam to sve video iznutra, kao danas se toga sjećam, ja sam mislio: „Ma kakav avion! Ovo je čudo!“

Kakva su bila Vaša kasnija iskustva sa željeznicom; koliko često ste putovali i pamtite li posebno neka od tih putovanja? Pamtim jedno; to je bila relacija Lavov - Kijev - Moskva. To je nešto predivno. Imate ženu koja vam kuha čaj, spavate,šećete... Uopće, apsolutno mislim da je vlak najljepše prijevozno sredstvo. Nekad kad gledate te stare filmove, pa vidite te wagon-restorane, pa vidite kako je to sve bilo, to je više bila jedna familija koja je išla na put. A opet, sjećam se i kad je „pola“ mene visjelo kroz prozor. To je bilo tako kad se onda išlo na more.

Vi ste jedan od rijetkih glumaca koji je scene za koje se obično angažiraju kaskaderi, glumio

sam. Jedna od takvih scena bila je i ona u televizijskoj seriji „Ptice nebeske“, a imala je željezničku tematiku. Možete li nas podsjetiti kako je to izgledalo?

Da, na snimanju te epizode nije došao kaskader i režiser Marušić došao je do mene i rekao: „Žarko, morat ćeš sam skakati!“ Ja ga pitam: „Kako?“ On kaže: „Pa nije Kristof došao.“ Onda ja kažem: „Dobro, ali neće vlak ići brzo?“ „Ma kakvi brzo“ - kaže on - „Ići će korak po korak“. Kad je to „prozujalo“ kraj mene, kad sam se ja bacio... „Umro“ sam! E, ali lako to, jer vi ne znate što vas čeka; svaki kadar mora imati repeticiju. Vi 2 puta morate snimiti svaki kadar, jer morate imati rezervu. Tako da sam ja to morao ponoviti još jednom, ali taj drugi put sam znao što me čeka.

Od prije nekoliko godina ste zvanično u mirovini. Što uopće za jednog glumca znači odlazak u mirovinu?

Pa, meni se nije ništa promjenilo. Više mi se promjenilo ovo sad što mi je „zagustilo“ sa zdravljem, odnosno s disanjem i tu ču morati napraviti jedan veći zaokret. Ne, naprotiv. Ako vi gledate engleske i američke filmove, oni ne šminkaju mlade glumce u stare. Ne, oni uzmu glumicu od 90 godina i ona „drapa“ znate kako!

Poštovani gosp. Potočnjak, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. U nekom budućem vremenu želim Vam prije svega puno zdravlja i da Vam slijedećih 50 godina karijere bude barem jednako uspješno kao i ovih prvih 50!

Hvala vam lijepo, to su krasne želje i ako Bog da, neka se i ostvare. Koristim priliku da pozdravim sve vaše čitatelje i sve željezničare!



IVAN PRINCIP

portir u Zagreb RK

„ZIDARIJA“ JE SUDBINA POSAVLJAKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Razgovor s Ivanom Principom na ranžirnom kolodvoru, pedeset četiri godišnjakom, započeo je s njegovim pitanjem:

- „Što ćemo pričati, o curama?“ No kako god okreneš mi imamo drugačiju logiku pa smo priču vratili u 1984. godinu kada se naš sugovornik zaposlio na zagrebačkom Istočnom kolodvoru. Počeo je kao manevrist, otišao u vojsku, potom položio za rukovaoca manevre i uz beneficiju od četiri mjeseca po godini staža dogurao do sasvim solidnih četrdeset pet godina radnog staža.

- „Zajedno s nama manevristima, sličan posao rade vlakovođe, a oni uopće nemaju beneficiju. To mi se ne čini poštenim.“ Kada se malo razmisli čini se kako su poštenje ili fair play svjetlosnim godinama udaljeni od naši prostora. No to je već druga priča. Prije rata, Ivan Princip je živo kao podstanar na Krugama, bavio se zidarijom u fušu. U hotel na ranžirnom kolodvoru znao bi svratiti na partiju bele.

Početkom rata, odnosno padom Posavine, Ivan Princip je obitelj „povukao“ u Zagreb. U ratnim sukobima poginuli su otac Pejo i brat. Mlađu braću i mamu smjesti oje u početku kod sebe na Krugama, a ubrzo su se svi preselili u barake ispod mosta na ranžirnom kolodvoru.

- „U to vrijeme izbjeglice u bile i u hotelu, u konačištu, u današnjim poslovnim prostorima, a Posavlјaci su uglavnom smješteni u barake.“

Ne mireći se s boravkom u

barakama, Ivan Princip kupuje kuću s imanjem u Božjakovini. Nedugo nakon što ju je počeo uređivati, uvidio je kako je kuća predaleko od grada i u istoj godini sve prodaje. Ubrzo kupuje komad zemlje u Črnkovcu pokraj Velike Gorice. Nakon parcelizacije na njivi je niklo nekoliko obiteljskih kuća. Poznato je kako su Posavlјaci uglavnom „građevinski“ orijentirani, a Ivan Princip se i inače bavio zidarijom tako da su im te vještine itekako bile od koristi.

- „Uz posao na željeznici, bavio sam se građevinom. Ovdje na ranžirnom, kao manevrist radi i moj brat Marinko. „Pogadao“ sam gradnje kuća od temelja do krova. Dosta je željezničara kod mene radilo. Posavlјaci, možda njih 90 posto se bavi građevinom.“

Prije rata u Posavini je živjelo oko 150 000 ljudi. Hrvata je danas tamo zanemariv broj. No dosta je kuća obnovljeno. Naš sugovornik se na svaki način preselio u Hrvatsku:

- „Što ću dolje obnavljati, za koga... Tamo možeš samo uzeti deset ovaca i gledati, jer sve je mrtvo.“ Posavlјaci su u velikoj mjeri preselili u Hrvatsku i izgradili kuće u Klari, Brdovcu, Sesvetama, Velikoj Gorici... Kada su domaći ljudi vidjeli nove kuće ponekad bi bilo i ljubomore:

- Znali su reći: „hebo mater, ti si došao i napravio kuću“. Nekada su to bile livade, a sada je tu u blizini novi aerodrom, izgrađene su ceste i sve sada više vrijedi. No mi smo kupili zemlju i svojim rukama izgradili kuće, a ovi

domaći nisu trebali prodavati. Nije li tako?“

Otkako se razbolio i otkako je u Hrvatskoj uzmanjkovalo radnika, Ivan Princip je malo po malo odustao od građevine.

- „Prije pet godina sam izgubio zdravstvenu grupu i sada sam ovdje u upravnoj zgradi na porti. Dobro je, supruga radi u Končaru i zadovoljna je a i meni je bolje jer dosta sam se nahodao. Cure su se udale i za nas imamo dosta. No kada bih i želio nešto graditi, više nemaš s kime. Svi traže zidare, a oni su u inozemstvu i kako će onda?“

Danas je na ranžirnom kolodvoru manje ljudi, a posao raste. Ivan Princip je svoje smjene odhodao:

- „Prije rata u ranžirnom su bila dva odreda. Znali smo preći od 10 do 15 kilometara po smjeni, ne računajući izlaska kada je trebalo „izbaciti“ vagon. Vlakovi su dugački do 500 metara i kada odeš i vratiš to ti je kilometar. Znali smo imati po 52 vlaka u smjeni na spuštalici. Jedan smo rivali, a drugi je čakao ulaz, zapravo sa svih strana su čekali na ulaz. Uz to ovdje je prolazilo pet radnih vlakova koje je trebalo po redu složiti.“

Objektivno danas je manje posla, ali je puno manje ljudi pa su oni zapravo više opterećeni nego mi nekada.

- „Ja sam ovdje na porti. Popričam s ljudima i znam da im nije lako. No pomoći nema, tako je kako je.“



MARIO HRGA
prometnik vlakova u kolodvoru Gračac

NASTAVIO OBITELJSKU TRADICIJU

PIŠE: Luka Serajić
FOTO: Luka Serajić

Kolodvor Gračac je prema zadaći u reguliranju prometa vlakova rasporedni kolodvor na pruzi M 604, Oštarije - Knin - Split. Osim zadaća u reguliranju prometa vlakova, kolodvor Gračac ima i putničku blagajnu na kojoj prometnici vlakova izdaju prijevozne karte na terminalu.

Za ovaj broj lista Na peronu iskoristili smo priliku popričati s mladim prometnikom vlakova kolodvora Gračac.

Kolega Mario, molim te da se predstaviš našim čitateljima.

Zovem se Mario Hrga, rođen sam 23. 7. 1989. godine u Splitu. Živim u mjestu Koprno (općina Unešić u Šibensko-kninskoj županiji) u obiteljskoj kući. Osnovnu školu sam završio u Unešiću, a Srednju tehničku prometnu školu smjer tehničar za željeznički promet u Splitu. Zaposlen sam na radnom mjestu prometnika vlakova u kolodvoru Gračac.

Što te je dovelo na željeznicu?

Na željeznicu sam došao raditi vlastitom željom budući da kroz moje mjesto prolazi pruga koja je mnogim obiteljima koje tu žive, a ujedno i u okolnim mjestima bila izvor egzistencije. U mojoj obitelji, kao i rodbini, ima dosta željezničara pa sam tako i ja nastavio obiteljsku tradiciju.

Da li je to Vaše prvo zaposlenje ili imate nekog drugog radnog iskustva?

Prije zaposlenja na željezniči, radio sam u firmama SKELIN MONT

BROJ 93 listopad 2019.

d.o.o i IMPOL-TLM d.o.o. gdje sam stekao znanja u proizvodnim djelatnostima.

S obzirom da radiš tek nekoliko mjeseci, kakav je tvoj početni utisak o poslu prometnika vlakova odnosno skretničara koji također radiš povremeno?

Što se tiče moga dosadašnjeg rada na HŽ-u, moja iskustva su uglavnom pozitivna te se nadam da će i u будуćnosti sve ići u pozitivnom smjeru. Radne kolege su dosta pristupačne i ljubazne s velikim znanjem i iskustvom.

Jesi li zadovoljan s radnim uvjetima na poslu?

Radni uvjeti na poslu u kolodvoru Gračac su po mojoj mišljenju dobri. Imamo svu potrebnu informatičku opremu, prostorije su klimatizirane, higijenski čvor je uredan. Sve u svemu, ne primjećujem neke značajne nedostatke.

Plaća radnicima HŽI posljednji put je povećana davne 2007. godine, a s obzirom da dolazi iz obitelji koja je vezana za

željeznicu, sigurno si upućen u situaciju, što očekuješ potpisivanjem novog KU?

Upoznat sam s činjenicom da u HŽI započinju pregovori za novi KU, nadam se da će novi KU biti puno bolji glede povećanja prava radnika, uvjeta, a najbitnije i povećanjem plaće jer od plaće i živimo. Potpisivanjem boljeg KU imat će za posljedicu veće zadovoljstvo radnika i sigurno i povećanje zainteresiranosti za rad u HŽI.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme, imate li neki hobи?

Slobodno vrijeme ispunjavam bavljenjem rekreativno sportom, a ujedno obavljam i poljoprivredne poslove, obradivanje vinograda, maslinika i sl.)

Mario, hvala ti na razgovoru i sretno kako u poslu tako i privatnom životu

Hvala vama.



MOŽEMO LI?

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar



Grad Varaždin ima parkirne zone od 0 do 5 kategorije i Odlukama Gradskog vijeća predviđene su ulice ili dijelovi ulica na kojima se vrši naplata parkiranja. Oko samog središta grada nemate slobodne parkirne zone na kojima se ne plaćuje parking. Kako je željeznički kolodvor udaljen niti kilometar od središta grada, na njegovom području u posljednje vrijeme radnim danom ne možete naći slobodno mjesto za parkiranje. Mnogi zaposlenici i korisnici Doma zdravlja, HZZO, HZMO, Ljekarne, liječnika primarne zdravstvene zaštite koji imaju ordinacije u Domu zdravlja i sve ostale institucije koje su u blizini željezničkog kolodvora, koriste područje kolodvora za parkiranje svojih lumenih ljubimaca. Parking uz zgradu skladišta kao i unutar kolodvorskog područja uz

istovarne/utovarne kolosijeke u prijepodnevним satima zakrčeni su automobilima. Isto se događa i u dane održavanja „Špancifesta“ uličnog festivala kada su parkirne zone u središtu grada ili zatvorene za parkiranje ili zatrpane automobilima pa onda mnogi koriste naše željezničke prostore. SPVH je prije izvjesnog vremena pokrenuo aktivnosti, za koje nažalost nije bilo sluha, da HŽ Infrastruktura pokrene naplatu parkiranja za korisnike našeg parking područja izuzevši od toga korisnike i zaposlenike HŽ-a. Naša inicijativa nije zaživjela iako smo predlagali uvođenje naplate parkiranja s angažmanom radnika HŽI koji bi to mogli odradivati, kontrolirati i ubirati prihod od parkirnog. Nije to samo u kolodvoru Varaždin. Svi veći kolodvori

čiji je položaj vezan uz grad imaju zemljišta i površine koje koriste treće osobe a naplatom parkiranja bi mogli ubrati kakav takav prihod. Ovdje se ne radi o milijunskim iznosima prihoda već samo o iznosu kojim bi godišnje mogli sav taj prostor održavati u pogledu održavanja čistoće, košnje trave, zimskog čišćenja od snijega kao i nekog tehničkog održavanja tog prostora (opravljanje ograda, održavanje podloge parkirnog prostora i sl.) Samo bi se trebalo potruditi da se iznade modalitet kojim bi omogućili povlašteni pristup našim korisnicima željezničkog prijevoza i zaposlenicima HŽI i HŽPP a sviima ostalima mogućnost kupnje parkirne karte koja bi značila i određenu sigurnost.

ŽELJEZNIČKO-CESTOVNI PRIJELAZI

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Na mreži pruga HŽ-a nalazi se nešto više od 1500 željezničko-cestovnih prijelaza od kojih je većina minimalno osigurana a to je znak „Stop“ i „Andrijin križ“. Nacionalnim programom rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza za razdoblje 2018. - 2022. godina planirano je potpuno osiguranje 100-tinjak cestovnih prijelaza. Da je stanje ovakvih prijelaza jako loše uzeli smo za primjer prugu Šibenik-Perković koja je dugačka 30-tak kilometara i na njoj imamo ukupno osam željezničko-cestovnih prijelaza od kojih je samo jedan osiguran branicima ili polubranicima koji se praktično nalazi u centru grada. Ostalih sedam je minimalno osigurano, znakom „Stop“ i „Andrijinim križem“. Ali najveći problem je taj što su postojeći znakovi dotrajali i izbljedjeli ili ih uopće nema. Također, prijelazi su u takvom stanju da na nekim nema niti drvenih pragova pa je preko istih pravo umijeće prijeći. Postoji li itko u HŽ-Infrastrukturi tko je odgovoran za to ili se ovoga sjetimo samo onda kada se desi tragedija sa smrtnim posljedicama.





KAKO VOZI „SPLITSKI METRO”

PIŠE: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Nakon pomozno najavljenog projekta povezivanja Zračne luke Split i Trajektne luke Split i službenog puštanja u promet „Splitskog metroa“ na dionici od kolodvora Split Predgrađe do kolodvora Split dana 11. lipnja 2019. godine odlučili smo provjeriti kako stvari izgledaju i dali su ispunjena očekivanja. Prilikom puštanja u promet okupili su se predstavnici grada Splita, Županije, HZPP, HŽI, HGK i svima su bila puna usta uspješnosti projekta i smanjenja gužvi u centru grada i Trajektnoj luci. Planirano je bilo preseljenje autobusnog kolodvora u Split Predgrađe koje se nije ostvarilo pa je i održivost samog projekta postala upitna. U promet na navedenoj dionici uvedeno je 78 vlakova koji su bili popunjeni u prosjeku sa 0,5 putnika po vlaku

što je potpuni fijasko u odnosu na očekivanja. Početkom kolovoza u suradnji sa gradskim prijevoznikom Promet Split uvedena je autobusna linija od Zračne luke Split do kolodvora Kaštel Stari, te od kolodvora Kaštel Stari do kolodvora Split vlakom po cijeni od 21 kuna koja se pokazala kao pun pogodak. Iz Zračne luke Split u kolodvor Kaštel Stari su stizali autobusi puni putnika koji su nastavljali daljnju vožnju vlakom do kolodvora Split i Trajektne luke. Kako se vidjelo da navedena linija ima ekonomsku isplativost od 7. listopada uvedeno je dodatnih 10 vlakova na relaciji Split - Kaštel Stari - Split a istovremeno smanjuje se broj linija na relaciji Split Predgrađe - Split. Uvođenjem u promet novih vlakova došlo je do potrebe za izgradnjom novog perona u

kolodvoru Kaštel Sućurac kako bi se mogla vršiti križanja putničkih vlakova. Poznato je da Zračna luka Split ima godišnji promet preko 3 milijuna putnika dok Trajektna luka Split ima godišnji promet od 5 milijuna putnika. Izgradnja željezničke pruge do Zračne luke Split je prijeko potrebna za prometno rasterećenje grada Splita koji je u ljetnim mjesecima u totalnom prometnom kolapsu. Moramo napomenuti da još nije usuglašena trasa buduće pruge do Zračne luke između jedinica lokalne samouprave. Ovakvim tempom čini nam se da ćemo u nedogled vozati prazne metro vlakove dok na tisuće taksi vozila u ljetnim mjesecima blokiraju grad.

VJEKINA OPROŠTAJNA

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Već godinama unazad, nakon što Uprava HŽ Infrastrukture doneše odluku o poticajnim mjerama, a koja se odnosi na izvršne radnike, uslijedi period kada se oprštamo od nekih naših starijih kolega koje prihvate ponuđene im otpremnine i odu u zasluženu mirovinu. Jedan takav period bio je i ovog ljeta, kada je zajedno s kolegom Tihomirom Penavićem o čijem odlasku ste imali priliku čitati u prošlom broju našeg glasila, u mirovinu otišao i drugi naš kolega i dugogodišnji član našeg sindikata, skretničar - postavničar Vjekoslav Zetović. Kolega Vjeko rođen je 08. svibnja 1957.g. u Sonti, dok je čitav svoj život proveo u Aljmašu gdje i danas živi. Oženjen je i otac dvoje djece od kojih ima i četvoro unučadi. Na željeznični je proveo punih 40 godina, a zajedno s ostvarenom beneficijom to iznosi 42 godine radnog staža. Svoj željeznički put započeo

je kao što to stihovi pjesme kažu: „Sve što vrijedi, danas ovdje sjedi...“ Na njegov poziv odazvale su se sve one kolege koje mu u životu nešto znače i kojima napislijetku i on nešto znači. Iako smo na početku druženja pomalo strahovali od vremena koje je prijetilo kišom, a budući je sve bilo priređeno napolju, ono se vrlo brzo popravilo tako da više ništa nije moglo pokvariti ovaj Vjekin dan. Na stolu se ovaj put našao „prasić“ iz Miletove „furune“, koji se tu nije dugo zadržao, odnosno vrlo brzo je promijenio „agregatno“ stanje. I ponajbolji sinovi HŽ Infrastrukture, oni koji danonoćno bdiju i brinu kako bismo mi bili sretni što radimo, mogli su mirno spavati, budući su se od pića konzumirali isključivo voćni sokovi, uglavnom oni od afričke šljive. Nakon „prasića“ uslijedio je i desert; gužvara s makom za one mlađe i s orasima za one starije, iako već duže vrijeme vlada mišljenje da više ni orasi nisu kao što su nekad bili. Za sve godine zajedničkog rada, Vjeku su uručeni i prigodni pokloni; jedan od SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i drugi od njegovih kolega bez obzira na sindikalnu pripadnost. Iste mu je uručio kolega Zlatko Srdarević, povjerenik SPVH-a u kolodvoru Osijek Donji Grad, zaželjevši Vjeku da još dugo godina uživa u zasluženoj mirovini. I mi ovim putem pozdravljamo Vjeku i pridružujemo se lijepim željama. I naravno, ono što se podrazumijeva za svakog kolegu koji u mirovinu ode kao naš član; vidimo se na slijedećem sindikalnom druženju!

KAD SRCE PUKNE

PIŠE: Darko Vurdelja
FOTO: Denis Stojak



Eto prođe još jedno ljeto. Prošlo je mnogo vlakova različitih boja, operačera i vlasnika. Sve to je prošlo pokraj više stotina skretnica i više stotina kolodvorskih kolosijeka je pregledalo osovine tih vagona.

Svako dan se ponavljalo isti i mi koji radimo na to pruzi i tim kolosijecima jednostavno nismo u stanju primjetiti i onu drugu stranu te priče. Mi znamo samo za probleme malih brzina vlakova, nedostatka osoblja i neiskorištenih godišnjih odmora, plaćanja prekovremenih sati, nedostatka papira u printaru... Mi imamo problem s mazanjem skretnica jer na "piksi" od masti piše da se maže jednom u tri mjeseca a skretnica suha nakon dvije kiše. Mi imamo problem s vodom na radnom mjestu, zatvorima pružnih dionica, prometovanju vozila Pružnih građevina.... Ma eto rekao bi čovjek stanje kod nas u Infrastrukturi je sasvim redovito! Da nema tih „malih“ problemčića bilo bi nam dosadno dolaziti na posao.

No bilo bi ružno završiti ovako krasno ljeto s pričom o problemima! Problemi se ionako vraćaju, jer kad se riješi jedan problem pojave se dva nova, tako da se ne vrijedi previše boriti oko problema,

Vratimo se na početak ove priče na kolosijke i vagone, skretnice i ostala postrojenja koji su i ovo ljeto uspjeli izdržati sve svoje zadaće (čast iznimkama koje su prouzročile onih nekoliko izvanrednih događaja), mislim da je vrijedno pogledati i u njihovu dušu. Da, skretnica ima srce ali i sve ostalo ima dušu.

Kad se malo bolje osluhne može se čuti što

govore šinje, pragovi, skretnički likovi, utovarne rampe. Sve to ima dušu i sve to mi ne želimo čuti i vidjeti baš uvijek! Ovog ljeta u jednom malom pitomom kolodvoru u Dalmatinskoj zagori na 40 i više stupnjeva celzijusevih, vrtila se jedna skretnica broj 4. Već dugo godina se ona vrti i razmišlja o tome kako će joj netko promijeniti pragove ili bar obojiti njen lik i uteg. Trava koja je rasla oko nje uopće nije željela razgovarati s jadrom skretnicom broj 4 i usamljenost je bila neizbjegba. Željezničari raznih profila bi je obišli ponekad ali bi brzo otišli a ionako oni ne čuju što skretnica govori.

Jednog dana u ranim jutarnjim satima je prošao vlak i skretnica je bila vesela jer se opet nije moglo proći bez nje kao i uvijek, ali ovaj put je nešto počelo šuškati u travi pokraj nje. „Tko to tamo šuška u mom području“ Pitala je začudena skretnica. „Ja sam ovdje, mala sjemenka suncokreta i ispala sam iz one grozne kutije koja me treskala ci-

jela dva dana“ I vjerovali ili ne počelo je novo prijateljstvo. Svako dan su razgovarali o veliko polju suncokreta gdje je mala sjemenka odrastala i prekrasnim jutrima kada ju je sunce hranilo svojim zrakama. Naravno i ovdje nije nedostajalo sunca a sjemenka je pronašla komadić zemlje u dalmatinskom kamenu i počela je rasti. Skretnica je čak i svoj lik okrenula prema malenoj biljci samo da mogu bolje razgovarati, samo je znala da će uskoro doći oni koji uništavaju korov i da će i mali suncokret završiti svoj život, ali nije htjela da ga razočara. Prolazili su dani a suncokret je bivao sve veći i veći. Svaki put kad bi prošao vlak skretnica bi okrenula svoj lik da vidi jeli biljka tu. Bila je i svaki dan je bila sve veća i ljepša, a onih zločestih željezničara koji ne vole korov nije bilo. Došla je jesen i skretnica je bila presretna jer je suncokret još tu, jer je znala kad nebude više suncokreta njoj će pući srce.

Eto kao i svaka priča i ova priča ima

svoju pouku i poruku a ovaj put i usporedbu. Dakle poruka je ako ne želite imati puknuće srišta skretnice nemojte uništavati biljke oko nje. Pouka je da svaki lik skretnice gleda onamo gdje je nešto zanimljivo a ne tamu gdje treba da gleda. E sad kad to usporedimo sa stvarnim stanje to je druga priča. Svatko zna kako bi ta priča završila kod njega.

U mom malom kolodvoru takva biljka bi završila kod kolegice u loncu jer je baš slučajno dobila od prijateljice odličan recept za kolač od suncokretovi koštice. A ona druga opcija

bi bila da bi odavno bila uklonjena po

naredenju kolodvorskog predstavnika

poslodavca i to samo od strane

okolokolodvorskog djelatnika koji ima

položen ispit za upravljanje motornim

trimerom. Vidite da je poslodavac na

sve mislio i da se rješavaju problemi s

početka priče.



ONO - DRUGO POGLAVLJE

(It: Chapter Two, 2019)

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

radnju, ipak je slabiji od prethodnika. Bez obzira na nedostatke, još uvijek je bolji od 98% ostalih horora.

Sa zaradom od 208 mil. \$ u SAD-u i 240 mil. \$ u ostatku svijeta, prepostavljam da nas za koju godinu čeka i treći dio.

Režija: Andres Muschietti
Uloge: Bill Skarsgård, James McAvoy, Jessica Chastain, Jay Ryan, Bill Hader....

da se još jednom suoče s Pennywiseom, u namjeri da ga ovaj puta ubiju za svagda. Nastavak megauspješnog hita iz 2017. (najgledaniji horor sa zaradom od 327 mil. \$ u SAD-u i 373 mil. \$ u ostatku svijeta) je vrlo dobar film. Nisam baš poklonik horora, ali prvi „It“ me je oduševio pa sam se veselio i nastavku. Bez obzira na izvrsnu glumačku ekipu, i ne pretjerano komplikiranu

Kada smrdljivi martin traži toplinu

u skretanje by nenad katanich



**NAKON
POLUSATNE
BORBE SVI SU
U UBRUSIMA
U RUCI IMALI
PO NEKOLIKO
SMRDLJIVIH
MARTINA I
OPREZNO S
GAĐENJEM
IZNOSILI
JEDNOG PO
JEDNOG VAN.
SCENA JE
ZAISTA BILA
GROTESKNA.**

Šef je po svom običaju ujutro, prije primopredaje osoblja čim bi došao u službu u isto vrijeme pregledavao e-mailove, listao papire, i slušao monotono izlaganje pomoćnika Donata što se desilo jučer popodne i tijekom noći. Ovo jutro osjetio je da ga peče nos i da polako curka, ili što bi uzrečica rekla - „počinje peći rakiju“.

Nije obraćao pozornost da Donat pomalo uvrće nosom i pravi gadljive grimase. A i da je primijetio, ne bi puno obraćao pozornosti. Donat, je naime, bio vrlo pedantan, čistunac i pomalo hipohondar. Nije podnosio vonj pljesni koji se tijekom noći nakupljao u šefovom uredu iz pomalo vlažnih temelja zgrade kolodvora. Tako da je nastojao disati na usta dok se ured malo ne prozrači. Međutim bilo je teško disati na usta i u isto vrijeme govoriti. Ali ovo juto smrad je bi malo žešći. I ne samo to, smrad se osjetio i u Donatovom, pa i u prometnom uredu. Brzinska straga pokazala je da nitko nije „dekuo“. Osim toga smrad je bio kroničan, a ne akutan. Istraga je krenula u drugom smjeru. Pošto je utvrđeno da se nitko nije izuo, ostala je rasprava o održavanju osobne higijene. Irena je s dozom sarkazma, primijetila da bi dečki mogli upoznati malo uporabu tuširanja i dezodoransa.

Ali nije niti to bilo. Smrad se širio iz šefovog ureda. Donat se sjeća da su jučer pred kraj radnog vremena kod šefa našli se lvek i Jamezdin. Ne zna se koja svrha bila tog sastanka (nagađalo se da se opet sprema „reduciranje“ kolodvorskog osoblja) - ali jedno je bilo sigurno - oberšef

i sindikalac, ma koliko se špekuliralo i ogovaralo, nisu bili neuredni ljudi. Uglavnom, nije se mogla naći poveznica sa smradom poslije tog događaja. Šef kolodvora - stariji gospodin pred prijevremenom mirovinom - željezničar starog kova koji se dizao gotovo sat vremena ranije kao bi se ujutru obrijao i ako je bilo potrebno, izglačao uniformu - nije moglo biti sumnje u njega.

Uglavnom, kada su se svi našli kod šefa na primopredaji, nastojali su disati na usta. Tada je šef, ispirujući prehladeni nos, primijetio da svi pale pomalo gadljive grimase. „Što je?“ upitao je pomalo zatečen pojavom. Šutnja je potrajala nekoliko trenutaka i napokon prometnik Martin reče: „Oprostite nešto zaudara....“ Tada s rasprave o tome kako se nitko ne može popiti ovaj mjesec, jer zbog prekovremenog radi se svaki dan - krene lavina smijeha i doskočica na račun Martina - naravno sve aluzije povezane s bubom -smrdljivim martinom. Šef je pustio osoblje da se zabavlja i počeo prebirati po papirima da ih vidi s čime je još trebao upoznati osoblje. Kada je uzeo jučer isprintani e-mail o početku pregovora v-ugledao je uspavanog smrdljivog martina.

Evo krivca! zatim je pažljivije pogledao oko sebe po stolu. U ladici je našao još jednog, a kada je ustao, video je jednog ispod podmetača na sjedištu fotelje. Sreća da je prehladen pa da ništa ne osjeti. Međutim, osoblje je i tekao osjetilo. Scena koja je tada nastala podsjećala je pomalo na komične scene

iz crno-bijelih filmova. Nakon pošalica na račun prometnika Martina, svi su se mašili papirnatih ubrusa i krenuli u lov na smrdljive martine po šefovom uredu. Odakle su se samo nakupili? Šef, opet ispirući prehladeni nos, sjetio se da je jučer pred kraj radnog vremena kada su mu došli lvek i Jamezdin, otvorio prozor da uđe zraka na sastanak koji je malo duži, ali zato mučniji nego inače. Tada je počelo zahlađivati i martini su potražili toplinu u šefovom uredu. Tada je vjerojatno i navukao prehladu, jer zadubljen u temu sastanka, nije primijetio da ga hladni zrak kroz prozor „liže“ po licu. Nakon polusatne borbe svi su u ubrusima u ruci imali po nekoliko smrdljivih martina i oprezno s gađenjem iznosili jednog po jednog van. Scena je zaista bila groteskna.

Iako je smrad ostao, valjda su svi uroci tj. bube bili riješeni. To se nije moglo sa sigurnošću tvrditi, ali svi su bili zadovoljni i nastojali su što prije napustiti kontaminirano područje. Zadnji je izlazio Martin pa ga je šef zaustavio na izlazu: „Martine, molim te, objesi ovu obavijest o početku kolektivnog pregovaranja na oglasnu u prometnom.“ Martin, u jednoj ruci držeći obavijest za oglasnu, a u drugoj ubrus s pažljivo upakiranim smrdljivim martinom, reče slučajno ili namjerno, glasno da su ga svi čuli: „U nas ima izreka „Kad smrdljivi martin - uđe u kuću - biti će novaca!““.



FOTO: Nebojša Gojković