

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# ZPERONU

RUJAN 2021.



RUJAN 2021. • BROJ 115 • ISSN 1132 - 7739

NOVO

ŽELJEZNIČKA ČITAONICA  
"ŠTAJGA ILI PUT U MAGLU"

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA  
NATALI DIZDAR

SPORTSKI SUSRETI SPVH  
"KREŠIMIR POSAVEC" - ROVINJ 2021.





## SPORTSKI SUSRETI SPVH - ROVINJ 2021.

FOTO: Nebojša Gojković



## NAKON POV RATKA

Rovinj 2021. (sportske igre SPVH)... opet smo se našli, Coroni za dišpet, te proveli kako drugo, nego super. Hvala mojim kolegama, skoro pa braći, Ivica Stojak, Denis Stojak, Davor Plejić, Zdenko Kalinić, Josip Močić, Marko Mihaljević, mojim najboljim curama Sandra Rašetina, Ana Jelić, nezaobilazni Spvh Anto koji me najbolje kuži u mojim sezanjima, a viđamo se nekoliko minuta u godini 😂, hvala centrali našega sindikata Mario Grbesić, Jakov Rašić, Srećo Stjepić, fala kolegama iz podružnice Zagreb GK, sa kojima smo u najtješnjoj bodovnoj utrci osvojili prijelazni pehar, kao najuspješnija regija. Fala

BROJ 115 rujan 2021.

### IMPRESUM

Glavni urednik:  
Anto Iličić

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

Naslovnica:  
**priprema pehara**

Zadnja stranica:  
**Niko kuhar**

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

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

## RADI LI SE?

FOTO: Anto Iličić  
FOTO: Nebojša Gojković

Poštovani predsjedniče Kršiću,  
poštovani članovi Uprave,

sadašnja radio dispečerska (RD) oprema stara je više od 40 godina. Zbog dotrajalosti, slabe signalne pokrivenosti i zastarjelosti gotovo se uopće ne koristi za komunikaciju između prometnika vlakova i strojvođa, što je u sigurnosnom smislu nedopustivo. Taj RD sustav koji je još uvijek u upotrebi jedva osigurava govornu komunikaciju; o digitalnom prijenosu podataka nema ni govora.

Logično je za pretpostaviti da je HŽ Infrastruktura pokrenula izradu projekta kojim bi uz EU financiranje opremila ne samo Mediteranski koridor, nego i sve pruge u RH Globalnim sustavom pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R).

Paralelno s poticanjem na ubrzano ugradnju GSM-R koristimo priliku podsjetiti kako je Uredba komisije (EU) 2017/6 d 5. siječnja 2017. o Europskom planu uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom utvrdila raspored uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u pogledu koridora osnovne mreže u koju pripada naš jedini koridorski pravac - Mediteranski koridor. Člankom 2. određen je rok do kojeg upravitelji infrastrukture moraju opremiti koridore osnovne mreže ERTMS-om i pustiti ERTMS u rad na tim koridorima uključujući na željezničkim postajama i čvoristima. Naš dio Mediteranskog koridora treba pružati korištenje ERTMS-a nakon 2023. na putezu Rijeka - Zagreb - Koprivnica - MAV (i Zagreb - Zaprešić - Zidani Most).

Molimo Vas pisane informacije o stanju uvođenja Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R) i o stanju uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS).



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

broj: A/40-9/2021.  
U Zagrebu, 3. rujna 2021.

HŽ Infrastruktura d.o.o.  
Uprava,  
Ivan Kršić, predsjednik  
članovi uprave - svima

predmet: Globalni sustav pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R) i  
Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS)

Poštovani predsjedniče Kršiću,  
poštovani članovi Uprave,

sadašnja radio dispečerska (RD) oprema stara je više od 40 godina. Zbog dotrajalosti, slabe signalne pokrivenosti i zastarjelosti gotovo se uopće ne koristi za komunikaciju između prometnika vlakova i strojvođa, što je u sigurnosnom smislu nedopustivo. Taj RD sustav koji je još uvijek u upotrebi jedva osigurava govornu komunikaciju; o digitalnom prijenosu podataka nema ni govora.

Logično je za pretpostaviti da je HŽ Infrastruktura pokrenula izradu projekta kojim bi uz EU financiranje opremila ne samo Mediteranski koridor, nego i sve pruge u RH Globalnim sustavom pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R).

Paralelno s poticanjem na ubrzano ugradnju GSM-R koristimo priliku podsjetiti kako je Uredba komisije (EU) 2017/6 od 5. siječnja 2017. o Europskom planu uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom utvrdila raspored uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u pogledu koridora osnovne mreže u koju pripada naš jedini koridorski pravac - Mediteranski koridor. Člankom 2. određen je rok do kojeg upravitelji infrastrukture moraju opremiti koridore osnovne mreže ERTMS-om i pustiti ERTMS u rad na tim koridorima uključujući na željezničkim postajama i čvoristima. Naš dio Mediteranskog koridora treba pružati korištenje ERTMS-a nakon 2023. na putezu Rijeka - Zagreb - Koprivnica - MAV (i Zagreb - Zaprešić - Zidani Most).

Molimo Vas pisane informacije o stanju uvođenja Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R) i o stanju uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS).

S poštovanjem.

  
Anto Iličić  
tajnik SPVH

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, 10 000 ZAGREB, Trnjanska cesta 11f,  
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/3171 GSM: 098/ 284-171, vpn: 74001  
e-mail: [spvhant@gmail.com](mailto:spvhant@gmail.com) [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

broj: A/39-8/2021.  
U Zagrebu, 30. kolovoza 2021.

HŽ Infrastruktura d.o.o.  
Uprava,  
Ivan Kršić, predsjednik  
članovi uprave - svima

predmet: telekomunikacijska oprema u kolodvoru Križevi - problemi u redovitom radu

Poštovani predsjedniče Kršiću,  
poštovani članovi Uprave,

našim dopisom br. A/26-6/2021. od 1. lipnja 2021. ukazali smo na probleme u redovitom radu prometnika vlakova s novom TK opremom u kolodvoru Križevci.

Nakon toga uslijedili su pritisci ekipe koju ste uputili na provjeru naših navoda i pritužbi s inzistiranjem da prometnici vlakova prihvate obrazloženje kako „to tako mora biti“ jer se radi o uobičajenim problemima zbog prijenosa signala između optičkih i bakrenih linija. I to je sve što je po tom pitanju do sada učinjeno.

No, taj odgovor kao i sadašnje stanje čujnosti ne zadovoljava sigurnosne norme iz Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava jer komunikacija prometnika vlakova s kolegama u susjednim kolodvorima ne jamči visoku razinu sigurnosti u reguliraju kretanja vlakova ni na tom, niti na bilo kojem drugom području. Jednako tako, takvo stanje suprotno je usvojenoj politici sigurnosti HŽ Infrastrukture d.o.o.

Koristimo priliku još jednom upozoriti Vas da prometnicima vlakova u kolodvoru Križevci nije omogućeno pouzdano sporazumijevanje.

Za potrebe provjere opisanog problema molimo Vas da nam dostavite na uvid preslike rezultata završnih eklektičnih i signalnih ispitivanja električnih vodova i signalnih linija te gušenja, odnosno, atenuacije signala, koji su učinjeni kao neophodna ispitivanja i dokumentacija pri tehničkom pregledu.

S poštovanjem.

  
SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

  
Anto Iličić  
tajnik SPVH

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, 10 000 ZAGREB, Trnjanska cesta 11f,  
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/3171 GSM: 098/ 284-171, vpn: 74001  
e-mail: [spvhant@gmail.com](mailto:spvhant@gmail.com) [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)

## DO KAD OVAKO ?

FOTO: Anto Iličić  
FOTO: Nebojša Gojković

Poštovani predsjedniče Kršiću,  
poštovani članovi Uprave,

našim dopisom br. A/26-6/2021. od 1. lipnja 2021. ukazali smo na probleme u redovitom radu prometnika vlakova s novom TK opremom u kolodvoru Križevci. Nakon toga uslijedili su pritisci ekipe koju ste uputili na provjeru naših navoda i pritužbi s inzistiranjem da prometnici vlakova prihvate obrazloženje kako „to tako mora biti“ jer se radi o uobičajenim problemima zbog prijenosa signala između optičkih i bakrenih linija. I to je sve što je po tom pitanju do sada učinjeno.

No, taj odgovor kao i sadašnje stanje čujnosti ne zadovoljava sigurnosne norme iz Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava jer komunikacija prometnika vlakova s kolegama u susjednim kolodvorima ne jamči visoku razinu sigurnosti u reguliraju kretanja vlakova ni na tom, niti na bilo kojem drugom području. Jednako tako, takvo stanje suprotno je usvojenoj politici sigurnosti HŽ Infrastrukture d.o.o.

Koristimo priliku još jednom upozoriti Vas da prometnicima vlakova u kolodvoru Križevci nije omogućeno pouzdano sporazumijevanje.

Za potrebe provjere opisanog problema molimo Vas da nam dostavite na uvid preslike rezultata završnih eklektičnih i signalnih ispitivanja električnih vodova i signalnih linija te gušenja, odnosno, atenuacije signala, koji su učinjeni kao neophodna ispitivanja i dokumentacija pri tehničkom pregledu.

# NEPRAVILNOSTI VEZANE UZ UPUTU O POSLUŽI VANJU SLUŽBENOG MJESTA LASLOVO-KOROD ZA VRIJEME NJEGOVE IZGRADNJE/OBNOVE

PIŠE: Dinko Alilović  
FOTO: Nebojša Gojković

Poštovani,  
temeljem navedene upute želim Vam ukazati na grubo kršenje i nepridržavanje odredbi Prometnog pravilnika HŽI-2, članci 249., 254., 260. i Priloga 4.  
Laslovo-Korod ima status stajališta i kao takvo ne sudjeluje u reguliranju kretanja vlakova, osim što se na njemu obavlja ulaz i izlaz putnika. Pošto su na navedenom stajalištu planirani građevinski radovi i posluživanje bi se obavljalo materijalnim vlakovima i pružnim vozilima, isti mogu prometovati samo u uvjetima zatvorene pruge (čl.249. točka 20), što znači da je pruga zatvorena do povratka MV/PV u jedan od zaposjednutih kolodvora, a ne u uvjetima da je pruga zatvorena samo dok MV i PV ne stignu na 1. ili 3. kolosijek budućega kolodvora.

U fonogramu kojim je propisano traženje dopuštenja navodi se vrijeme do kojega se MV mora vratiti u polazni kolodvor, a odmah u narednoj točki je propisano kako se može dati slobodnost pruge iako se na pruzi i dalje nalaze MV i PV (1. ili 3. kolosijek), te se obavljaju radovi. Takav način rada nije u skladu s Prilogom 4. čl. 12. točka 5. Prometnog pravilnika (HŽI-2).

Isto tako, u uputi se ne spominje da bi radnik HŽ Infrastrukture iz jedinice mjerodavne za održavanje infrastrukturnih podsustava trebao upisati početak i završetak radova u prometni dnevnik u jedan od susjednih kolodvora (članak 254.) iz razloga što se na navedenoj dionici vrše građevinski radovi, a ne vrši posluživanje industrijskog kolosijeka ili otpremništva. Molim Vas da se hitno pristupi izmjeni navedene upute u skladu s važećim propisima.

S poštovanjem,  
Dinko Alilović, regionalni koordinator



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

Broj: M/136-9/2021

U Zagrebu, dana 1. rujna 2021. godine

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Ured upravljanja sigurnošću

Goran Nuić, voditelj

Sektor za promet

Tihomir Španić, direktor

predmet: Uputa o posluživanju službenog mjesta Laslovo - Korođ u km 016+354 za vrijeme njegove izgradnje/obnove – nepravilnosti

Poštovani,

ponovo ukazujemo (PRJ prometa Istok već upozoren na isto našim dopisom broj D/1-8/21 od 27. kolovoza 2021. – u prilogu ovog dopisa) na grubo kršenje pravilnika i drugih akata koji bi trebali jamčiti sigurno odvijanje željezničkog prometa kroz propisivanje Upute o posluživanju službenog mjesta Laslovo - Korođ u km 016+354 za vrijeme njegove izgradnje/obnove (u daljnjem tekstu: Uputa).

Napominjemo da Laslovo-Korod ima status stajališta, nije zaposjednuto izvršnim osobljem i kao takvo ne sudjeluje u reguliranju kretanja vlakova, osim što se na njemu obavlja ulaz i izlaz putnika.

Uputa između ostalog (ne) propisuje sljedeća postupanja:

1. davanje slobodnosti pruge za vrijeme dok se (pod uvjetima zatvorene pruge op.a.) PV ili MV nisu vratili u prethodni odnosno sljedeći kolodvor što je u suprotnosti s odredbama HŽI - 2, Prilog 4., članak 12., točka 5.
2. nije navedeno tko će biti voditelj radova, odnosno ne navodi odgovornu osobu/radnika HŽ Infrastrukture iz jedinice mjerodavne za održavanje infrastrukturnih podsustava koja jedino može biti odgovorna za otvaranje i zatvaranje pruge
3. Fonogrami propisani uputom su „frizirani“ i kao takvi ne postoje niti u jednom važećem propisu. S razlogom, jer propis ne predviđa ostanak MV-a ili PV-a na pruzi, niti na kolosijecima u izgradnji

## ODGOVOR HŽI

HŽ INFRASTRUKTURA  
10000 Zagreb, Mihanovićeva 12

SEKTOR ZA PROMET

tel: 01/453 36 26  
fax: 01/378 28 11  
e-mail: aken.krizic@hzinfra.hr  
naš broj i znak: 1750 /21. 1.1.1. A.K.  
datum: 13.09.2021.

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA  
HRVATSKE  
Trnjanska 11, Zagreb

Predmet: Uputa o posluživanju službenog mjesta Laslovo-Korod u km 016+354 pruge L208 Vinkovci -Gaboš- Osijek za vrijeme njegove izgradnje

Poštovani,  
Sukladno vašem dopisu broj: M/136-9/2021 od 01. rujna 2021. godine, a u svezi s problematikom vezanim za Uputu o posluživanju službenog mjesta Laslovo-Korod u km 016+354 za vrijeme izgradnje, Sektor za promet dostavlja vam svoje očitovanje:

- Kao što vam je poznato u tijeku je obnova i izgradnja kolodvora Laslovo-Korod na pruzi L208 Vinkovci -Gaboš- Osijek.
- Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 63/20), članom 85., točkom 2., propisano je da se, ukoliko se radovi izvode na željezničkoj pruzi otvorenoj za redovit željeznički promet, moraju odrediti i osigurati prihvrene uvjeti i način za sigurno odvijanje željezničkog prometa i s njima upoznati sve željezničke prijevoznike, kao i sve korisnike željezničkog prijevoza.
- S obzirom na navedeno u prethodnoj točki, Područna radna jedinica prometa Istok izradila je Privremene upute za posluživanje službenog mjesta Laslovo-Korod u km 016+354 pruge L208 za vrijeme njegove izgradnje/obnove pod brojem 657/21., u kojoj je propisala privremene mjerodavne za vrijeme odvijanja željezničkog prometa.
- Članak 3. točkom 5. Prometnog pravilnika (Pravilnik HŽI-2) propisano je da se u jedinim pravilnikom, uputom ne mogu predviđati sve situacije i svi možebimi slučajevi, te se za njih moraju propisati točne odredbe u skladu s kojima se postupa. Sukladno navedenom, a u duhu osiguranja sigurnosti željezničkog prometa, tijekom izvođenja radova na izgradnji kolodvora Laslovo-Korod, propisani su određeni postupci i fonogrami. Sadržaj pojedinih fonograma nije propisan HŽI-2 nego je, sukladno naprijed navedenom, prilagođen potrebama za navedenu situaciju.
- Nakon konzultacija s Područnom radnom jedinicom prometa Istok utvrđeno je da su svi radnici upoznati s odredbama Upute. Približavamo činjenicu da se isto obavilo u kratkom roku te smo skrenuli pozornost Područnoj radnoj jedinici prometa Istok da se navedeno provesti pravodorno.

HŽ Infrastruktura d.o.o. ZAGREB, Mihanovićeva 12, TROJČINSKI SUD U ZAGREBU, MBS: 080650485, OIB: 35901919995, Naziv i sjedište banke: Privredne banka Zagreb d.d., Zagreb, Radnička cesta 56, BROJ RAČUNA: HR42240009110232824, TELEX: 111111-SPVH-00000, FAX: 01/378 28 11, PREZIDIJ: SPVH-00000, GRAD: Zagreb, ŠČANCI UPRAVE: mr. sc. Darko Baršić, dipl. ing.; Nikolina Papaić, dipl. ing.; Marija Z. Žužnić, dipl. eng.

Kako važeći propisi ne poznaju prijelazne faze u kojima se izvode radovi, dakle razdoblja izgradnje, Sektor za promet kao i Područna radna jedinica prometa Istok, kod propisivanja odredbi vodi računa da se osigura sigurnost željezničkog prometa, sigurnost radnika, te da se omogući izvođenje radova.

Kako ste već upoznati, izvođenje radova na izgradnji novih kolodvora ili obnovi u ratu oštećenih kolodvora obavlja se na više dionica te se za svaku pojedinačno, ovisno o situaciji i slučaju propisuju sigurnosne odredbe. Do sada smo po navedenom principu izgradili kolodvore Gradec, Sveti Ivan Žabno, etc.

S poštovanjem,



Mario Grbešić, predsjednik SPVH

Priloga:1

- dopis broj D/1-8/21 od 27. kolovoza 2021.

Na znanje:

- Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o.

Na znanje:

- Uprava HŽI
- Ured upravljanja sigurnošću
- Područna radna jedinica prometa Istok

Direktor Sektora za promet  
Tihomir Španić, dipl. ing.

# UPOZORENJE

Sektor za promet

tel: +385 (0) 1 378 30 12  
 fax: +385 (0) 1 378 2811  
 e-mail: denis.pisonic@hzinfra.hr  
 naš broj i znak: 1688/21, 1.1.1.D.P.  
 vaš broj i znak:  
 datum: 08. rujan 2021.

Područna radna jedinica prometa Centar,  
 Sjever, Istok, Zapad i Jug

Predmet: Analiza izvršenja Operativnog plana provedbe Politike sigurnosti HŽ Infrastrukture za 2021. godinu za razdoblje 01.04.-30.06.2021. g.

U prilogu dopisa broj 2435-2/21 od 31.08.2021. godine Ured upravljanja sigurnošću dostavio nam je Analizu izvršenja operativnog plana provedbe Politike sigurnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. za 2021. godinu za razdoblje 01.04.-30.06.2021., Analizu Sigurnosnog kontrolinga u 2021. godini, Analizu utvrđenih nepravilnosti od strane glavnih kontrolora i kontrolora informacijsko-sigurnosnih podsustava za razdoblje 01.04.-30.06.2021. i Analizu provedbe redovitog poučavanja u organizacijskim jedinicama prometne, elektrotehničke i građevinske djelatnosti u 2021. godini.

Analizom dostavljenih dokumenata uočeno je da je prilikom obavljanja procesualnih kontrola utvrđen veći broj nepravilnosti u odnosu na isti period prošle godine, a za počinjene nepravilnosti radnici se uglavnom upozoravaju kroz priručni bilježnik Pe-120 uz zanemarivi broj ispostavljenih prometnih prigovora Pe-21.

Kontrolama od strane nadređenih organizacijskih jedinica i glavnih kontrolora prometa Ureda upravljanja sigurnošću utvrđeno je da se najveći broj nepravilnosti odnosi na obavljanje prometne službe i da neposredna kontrola radnog procesa i nadzorna služba u pojedinim kolodvorima nije na zadovoljavajućoj razini, a u pojedinim kolodvorima od strane glavnog kontrolora evidentiran je i veći broj nepravilnosti.

U narednom periodu potrebno je poboljšati neposrednu kontrolu radnog procesa i nadzornu službu od strane radnika zaduženih za nadzor i kontrolu, a dnevne kontrole i podrobne tjedne analize rada provoditi na način propisan čl.40. Prometnog pravilnika (Pravilnik HŽI-2) i čl.12. i 13. Pravilnika o organizaciji i načinu obavljanja kontrole primjene sustava upravljanja sigurnošću (Pravilnik HŽI-659). Prilikom obavljanja redovitog poučavanja, osim redovitih programa, radnicima je potrebno skrenuti pozornost na popunjavanje prometnih evidencija i na nepravilnosti koje se ponavljaju prilikom obavljanja prometne službe.

O poduzetim mjerama molimo da izvijestite Sektor za promet i Ured upravljanja sigurnošću.

S poštovanjem,

Direktor  
 Sektora za promet  
 Tihomir Španić, dipl. ing. prom.  
  




## KAO DA NAM I NIJE STALO

PIŠE: Anto Iličić  
 FOTO: Željko Vukelić

Općinski sud u Karlovcu 9. srpnja

2021. presudio je:

- da se odbija se tužbeni zahtjev tužitelja HŽ Infrastruktura d.o.o., umješača na strani tužitelja HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i umješača na strani tužitelja HŽ Cargo d.o.o. kojim se traži nadoknada štete u iznosu od 4.168.946,75 kuna sa zakonskom zateznom kamatom;
  - nalaže se tužitelju da naknadi parnične troškove u iznosu od 785.437,50 kn + parnične troškove u iznosu od 677.462,50 kn + parnične troškove u iznosu od 635.010,00 kn + parnične troškove u iznosu od 819.602,25 kn, a što zajedno iznosi 2.917.512,25 kn.
- Ukupno tričavih sedam milijuna

kuna.

O čemu se radi?

O sporu koji je nastao nakon izvanrednog događaja od 10. listopada 2001. godine, dakle prije 20 godina. Tada je u kolodvoru Mahično vagon cisterna zapela ispusnim ventilom za utovarno-istovarnu rampu kojom prilikom se otkinuo ventil zbog čega je u zemlju nekontrolirano isteklo 40.070 kg kreozotnog ulja od ukupno 55.000 kg koliko je iznosio sadržaj vagona.

HŽI u tužbi navodi da je do zapinjanja vagona i izljevanja kreozotnog ulja, a time i nastanka štete, došlo iz razloga što je njegov ispusni ventil bio nepropisno dugačak i neispravan tako što

se nije dao zatvoriti čime bi se spriječilo istjecanje sadržaja vagona.

Tuženi su nasud u dokazalikao daje vagon u trenutku davanja u najam bio u tehnički ispravnom stanju, a cisterna hermetički zatvorena. U razdoblju od listopada 1999. do listopada 2001. vagon-cisterna upotrijebljena je ukupno 23 puta za prijevoze iz i u Dansku, Švedsku i Austriju. Prilikom navedenih prijevoza nisu nastale niti su utvrđene nikakve nepravilnosti ili pogreške. Obrana je navela kako utovarno-istovarna rampa na željezničkom kolodvoru Mahično, nije bila u skladu s regulativom UIC 505-1, te da je isključivo uslijed toga razloga došlo do

izvanrednog događaja.

Sud je utvrdio:

- da su ventili u trenutku kontrole bili potpuno ispravni,
- da je sljedeći pregled vagona-cisterne potreban tek 30. 7. 2003.,
- da je stanje na licu mjesta promijenjeno nakon štetnog događaja obzirom je u sklopu sanacije kolodvora izvršeno demonteranje i postavljenje novog prvog i drugog kolosijeka.

Gdje je napravljen zadnji propust?

Tužitelj (HŽ Infra) je propustio sudski osigurati dokaz postojanja propisane udaljenosti između utovarne rampe i osi kolosijeka primjenom instituta osiguranja dokaza iz odredbe članka 272. Zakona o parničnom postupku kojim se osiguravaju dokazi koji se kasnije neće moći izvesti. Stoga, tužitelj nije dokazao da je rampa bila izvedena na propisanoj udaljenosti od osi kolosijeka obzirom su tuženici osporili mjerena koje je izvršilo tužiteljevo povjerenstvo koje je mjerena izvršilo običnim ručnim metrom, a da pritom nisu osigurali ovaj dokaz na propisani način.

Sve zajedno sudjelovanje u procesu i nebriga doveli su do toga da smo u ovom slučaju vjerojatno bez ikakvog opravdanog razloga, ali zbog niza propusta koje smo napravili, platili paprenu cijenu.



Republika Hrvatska  
Općinski sud u Karlovcu  
Karlovac

Poslovni broj: 8 Pn-111/2017-64

#### U I M E R E P U B L I K E H R V A T S K E

#### P R E S U D A

Općinski sud u Karlovcu po sucu pojedincu Ireni Šegavić, u pravnoj stvari tužitelja HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Mihanovićeva 12, OIB 399019199956, i umješača na strani tužitelja HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Zagreb, Strojarska cesta 11, OIB 8057192786, i umješača na strani tužitelja HŽ Cargo d.o.o. Zagreb, Heinzelova 51, OIB 08720210702, zastupanog po punomoćniku Davoru Plišo, odvjetniku u Zagrebu, protiv 1.tuženika Rutgers Chemicals GmbH, Njemačka, D-44579 Castrop-Rauxel, Kekulestrasse 30, zastupanog po punomoćniku Daliboru Valinčiću, odvjetniku u Zagrebu, 2.tuženika DB Cargo, Njemačka, D-55116 Mainz, Rheinstrasse 2, sada Railion Deutschland AG, D-55116 Mainz, Rheinstrasse 2, zastupanog po punomoćnicima iz Odvjetničkog društva Gjanković i partneri iz Zagreba, 3.tuženika SNCF Direction du Fret, Francuska, F-75008 Paris 20, Rue de Rome, zastupanog po punomoćnicima iz Odvjetničkog društva Benko & partneri d.o.o. Zagreb, 4.tuženika NACCO S.A. Francuska, F-75008 Paris 75, Rue de la Boetie, zastupanog po punomoćnicima iz Odvjetničkog društva Rožman i Oredić iz Karlovca, radi naknade štete, nakon glavne i javne rasprave zaključene 28. svibnja 2021., u prisutnosti generalne punomoćnice tužitelja Miroslove Bešić, punomoćnika u zamjeni 1.tuženika, Josipa Martinčića, odvjetnika u Zagrebu, punomoćice 2.tuženika Sandre Folnegović Skačej, odvjetnice u Zagrebu, punomoćnice 3.tuženika Tamare Pavičić, odvjetnice u Zagrebu, punomoćnice 4.tuženika Mirjane Oredić, odvjetnice u Karlovcu, punomoćnika u zamjeni umješača HŽ Cargo d.o.o., Seada Ajaza, odvjetnika u Zagrebu, a u odsutnosti uredno pozvanog umješača HŽ Putnički prijevoz d.o.o., 9. srpnja 2021.

#### p r e s u d i o j e

I.Odbija se tužbeni zahtjev tužitelja koji glasi:  
"Tuženi su dužni tužitelju solidarno platiti iznos od 4.168.946,75 kuna sa zakonskom zateznom kamato po stopi iz članka 1 Uredbe o visini stope zatezne kamate tekuće od 10.10.2001. godine do isplate kao i naknaditi mu parnični trošak, sve u roku petnaest dana."

II.Nalaže se tužitelju HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Mihanovićeva 12, OIB 399019199956 da 1.tuženiku Rutgers Chemicals GmbH, Njemačka, D-44579 Castrop-Rauxel, Kekulestrasse 30, naknadi parnične troškove u iznosu od 785.437,50 kn, u roku od 15 dana.

2

Poslovni broj: 8 Pn-111/2017-64

III.Nalaže se tužitelju HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Mihanovićeva 12, OIB 399019199956 da 2.tuženiku DB Cargo, Njemačka, D-55116 Mainz, Rheinstrasse 2, sada Railion Deutschland AG, D-55116 Mainz, Rheinstrasse 2, naknadi parnične troškove u iznosu od 677.462,50 kn, u roku od 15 dana.

IV.Nalaže se tužitelju HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Mihanovićeva 12, OIB 399019199956 da 3.tuženiku SNCF Direction du Fret, Francuska, F-75008 Paris 20, Rue de Rome naknadi parnične troškove u iznosu od 635.010,00 kn, u roku od 15 dana.

V.Nalaže se tužitelju HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Mihanovićeva 12, OIB 399019199956 da 4.tuženiku NACCO S.A. Francuska, F-75008 Paris 75, Rue de la Boetie naknadi parnične troškove u iznosu od 819.602,25 kn, u roku od 15 dana.

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisani sljedećim certifikatom:  
CN=IRENA ŠEGAVIĆ, L=KARLOVAC, O=OPĆINSKI SUD U KARLOVCU, C=HR

Vjerodostojnost dokumenta možete provjeriti na sljedećoj web adresi:  
<https://usluge.pravosudje.hr/provjera-vjerodostojnosti-dokumenta/>



unosom gore navedenog broja zapisa i kontrolnog broja dokumenta.

Provjeru možete napraviti i skeniranjem QR koda. Sustav će u oba slučaja prikazati izvornik ovog dokumenta.

Ukoliko je ovaj dokument identičan prikazanom izvorniku u digitalnom obliku, Općinski sud u Karlovcu potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.

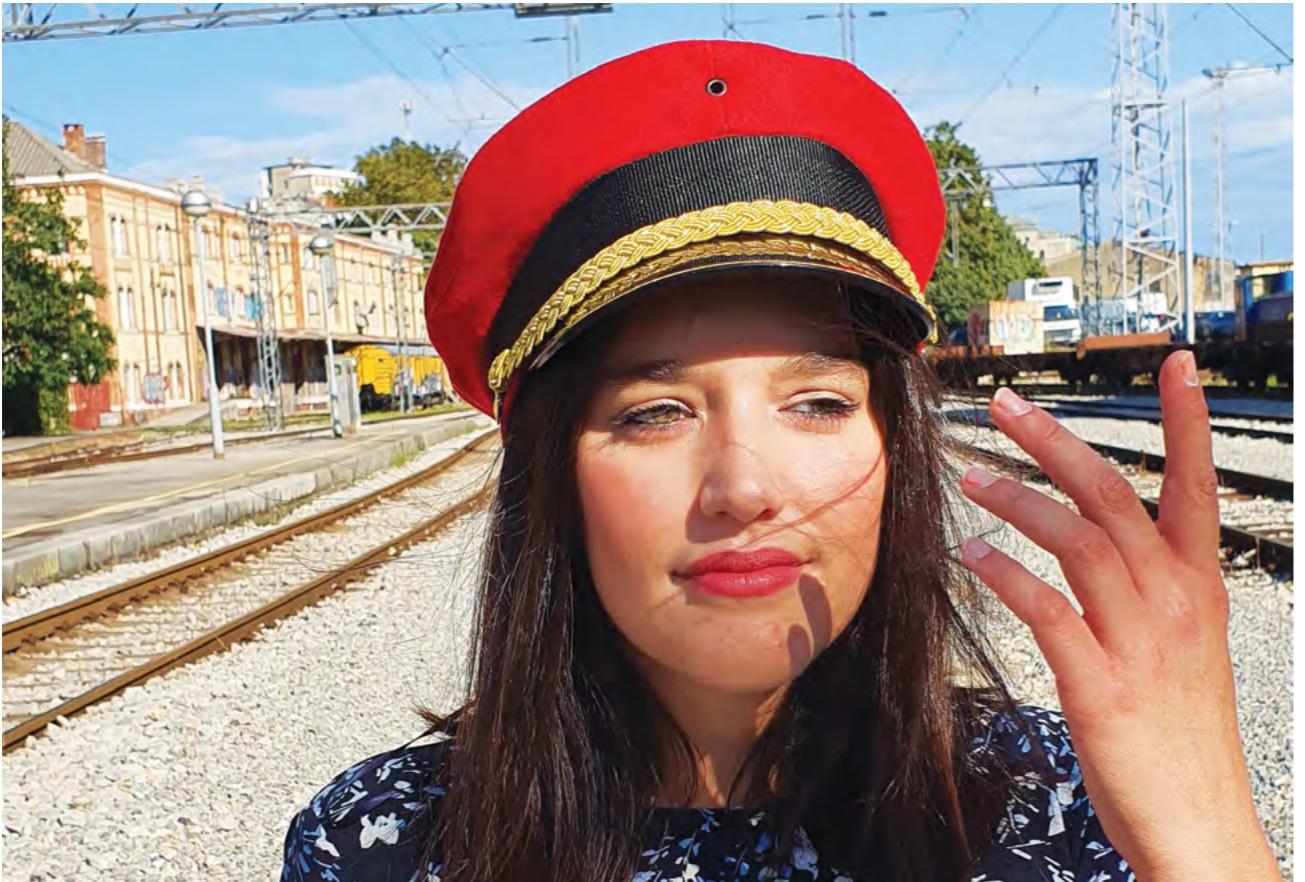


**ELMA RIZOVIĆ mag. iur.**

autorica diplomskog rada na temu  
„Sindikati s posebnim osvrtom na Sindikat prometnika vlakova Hrvatske“

# JAKI I MOĆNI SINDIKATI NOSITELJI SU VELIKIH PROMJENA

RAZGOVARAO: Josip Tirić  
FOTO: Josip Tirić



**Reci nam nešto o sebi.**

Zovem se Elmira Rizović. Rođena sam u Rijeci, gdje sam završila srednju ekonomsku školu te pravni fakultet. Imam 28 godina i naravno, volim sve što vole mladi. To se prvenstveno odnosi na druženja i putovanja. Studiranje generalno, pa tako i na pravnom fakultetu ponekad iziskuje odricanja od nekih užitaka, međutim mogu reći da se sada doista nagrađujem.

**Studij prava jedan je od popularnijih studija u Hrvatskoj, a konkurenca za upasti na neki od četiri pravna fakulteta u RH je redovito velika. Kako si ti „upala“ na pravo u Rijeci uz**

**toliku konkureniju?** Moj put studiranja bio je ponešto drugačiji. Studirala sam kao izvanredni student budući sam uz studij imala veliku želju raditi. Mogu reći da upisati pravni fakultet nije bilo toliko teško, ali otkrit ću Vam tajnu – bilo je teško ostati. (smijeh). Naime, učenje i posao doista iziskuje veliki trud što je u konačnici rezultiralo i stankom na studiju, no sada sam uvjerenja da je to bio odličan odabir. Posao mi je donio mnoštvo iskustva i poznanstva, a naravno tu su i godine radnog staža.

**Mi koji ne znamo nešto više o studiju prava ponavljamo**

**kako su studenti prava štreberi koji samo sjede i uče napamet. Ima li u tome imalo istine?**

Da su pravnici štreberi – to je najveći stereotip s kojim se, pa skoro svakodnevno susrećem. Reakcije pri spomenu da studiram pravo redovito su bile „a joj, vi pravnici morate sve učiti napamet“. Moram Vam priznati jednu veliku istinu, to zbilja nije tako. Uvijek sam govorila da je pravo zapravo jedna divna umjetnost razumijevanja gradiva i preciznog artikuliranja istog u trenucima testiranja znanja. Točno je da studenti prava doista moraju apsorbirati ogromnu količinu informacija, međutim bez razumijevanja

problematike ne može se ni kvalitetno „štrebati“. Naposlijetku, kada krenemo raditi u odvjetničkom uredu, nije bitno što smo naučili napametvećakonaučeno primjeniti jer ipak nam je posao rješavati životne probleme, a to se već ne može naštrebati.

**Evo, konačno si diplomirala. Koliko si u stvari zadovoljna odabranim i završenim studijem?**

Izuzetno sam zadovoljna završenim studijem te da imam priliku vratiti se u prošlost, opet bih isti izabrala. Smatram da je studiranje prava pun pogodak, barem u mojoj slučaju.

**Što bi opisala kao najbolji dio tvog studija prava?**

Trenutno mi je teško izdvojiti određeni moment ili dio studiranja kao najbolji, međutim Klinika iz europskog prava koja se izvodi na petoj godini studija pokazala se izvrsnim iskustvom. Odabirom i upisom tog kolegija imala sam priliku odraditi nekoliko sati prakse u jednom odvjetničkom uredu te nekoliko sati u Općinskom državnom odvjetništvu u Rijeci. Taj segment studiranja mi je uvelike pomogao da jasnije vidim kako se pravo primjenjuje u praksi te od stručnih osoba dobijem sve informacije vezano za zaposlenje.

**Koji su tvoji planovi sad nakon završetka studija?**

Zasada je plan odmoriti, a nakon odmora pronuti na posao. Poput svake ambiciozne i perspektivne „svježe“ diplomirane pravnice težim k poslu koji će biti od najboljeg utjecaja na moj profesionalni, ali i osobni razvoj.

**Kroz ovih nekoliko pitanja i odgovora upoznali smo tebe. Predlažem da sad obradimo glavni razlog za ovaj razgovor. Tvoj diplomski rad nosi naslov „Sindikati s posebnim osvrtom na Sindikat prometnika vlakova Hrvatske“. Kako si došla do te teme?**

Ta je tema diplomskog rada zapravo bio najlogičniji slijed dogadaja ako uzmete u obzir da sam dijete člana Sindikata koji je bio predmet moje analize. Velika je vjerojatnost da sam o sindikatima, štrajku, kolektivnim pregovorima i svemu ostalom što se odnosi na taj institut slušala čak i prije upisa u osnovnu školu (smijeh). Osim toga, na četvrtoj godini studija prava u Rijeci izvodi se kao obvezan kolegij Radno i socijalno pravo. Kako od završetka srednje škole radim, imala sam priliku upoznati se s mnogim institutima radnog prava i prije samog izvođenja kolegija. Na odabir teme potaknula me je i moja mentorica, izv. prof. dr. sc. Sandra Laleta kojoj se



ovim putem želim zahvaliti. Diplomski rad doživljavam kao „krunu“ studiranja stoga s ponosom mogu reći da sam pisala o temi koja je zbilja predmet mog interesa uz mentorstvo divne profesorice.

**Tema koju si obrađivala sugerira nam da su tvoji interesi usmjereni prema problemima koji su izloženi javnosti, prema zaštiti slabijih i obespravljenih. Je li to krivi dojam?**  
Dojam je potpuno opravдан! U radnim odnosima često sam, uz kolege, i sama bila žrtva loših uvjeta počevši od prekovremenog rada koji nije uvijek bio plaćen, rada bez odmora, zastrašivanja i prijetnji otakzom itd. Ulaskom u takav svijet vrlo mladi shvatite da stvari oko vas funkcioniraju nimalo naivno stoga je je i to, uz sve dosad spomenuto, utjecalo na odabir teme diplomskog rada.

**Slobodaudruživanjaradnika te njihovo okupljanje u sindikalne udruge nije uvijek imala pozitivnu reakciju vladajućih. Je li tako i danas?**

Mišljenja sam, što se nerijetko pokazalo točnim, da sindikati s jakom socijalnom moći izazivaju strah i oprez od strane poslodavaca i Vlade. To je za radnike izuzetan uspjeh, pogotovo kada se osvrnemo na činjenicu koliko je radnik nekada bio obespravljen, ali čini se da se povijest ponavlja. Danas jaki, moći sindikati mogu biti nosioci velikih ekonomskih i političkih promjena te poslužiti kao izvrstan korektiv u odnosu poslodavac - radnik, no također smatram da kao

društvo u jednoj mlađoj i krhkoi demokraciji još uvijek nismo spoznali sve benefite takve vrste udruživanja.

**Najvažnija uloga sindikata je kolektivno pregovaranje. Kakav je tvoj dojam glede te uloge i SPVH?**

Kolektivno pregovaranje i sklapanje kolektivnih ugovora doista je najvažnija misija svakog sindikalnog djelovanja. Smatram da je SPVH od svojih početaka išao u jednom izuzetno dobrom smjeru kada je o tome riječ, pokušavajući zaštiti radnike prometnog sektora i ishoditi što bolje uvjete rada na željeznici. Međutim, okolnosti i trenutna dešavanja uzrokovana pandemijom COVID19 samo nam pokazuju koliko svijet rada može biti nestabilan. No, smatram da se smisao sindikalnog djelovanja ne svodi isključivo na povećanje plaća. Ponekad je to potpuno sekundarno pogotovo u trenucima kada treba sačuvati radna mjesta, a da je tomu tako pokazao je SPVH onda kada je djelovao i utjecao da se u vrijeme gospodarske krize u RH sačuvaju mnoga radna mjesta.

Odricanje od povećanja plaća u zamjenu za očuvanje radnih mjesta primjer je ne samo sindikalne, već i ljudske solidarnosti u djelovanju SPVH i onda takvom sindikatu morate željeti isključivo uspjeh.

**Jesili osimte uloge upoznala SPVH i kao sindikat koji i na druge načine ostvaruje svoju ulogu - brigu za svoje članove?**

Naravno. SPVH putem svoje web stranice, ali i društvene



mreže facebook redovito obavještava svoje članove o gorućim problemima što u segmentu radnog zakonodavstva općenito, što u okviru rada na željeznici. Obavještavati svoje članove o svim promjenama i dešavanjima koja utječu ili mogu utjecati na njihov položaj smatram najboljim vidom brige za člana sindikata. Osim toga, SPVH rado pomaže svoje članove, ali i sve ostale radnike na željeznici u vrijeme elementarnih nepogoda. Tako su i nedavni potresi utjecali na organizaciju humanitarne pomoći za željezničke radnike kojima su oštećene kuće ili druga imovina što je uključivalo volontiranje članova Sindikata te isplatu novca iz fonda za pomoći.

**ZOR je praktično najvažniji zakon koji određuje sindikalno djelovanje. Vidiš li u njemu prostora za poboljšanje zaštite radnika?**

Zakon o radu, kao niti jedan drugi zakon nije savršen. Smatram da ima puno prostora za poboljšice jer trenutno stanje u RH apsolutno ne ide in favorem radnika. Imamo situaciju da se kroz svake izmjene ZOR-a smanjuju i radnička prava. Prvenstveno se to odnosi na velik broj ugovora o radu na određeno vrijeme gdje smo u samom europskom vrhu po broju istih. Svakako bi trebalo potencirati smanjenje vremenskog trajanja i broj takvih ugovora, ali i svih ostalih nesigurnih oblika rada. Na to se redovito veže i pitanje otpremnina, zaštite od otkaza i sl., međutim problem je ipak veći od samog Zakona o radu. Riječ je o cijelokupnom mehanizmu, usudit će se reći i mentalitetu društva, klijentelizmu, korupciji i ostalim anomalijama koje su se pojavile kao posljedica tranzicije.

**U svom diplomskom radu branila si tezu da jedino sindikati vođeni profesionalnim liderima s ispravnim motivima doista predstavljaju conditio sine qua non borbe za prava radnika. S odmakom od vremena kad si pisala diplomski čini li ti se na primjeru SPVH točnom ta teza?**

SPVH je izvrstan primjer postavljene teze. Zato moram napomenuti da mi je uistinu drago što je predmet moje analize u diplomskom radu bio upravo jedan takav sindikat. Suočeni smo s činjenicom da je hrvatsko društvo izuzetno osjetljivo i nepovjerljivo prema sindikalnom djelovanju. Svakodnevno možete čuti rečenice „oni ne rade ništa“ ili „oni rade isključivo za sebe“. Nažalost, tu ima dosta istine jer su mnogi u sindikatima našli slobodno radno mjesto i siguran posao, neki bi rekli žive „hrvatski san“ (smijeh), umjesto priliku za pomoći sebi i drugima. Ja sam u djelovanju SPVH prepoznala profesionalnost, vrhunske lidera, ali i ono najvažnije, želju da stoje rame uz rame s radnicima i izbore se za njihova prava.

**Svjedoči li tvoj diplomski da je SPVH na sindikalnoj sceni nadrastao željezničke okvire?**  
To mi je zasada vrlo teško reći budući da sam istraživala isključivo djelovanje i rad SPVH, ali ono što tvrdim jest da SPVH nadrasta cijelokupne društvene okvire u RH. Takvo razmišljanje potvrđuje i činjenica da se isti može pohvaliti s najvećim brojem članova u HŽ Infrastrukturi d.o.o. Kada imate reprezentativan sindikat koji toliko godina opstaje na sindikalnoj sceni, uz povjerenje velikog broja članova, onda budite sigurni da

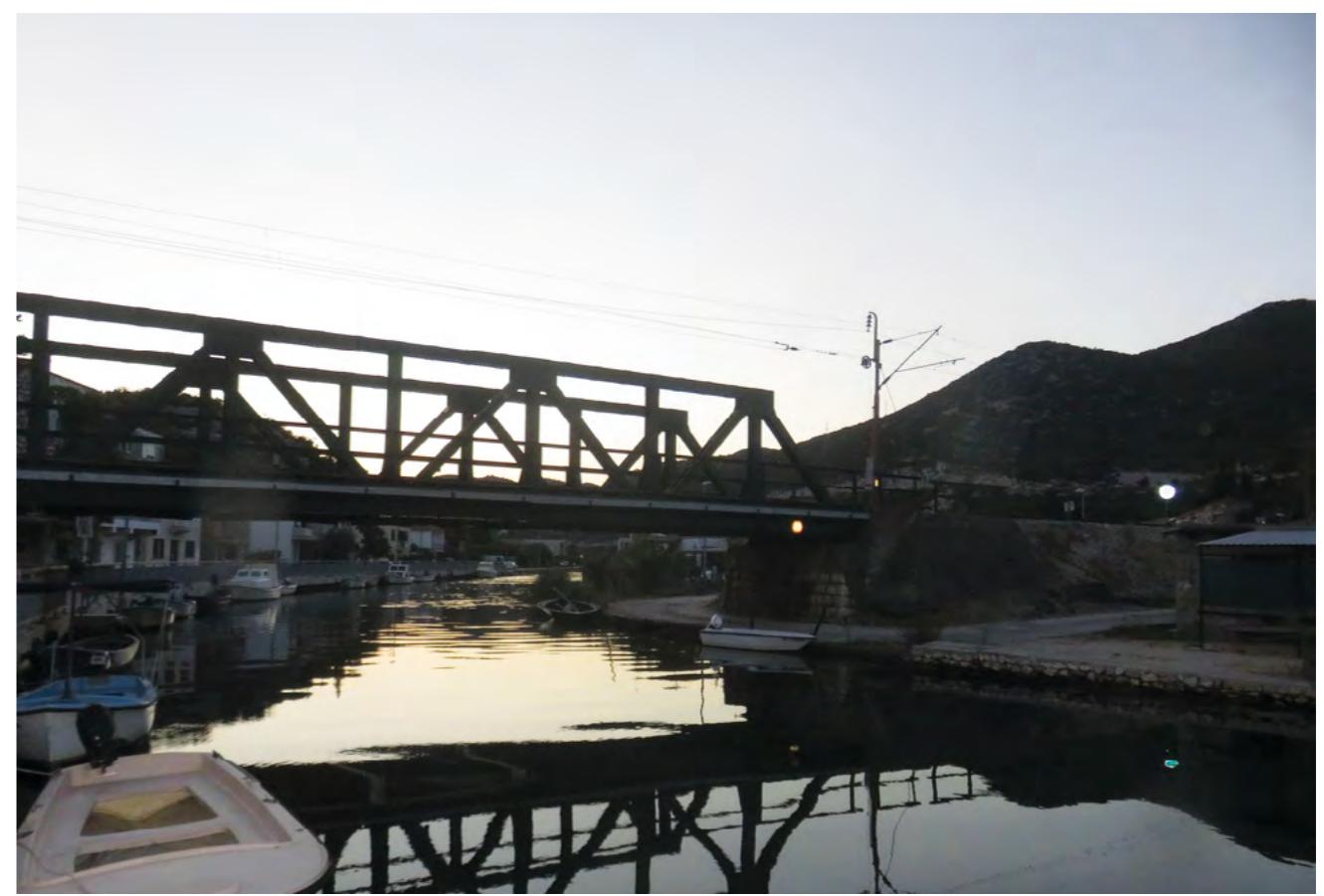


netko izvrsno radi svoj posao. A to se danas traži i cjeni, zar ne?

### Želiš li istaknuti još nešto o SPVH-u?

Zapravo, iskoristila bih ovo pitanje i priliku da se zahvalim tajniku SPVH, Anti Iličiću i sindikalnom povjereniku u funkciji radničkog vijeća za Područnu radnu jedinicu prometa Zapad, Josipu Tiriću, jer su zaslužni za moje upoznavanje s radom i djelovanjem SPVH.

Uz takvo vodstvo SPVH radnicima pruža nadu da će se njihov glas čuti, da postoji netko tko brine o njihovim interesima. Stoga Vam mogu poželjeti samo da ostanete vodeći Sindikat u HŽ Infrastrukturi!



## TROVRO

PIŠE: Berislav Žilić

FOTO: Berislav Žilić

**“Želja vuče kada vjetri pušu  
I satima gledat u daljinu  
Odmoriti i srce i dušu”**

Početni je stih pjesme **Popeti se na najveće brdo** Ivana Ćuljka iz Rovišća, koji mi ištři kao misao negdje iz duboke memorije gdje spremam posebno drage stihove i kada ugledam meni neko posebno dragu brdo ili planinu. Ne javlja se on samo za one iz djetinjstva nego i za one koja sam ugledao kasnije i popeo se na njih do današnjih dana.

Jedno od njih je i Trovro, brdo u Neretvanskoj dolini. Nalazi se iznad Rogotina, a sa njega se za vrijeme čistih dana vidi toga puno; Ploče Teretna, Ploče Putna, pruga iza nje sve do ulaznog signala u Rogotin, a u daljini stajališta Rastoka, Komin i kolodvor Opuzen. Bio je to opravdani razlog što sam se prvi put popeo na njega. Bilo je to vrijeme dječačkoga veranja po kršu i traženje najboljeg pogleda na prugu, na vlakove

i njihovu muziku koju sam volio slušati. Nije puno visoko, vrh je na samo 114 m iznad Neretve, Crne rike, jezera Vlaška i mora.

Ono što se sa njega vidi zасlužuje da se ode. Brdo je oplemenjeno popločanom stazom od podnožja do vrha, na kojoj se nalaze postaje Križnoga puta, koje odgovaraju prilikama u svakodnevnom životu. Križevi nisu u savršenom redu i uvijek pod pravim kutom na tlo. Neka nisu. Na vrhu se nalazi veliki križ, koliko je visok ne znam, ispod kojeg se može lijepo sjesti, nasloniti na njega, gledati na sve četiri strane svijeta a meni je kod ovoga posjeta opet isplivo stih:

**I satima gledat u daljinu  
Odmoriti i srce i dušu.**

A ona se odmara pogledom na more, Pelješac, Ušće Neretve, njenu dolinu prema Opuzenu, jezeru Parila, brdima Rabi, Desni, jezeru Vlaška, pločansku Luku, trajekte što odlaze i dolaze.



# ŠTAJGA ILI PUT U MAGLU

## Ivana Šojat



## “ŠTAJGA ILI PUT U MAGLU”

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

U proteklih skoro 10 godina izlaženja i 114 izdanih brojeva lista „NA PERONU“, gotovo da nema teme vezane uz željeznicu i željezničare koje se nismo dotakli i na odgovarajući način obradili. Vremenom su se isprofilirale i neke stalne rubrike od kojih je zasigurno najpoznatija i najdugovječnija, „U SKRETANJE“ kolege Nenada Katanića. Tu su i neizostavni razgovori s našim kolegama izvršnim radnicima (JEDAN OD NAS), željezničarima braniteljima (DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI), kolegama koji su u mirovini (BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI), te osobama iz javnog života (POZNATA LICA I ŽELJEZNIČARI). Ovog ljeta odlučili smo otići i korak dalje, tako da od ovog broja počinjemo s realizacijom rubrike „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA“, a u kojoj nam je namjera predstaviti Vam djela kako domaćih, tako i stranih autora s područja književnosti čiji su sadržaj i tematika uglavnom bazirani na željeznicu i željezničarima. Jedan manji dio tih djela s pravom se ubraja u vrhunska ostvarenja pisane riječi, te su shodno tome poznata i priznata i u onom više nego zahtjevnom književnom i čitalačkom svijetu. S druge strane, veliki broj njih potpuno je neopravданo ostao nezamijećen i nedostupan široj javnosti. Upravo ta neafirmirana i malo poznata djela, a tu prvenstveno mislimo na ona naših domaćih autora, osim one književne, imaju i onu drugu vrijednost, odnosno na svojevrstan način predstavljaju dokumentiranu povijest jedne već pomalo zaboravljene željeznice, koju zahvaljujući brojnim episodistima koji nažalost već godinama o njoj odlučuju, polako ali sigurno „guta već daljina“ (ona vremenska). Ovo je naš pokušaj da tu vrijednost otrgnemo od zaborava, nadajući se da ćemo ovim našim predstavljanjima nekima od tih djela, ako ne udahnuti novi život, a ono barem produžiti onaj postojeći. Odlučili smo se početi s „najsvježijim“ takvim ostvarenjem, točnije knjigom koja se svojom kvalitetom i izvrsnošću vrlo brzo svrstala u onaj manji i poznatiji krug dijela sa željezničkom tematikom. Riječ je o remek-djelu moderne hrvatske književnosti, romanu „Štajga ili put u maglu“ poznate osječke književnice Ivane Šojat. Inače, za one koji ne znaju, gđa Šojat je višestruko nagradjivana hrvatska književnica i prevoditeljica, autorica brojnih eseja, kratkih priča, poezije, novela i romana. Od nagrada spomenut ćemo samo da je za svoj iznimski književni opus dobila, točnije objedinila nagrade za književnost (nagrada „Vladimir Nazor“), najbolji roman (nagrada „Ksaver Šandor Gjalski“) i knjigu godine (nagrada „Josip i Ivan Kozarac“). Ovo predstavljanje odlučili smo odraditi kroz razgovor s autoricom, kao što ćemo to običavati i s drugim djelima s čijim autorima ćemo biti u mogućnosti stupiti u kontakt. A samo predstavljanje teklo je otprilike ovako...

Poštovana gđo Šojat, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da kao prvi u našem serijalu „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA“ predstavite našim čitateljima svoj roman „Štajga ili put u maglu“. Za sam početak molio bih Vas da nam razjasnite što je u stvari „štajga“?

Štajga je germanizam kojim se označava željeznički ili autobusni kolodvor, ali i prostor na kojem „noćne dame“ prodaju svoje putene usluge. U Vinkovcima je štajga i uobičajeni naziv za cijeli prostor oko samog kolodvora, prostor na kojemu se odvijao značajan dio gradskog života prije Domovinskog rata, a kako moj roman govori o Gradu

kojemu je željezница oduvijek bila temeljni potporanj svekolikog života (i u gospodarskom i u društvenom smislu), štajgu u naslovu jednostavno nisam mogla zaobići, izbjegći.

Zanimljiv je proces stvaranja ovog romana. Obično se po nekim književnim predlošcima rade predstave, dok je u ovom slučaju taj proces bio obrnut...

Da, točno tako. Nikad do sad nisam stvarala na takav način. No, nisam mogla ni odbiti izazov što ga je pred mene postavio ravnatelj vinkovačkog Gradskog kazališta „Joza Ivakić“, gospodin Zdenko Rečić koji je apsolutno htio da zajedno napravimo

predstavu o Vinkovcima. Kako bi predložak za predstavu bio čim prije gotov, prvo sam napisala svojevrsnu skicu za roman. Kazalište naime ne podnosi prevelik broj likova i pretjerano zalaženje u detalje. Zato u predstavi nema cijelog niza likova koji su itekako važni u romanu.

Možete li nam ukratko reći na čemu se roman temelji?

Roman je priča o jednoj vinkovačkoj željezničarskoj obitelji. Glavni lik je Andrija, šef kolodvora koji se kroz sjećanje na vlastitu mladost prisjeća i grada i kolodvora iz nekih boljih, sretnijih vremena. Istodobno, kroz njegovu priču o sadašnjosti dobivamo

A close-up photograph of a woman with short, spiky, reddish-orange hair. She is wearing thin-framed glasses and a black turtleneck sweater. She is looking slightly to her left with a neutral expression. The background is blurred, showing green trees and some buildings, suggesting an urban park setting.

ispovijest o sustavnom zanemarivanju i propadanju Hrvatskih željeznica. Osim toga, Andrija je dragovoljac, sudionik Domovinskog rata, pa je kao takav i svjedok odnosa društva prema braniteljima. Njegova supruga je profesorica koja svjedoči i o školstvu koje nam nije na čast.

**Kad je željeznica u pitanju, Vi tu niste „putovali u maglu“ jer je ona na neki način dio i Vaše obiteljske priče...**

Moj djed, Josip Šojat, cijeli je radni vijek proveo radeći na Željeznicama. Bio je strojobravar i radio je na remontu lokomotiva. Radio je u Subotici, Doboju, naposljetku i Vinkovcima i Osijeku. U Vinkovcima su se moja baka Marija i on i upoznali. Ondje su se rodili moj otac, tetka i stric. Tek poslije su preselili u Osijek. S bakom sam

često šinobusom putovala u Vinkovce režijskom kartom. Osim toga, baka je živjela u željezničarskom naselju, u kući smještenoj tik uz takozvano „svratište“. Otac moje najbolje prijateljice iz djetinjstva, Katarine, bio je željezničar, prometnik. Taj svijet meni, dakle, uopće nije stran. Odrastala sam u njemu uza sam osječki kolodvor.

U romanu na prilično eksplicitan način progovarate o dugogodišnjem poslijeratnom propadanju željeznice. Jeste li to imali neko „duboko grlo“ unutar sustava ili ste na neki sofisticiraniji način dolazili do potrebnih informacija?

Kao i tijekom rada na mojim prethodnim romanima, i tijekom pisanja Štajge sam susrela mnogo divnih itekako upućenih ljudi

koji su bili voljni iznijeti mi svoja svjedočanstva. Silno sam im zahvalna na tome. Osobito zato što smatram da konačno treba otvoreno, pred širom javnošću govoriti o istinskom stanju na željeznicici koje je izuzetno loše zbog loše upravljačke politike. Identitet osoba koje su mi ukazale na gadljive spletke i potpuno nestrucne poteze koje uopće ne bismo mogli nazvati poslovnima razumljivo neću razotkriti, budući da bih time ugrozila njihova radna mjesta. I onako je najvažnije doznati istinu. To znaju svi danas zaposleni u Hrvatskim željeznicama.

**Stanje na željeznici iskoristili ste i kao ogledni primjer sveopćeg stanja u državi; besperspektivnost, nesnalaženje, apatija, odlazak mlađih, korupcija, nepotizam, divlji kapitalizam... Jesu li željeznica i**

## **željezničari u stvari najveći gubitnici tranzicije u Hrvatskoj?**

Željezničari su najtragičnije žrtve pretvorbe koja se događala u jeku ratnih razaranja. I doista, stanje na Željeznici zapravo je ilustracija općeg stanja u Hrvatskoj. Potpuno zapanjena infrastruktura, bezidejni upravljački kadar, Željeznička kao poligon za uhljebljivanje potpuno nestručnih, sve je to samo slika društva u kojem živimo. Dok se cijela Europa, njezin zapadni dio, prebacuje na željeznički promet - kako teretni, tako i putnički - koji je ekološki najprihvatljiviji, Hrvatska gradi autoceste i potpuno zanemaruje postojeću željezničku infrastrukturu, razbija kompaktne ustroje na tri zasebne jedinice, privatizira prijevoz cisternama, opskrbu dizelom i još mnogo toga. Zapadni Euroljani na posao putuju vlakom, dnevno tako prevaljuju udaljenosti i od sto kilometara, a u nas imamo vlakove „na kapaljku“. Pruge su nam opasne, sustav skretnica je takav da skretničari Boga mole da se ništa ne raspade u trenutku prolaska vlaka...

**Moram priznati da ste u mnogim  
stvarima spomenutim u romanu**

nepogrešivo detektirali osnovne probleme s kojima se mi na

željeznici susrećemo. Tu prije svega mislim na činjenicu da nam najveći problem nisu razni „alkemičari“ i „paraziti“ pristigli iz „Hrvatskog telekoma“, „Konstruktora“ ili Mesne industrije „Gavrilović“ utjelovljeni u onoj gospodji veterinarki iz Ljudskih resursa, već oni koji su 2., 3. ili čak 4. generacija na željeznici, a koji su, kako to kaže Vaš glavni junak, svo vrijeme dok se željeznička uništavala, šutjeli i klečali...

a onaj dio o propuštenim prilikama  
načinu na koji nas to oblikuje kao  
sobe. Tu progovarate iz vlastitog  
kustva?

o prirodi sam borac i ne predajem se  
ko. Promatram, međutim, ljude oko  
ene, ljudi koji se puštaju, prepustaju  
bude mi ih žao. Znate, postoji onaj  
raz „posljednji vlak“ koji je beskrajno  
ikladan. Trebali bismo biti hrabriji.

"Stajga ili put u maglu" izdana je jeku najveće pandemije i svih graničenja koja su išla uz nju. I pred toga, uspjela je doći do onih pojima je bila namijenjena. Kakve bile reakcije čitalačke, a kakve rukčne kritike?

ve uvijek nađe svoj put. Sudbina poput vode koju ništa ne može ozundati. Reakcije čitatelja su sjajne. Svakodnevno mi se javljaju moji čitatelji, šalju poruke preko društvenih mreža, mailom, neki čak pronađu mog telefona, pa me zovu. Što se od profesionalnih kritičara tiče, stanje je odvojeno. Ima ih koji hvale „Štajgu”, i ima i onih drugih. Svatko ima pravo na svoje mišljenje i stav. Ipak, od svakog „trucnog” sećiranja, meni je oduvijek bilo najvažniji bio stav mojih čitatelja. Jer:



knjiga koju kritičare hvale, no publika je ne čita nije ispunila svoju sudbinsku namjenu. Knjiga bez čitatelja je ništa.

**Čitajući većinu dostupnih stručnih kritika, gotovo sve polaze od teze da ste u knjizi prikazali lošiji dio našeg društva (ljudi s margini, pijance, žene lakog morala, samoubojice...). Jeli to baš tako? Ako bismo pogledali tko se kod nas smatra društvenom elitom, osobni utisak mi je da ste u stvari prikazali bolji dio društva...**

Znate, ima ljudi koji žive pod staklenim zvonom, u nekakvu svom savršenom, malenom svijetu sazdanom od savršenih, uglađenih sudbina. Takvim ljudima je strano sve o čemu pišem. Onako kako je i meni strano sve uglađeno. Oduvijek sam se družila s ljudima koje ti, uglađeni nazivaju „običnim malim ljudima“. Ti koje neki posprdo nazivaju običnima i malima zapravo u sebi nose punokrvne, prave, potresne životne priče, priče koje me nadahnjuju, zbog kojih zapravo i pišem.

**S ove vremenske distance, možete li reći koliko je danas željeznica zahvalna kao književna tema?**

Kratko ću samo reći: mogla bih napisati još pet romana o Željeznicu. Već sama promjena glavnog aktera mijenja sve, stvara novo polazište, novu putanju radnje.

**Proces uništavanja željeznica u Hrvatskoj ide dalje; ukidaju se vlakovi, umjesto onih koji se nisu ukinuli voze autobusi, smanjuju se radna vremena kolodvora, smanjuje se broj izvršnih radnika... Kao netko tko je upućen u tu problematiku, a sve to gleda sa strane i samim tim ima objektivniji pogled od nas iz samog sustava, vidite li Vi tu neku perspektivu?**

Žele li odgovorni okončati ovu lavinu propasti, moraju djelovati odmah i sad, postaviti stručne ljudi na ključna mesta. Više nije vrijeme za igru,

davno je prošlo to vrijeme. Svaka prekinuta linija je poput amputacije jednog dijela teritorija. Uništavanje željeznice je čin veleizdaje. Sramota je, primjerice, da Osječani u 21. stoljeću do Zagreba vlakom putuju minimalno pet sati. Udaljenost manju od 300 kilometara! Znate, u Belgiji vlak kojim ljudi iz Valonije svakoga dana putuju za Bruxelles udaljenost od 100 kilometara prelazi za 50 minuta. Pritom se desetak puta zaustavlja kako bi primio nove putnike. Vjerujem, međutim, da se još uvijek sve može promjeniti.

**Za sam kraj razgovora, gdje se knjiga može naći i što biste poručili (ili preporučili) našim čitateljima,**



**odnosno željezničarima koji se odluče da je pročitaju?**

Knjiga se može kupiti u svim knjižarama, a može se naručiti i preko mrežne stranice mog nakladnika, Frakture. Što bih poručila? Poručila bih da nije vrijeme za strah, da treba otvoreno govoriti, djelovati preko sindikata, zahtijevati promjene. Znate, nitko ne obraća pozornost na one koji šute... Nitko neće umjesto nas promijeniti stvari. Svatko od nas mora sudjelovati u promjeni.



**NIKOLA AGELIĆ**

**prometnik vlakova u kolodvoru Drenovci**

# DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

**Rođen sam u Vrbanji gdje sam proveo najveći dio života. Oženjen sam i otac sam četvero djece. Moj željeznički put je započeo davne 1981. godine na Kastvu u tadašnjoj željezničkoj školi i na tečaju prometno-transportnog radnika. Po završetku tečaja sam radio kao manevrista u kolodvoru Rijeci gdje sam ostao do polovice 1985. godine s prekidom zbog služenja vojnog roka u tadašnjoj državi. U šestom mjesecu 1985. godine prelazim u teretni kolodvor Vinkovci. U teretnom kolodvoru Vinkovci ostajem do kraja 1987. kada prelazim u kolodvor Vrbanja gdje radim kao skretničar do 2011. godine. Spomenuti radni vijek u Vrbanji prekinut je zbog Domovinskog rata u kojem sam pet godina bio u pričuvnom sastavu HV-a. Nakon 2011. godine sam prešao na radno mjesto prometnika vlakova u kolodvoru Drenovci gdje i danas radim te se nadam da će za dvije godine dočekati kraj svog željezničarskog puta.**

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Sjećate li se najvažnijeg poticaja za vaše opredjeljenje za dolazak na željeznicu?**

Na željeznicu sam došao spletom okolnosti te je kao i danas tako i te davne 1981. g. Slavonija bila suočena s problemom nedostatka radnih mjesta. Dijeleći sudbinu mojih 30 sumještana koji su iz istog razloga potražili sreću na željeznicu od Dugog Sela, Zagreba, Slovenije i Rijeke, tako sam i ja te 1981. godine kao privremeno rješenje prihvatio posao na željeznicu u Rijeci. Međutim gledajući danas s ove vremenske distance i uzimajući u obzir ponudu na tržištu rada, posao na željeznicu se pokazao kao dobar izbor tako da svoj radni vijek na kraju ipak privodim kraju obilježen željeznicom i željezničarskim temama i dilemama. Danas smatram da bih, kada bih se mogao vratiti na početak svog

radnog vijeka, opet odlučio biti željezničar.

**Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena?**

Danas sa ponosom mogu reći da sam bio željezničar tih osamdesetih godina kad je željezница bila na vrhuncu svoje snage u odnosu na prije toga i osobito gledajući iz današnjeg vremena. Također radio sam u dva kolodvora: Rijeka i Vinkovci koji su različiti po organizaciji i vrsti posla. Tada su bila vremena stvarnih željezničara, ljudi koji su u duši to bili i živjeli život željezničara. Htio ne htio morao si prihvatiti pisana i nepisana pravila ili otići. Ali to su neka vremena koja su otisla u nepovrat o kojima se sad može samo pričati, kao na primjer o 6 manevarskih sastava u Rijeci

te o teretnoj Vinkovci koja je imala dosta velik obujam posla. Sve su to već prepričane priče i na osobama koje su to proživjele ostao je trag, nostalgija i sjećanje na ta vremena koja danas mnogi ne razumiju.

**Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?**

U rat sam uključen prvenstveno zbog specifičnosti mjesta u kojem živim a koje se nalazi na krajnjem istoku Hrvatske po nazivu Cvelferiji koja je sa tri strane omeđena granicom sa BiH i Srbijom a sa sjeverne strane spačvanskim šumama. U tim vremenima promjena, kao i većini kojima je kako se kaže upisano u genima, nisam puno razmišljao nego sam odmah bio na raspolaganje i stavljen sam tamo gdje se smatralo da je potrebno, ne znajući u tom trenutku što je pred nama ali

svjesni da se nešto mora poduzeti. Tako sam se polovinom 90-te priključio tadašnjim nenaoružanim odredima, što je poslije preraslo u dragovoljačke naoružane odrede, pričuvni sastav policije ZNG, te organizirane postrojbe unutar HV. Cijelo vrijeme rata proveo sam u istoj postrojbi, na istom prostoru pod različitim nazivom od tzv. dragovoljačkih odreda do 131. br. HV kao aktivni učesnik u ustrojavanju postrojbi u različitoj formaciji, organizaciji i izvođenju zadaća postrojbe od razine voda do bojne. Od rada izvidničke skupine po spačvanskim šumama s vremenom se preraslo u bojnu. Kako se tijekom domovinskog rata pa sve do oluje 1995. razina aktivnosti povećavala, tako se nakon toga smanjivala te je po raspушtanju i demobilizaciji 2. bojne unutar 131. br. HV moj put vojnika završen. Nakon toga sam se, u listopadu 1996. g. vratio tamo odakle sam otisao u šestom mjesecu 1991. g. a to jest nazad na željeznički kolodvor Vrbanja koji je to nažalost tada bio samo na papiru.

**Sudjelovali ste u obrani RH tijekom Domovinskog rata. Biste li podijelili neka iskustva iz ratnih dana?**

Kao i svi koji su prošli to vrijeme neizvjesnosti svaki dan je na nekakav način priča za sebe, osobito sam počeci. Jedan od najvećih izazova bila je neorganiziranost. Svako dvorište, svaka ulica, svako mjesto vodilo je svoj nekakav rat, uglavnom prepušteni sami sebi.

**Slažete li se s ocjenom ili dojmom da su hrvatski branitelji stalno »na tapeti« skoro svim hrvatskim vladama, tu mislim podjednako i na sadašnju i prošlu?**

Naime, čini se - usprkos svim deklarativnim istupima pojedinih ministara i političara, njihovim protokolarnim gestama, pa, potrebno je istaknuti, i stvarnoj skribi u njihovu zbrinjavanju i njihovih obitelji - kao da postoji stalna napetost na relaciji branitelji-hrvatska vlast. Prvi problemi za branitelje počeli su formiranjem domobranksih postrojbi u proljeće 1992. i neravnopravna podjela činova. Uključeni su ljudi koji su do tada čekali gledajući u kojem smjeru Hrvatska ide. Već tada se vidjelo da se određeni ljudi po pitanju radnih mjeseta neće imati gdje vratiti. Donošeni su zakoni koji su ljudima nudili određene pogodnosti za koje velika većina nije imala uvjete

a i nije bila spremna. Nažalost recept privatizacije preslikan je i na braniteljsku populaciju. Neki su na raznorazne načine došli do rješavanja svojih privatnih pitanja i ostvarenja osobnih ciljeva. Velika većina ljudi je ostala izvan toga te kako bi koliko-toliko opstali, bili su spremni pogaziti i dostojanstvo da bi bar prividno sebi i djeci stvorili nekakvu pozitivnu sliku.

**Kako gledate na medijski tretman branitelja?**

Koliko god monstruozno zvučalo, oni kao da su im najzanimljiviji tek kad netko od njih počini samoubojstvo, nekakvo zlodjelo ili zločin. Dojam je da je danas sramota pričati o žrtvi branitelja. Svaki dan smo svjedoci toga da se veća medijska pažnja pridaje onima koji su stradali sa druge strane nego što se daje hrvatskim braniteljima. Danas se u medijima ne govori o ubijanju hrvatskih branitelja jer to vrijeda drugu stranu i o tome se ne smije pričati. To su stvari koje sve branitelje bole, iritiraju i izazivaju frustracije i osjećaj nemoći i nepravde. Što za posljedicu ima opće nezadovoljstvo koje je vidljivo na svakom koraku. Otima se, zatre se, zabranjuje se i gazi se onaj ponos za koji se ginulo i



za koji su ostavljene najbolje godine života.

#### Kako preskočiti te »kineske zidove» podignute u mnogim područjima javnoga života koji kriju pravu istinu o Domovinskom ratu?

Koliko se tu sad može što napraviti. Ljudi koji su nekada bili na čelu, vodili, organizirali, imali povjerenja, je društvo velikim djelom marginaliziralo ali tome isto tako doprinijeli i sami branitelji. Velika većina njih svoje nadređene vidi kao djelomične krvce zbog kojih su ostali na vjetrometini društva. Dok se od nas tražilo da budemo vojnici, iza leda nam je država pokradena.

**Divimo se i podržavamo braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa suborcima, jesu li te veze drugačije od onih prijateljstava prije rata?**

Neke veze su neraskidive, mada sve nas je život odveo svojim putem tako da se sa nekim susretнем na obljetnicama a sa nekim se nisam vidio preko 20 godina. Jednostavno vrijeme leti i život čini svoje.

**Naša djeca ne znaju nabrojiti ni pet heroja Domovinskog rata. Zašto je to tako?**

Razlog je u medijskoj blokadi i medijskoj otvorenosti. Bitan je datum kad je Marko Kraljević orao drumove, a nije bitan Vukovar, Voćin, Kijevo, Dubrovnik, Novska, Sunja i koliko još drugih mjesta koje je danas zabranjeno spominjati ili se spomene na kraju nekakvih regionalnih vijesti. Ne daj bože da se spomene u udarnom terminu vijesti - to bi moglo nekoga uvrijediti.

**Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Mjesto velike kalvarije hrvatskog naroda, koje je 1991. godine naprasno prestalo živjeti. Što spomen Vukovara u**

„Koliko si proveo u ratu toliko ti

#### vama budi?

Kad smo kod Vukovara o toj temi se može samo reći što je za katolika Uskrs i Božić, za branitelje bi trebali biti 18. studeni i 5. kolovoz.

#### Vodi li se u Lijepoj našoj brigi o ulozi i značaju onih koji su bili prvi kad je trebalo, tj. kako se gleda na hrvatske branitelje?

Napravljen je koliko je napravljen. To su toliko neiscrpne i šarolike teme da se ne može donijeti nekakva objektivna procjena. Činjenica je da se moglo kvalitetnije pristupiti rješavanju problema, ali to bi zahtijevalo drugačiji pristup cijelokupnog društva. Među braniteljskom populacijom se često postavlja pitanje je li društvo bilo spremno za prihvrat tolikog broja branitelja i nažalost jedan od čestih zaključaka je da imamo previše preživjelih. Vjerovatno bi bilo prihvatljivije da je daleko veći broj poginulih jer oni predstavljaju problem jedan dan u godini a branitelji cijelu godinu.

#### Nakon rata vratili ste se odmah na željeznicu ili ...?

Kao branitelj koji je sa željeznice otišao i ponovo se vratio, ako mogu biti objektivan, gledajući iz svoje pozicije, rekao bih da smo mi željezničari daleko bolje prošli u odnosu na veliku većinu koja se po završetku rata nije imala gdje vratiti. Firme i radna mjesta su nestala. Kao željezničar ne mogu reći da sam tijekom rata bio zakinut od strane firme kao što nisam bio ni po završetku rata. Tu se mora sa pohvalom reći da nitko po demobilizaciji nije ostao na ulici.

Što se poslije u reorganizaciji HŽ događalo, to je neka druga priča.

#### Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Pa kroz svoj rad kao vojnik susretao sam se sa različitim ljudima i tako ostade jedna rečenica tamo iz 1995.: „Koliko si proveo u ratu toliko ti

treba da izadeš iz njega a neki neće izaći za svog života“. Odgovarajući na ova pitanja, samom mi se nameće pitanje jesam li u onoj prvoj ili ovoj drugoj skupini.

#### Bojite li se danas, sada, nečega na poslu?

Radni vijek se privodi kraju i tu se nema više čega bojati. Vrijeme prolazi i za godinu-dvije, ako me zdravlje posluži, slijedi mi mirovina sa željom da traje koliko i radni staž.

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

A van željeznice, kao i svaki željezničar koji je većinu radnog vijeka proveo u turnusu, manje više svi vodimo nekakve duple živote. Tako i sam, koliko sam željezničar toliko sam skoro i pčelar. Često znam naglasiti kako me više željezničara pozna kao pčelara nego kao željezničara. U pčelarstvu sam na nekakav način doživio svoje ostvarenje i uz željeznicu tu sam ja drugo ja.

#### Razmišljate li o mirovini?

Da kako sam već spomenuo za dvije godine ispunjavam uvjet za punu mirovinu te se nadam da će tako i biti. Evo dolaze mladi i gledam ih, svi su oko 30 godina starosti a ja kad sam došao na željeznicu imao sam 19 godina i većina tada novoprimaljenih nije bila starija od 22 godine. I to je jedan od motiva, budimo solidarni i dajmo prostora mladima.

#### Poruka za kraj ovog razgovora.

Što reći za kraj. Prijeden je put koji je prijeđen na način kakav je i ne bih ga ponavljao. Iako, kada bih ga morao ponoviti, možda bi se razlikovao u sitnim nijansama odnosno bio bi skoro isti put koji sam prošao. Smatram da u svakom trenutku radimo najbolje što znamo pa ga vjerojatno ne bih znao ni napraviti drugačijim.



# SPORTSKI SUSRETI SPVH "KREŠIMIR POSAVEC" - ROVINJ 2021.



## REZULTATI

### POTEZANJE UŽETA

1. Jug
2. Sjever
3. Centrala

### PEDALINA

1. Knin
2. Zagreb GK
3. Našice

### PIKADO ŽENE

1. Zagreb GK
2. Zagreb GK
3. Zagreb GK

### PIKADO MUŠKARCI

1. Šibenik
2. Varaždin
3. Split

### BACANJE PAPUČE ŽENE

1. Poljska
2. Zagreb GK
3. Koprivnica

### BACANJE PAPUČE MUŠKARCI

1. Sisak
2. Split
3. Zagreb GK

### BELOT

1. Rijeka
2. Ogulin
3. Koprivnica

### ŠAH

1. Knin
2. Medimurje
3. Varaždin

## REZULTATI

### PRENOŠENJE MORA

1. Sl. Brod
2. Rijeka
3. Zagreb GK

### BALOTE

1. Knin
2. Split
3. Knin

### ODBOJKA NA PIJESKU ŽENE

1. Zagreb GK
2. Zagreb GK
3. Zagreb GK

### ODBOJKA NA PIJESKU MUŠKARCI

1. Knin
2. Sl. Brod
3. Zagreb GK

### KAJAK

1. Zagreb GK
2. Zagreb GK
3. Rijeka

### KUHANJE

1. Jug
2. Centar
3. Zapad

### STOLNI TENIS

1. Knin
2. Rijeka
3. Zagreb GK

### UKUPNI POBJEDNICI JUG



# PUTOVANJA VLAKOM NUDE ROMANTIKU

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković



Ona je jedna od najboljih hrvatskih glazbenica mlađe generacije. U svojoj relativno kratkoj pjevačkoj karijeri ostvarila je uspjehe koje velika većina njezinih kolegica i kolega ne uspije za čitav svoj glazbeni vijek. Iako je već od najranijeg djetinjstva sudjelovala i pobjedivala na raznim eminentnim dječjim festivalima, široj javnosti postala je poznata tek kao sudionica glazbenog showa „Story Supernova Music Talents“ u kojem je osvojila 3. mjesto. Nakon toga gotovo da nije bilo nagrade koju nije osvojila, a zbog ograničenog prostora spomenut ćemo samo one najznačajnije: tri „Porina“; za novog izvođača, vokalnu suradnju i najbolji video program, „Zlatnu kooglu“ za pjesmu godine, „Večernjakov ekran“ za najbolju pjevačicu, „Davorin“ za najbolji spot, „Double platinum“ za spot emitiran više od 800 puta na regionalnom „MTV“ kanalu... Ona je Natali Dizdar i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Iz razloga što već neko vrijeme živi u Londonu, do nje je bilo nešto teže doći pa je i ovaj razgovor napravljen nešto kasnije od planiranog. Za njegovu realizaciju iskoristili smo Natalin koncert na Trsatskoj Gradini, a gdje smo imali jedinstvenu priliku da prisustvujemo i tonskoj probi koju je odradila sa svojim pratećim bendom. Zato se ovim putem posebno zahvaljujemo kako samoj Natali, tako i gđici Lani Čulig bez čijeg angažmana teško da bi do ove suradnje uopće i došlo. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

Poštovana gdice Dizdar, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za sam početak kažete kako je izgledalo djetinjstvo jedne djevojčice u Sukošanu; što Vas je to tada posebno interesiralo, kave su Vam bile želje, snovi, prve ljubavi...?

Imala sam sreću odrastati na selu u kući uz more u kontaktu s prirodom i s puno slobode. Bila sam jako znatiželjno dijete, s puno aktivnosti i sve me zanimalo. Prve ljubavi su ipak došle malo kasnije, u Zadru, u glazbenoj školi.

Već u tom najranijem dobu Vašeg života glazba se pojavljuje kao jedan nezaobilazan dio. Tko Vas je to tada usmjerio u tom pravcu, odnosno tko je najzaslužniji za tu Vašu početnu ljubav prema glazbi?

Moj tata super pjeva i kod nas doma je uvijek nešto sviralo. Mislim da je cijela obitelj i uža i šira dosta muzikalna.

Svoj talent tada potvrđujete učestvujući na raznim dječjim festivalima poput onog u Zadru gdje osvajate i svoje prve nagrade, kao i u TV emisijama poput „Turbo Limach Showa“. Koliko Vam je tako steceno iskustvo pomoglo u kasnijoj karijeri i jeste li već tada znali da će Vam

glazba biti životni poziv?

Svako iskustvo je na kraju dobro, na pozornici sam se uvijek osjećala opušteno i bilo je zabavno tako putovati s drugim klincima, pjevati, nastupati, družiti se. Nisam razmišljala o životnom pozivu u tim godinama i nije bilo nikakvih planova ni ideja za budućnost.

Zanimljivo je da ste nakon gimnazije koju ste završili usporedno s glazbenom školom, upisali Edukacijsko - rehabilitacijski fakultet Sveučilišta u Zagrebu gdje ste i diplomirali, da biste nakon toga još dodatno upisali i studij Gestalt psihoterapije. Otkud uopće afinitet



**prema jednoj takvoj vrsti posla?**  
Odrastati u maloj sredini zna biti dosta zahtjevno za djecu koja su talentirana i „odskaču“ na neki način. Ja svakako nisam bila jedina ali sam se možda malo vise izdvajala od ostalih. Htjela sam razumjeti sve te sisteme i kategorije ljudskog ponašanja, različitosti i utjecaje, a kad sam u gimnaziji dobila predmet psihologiju sve se nekako posložilo i znala sam da će mi daljnje studiranje biti usko povezano s tim.

**Široj javnosti postajete poznati** 2003. godine tijekom učešća u showu Nove TV „Story Supernova Music Talents“. U koliko je mjeri Vaše sudjelovanje u tom showu, kao i tada osvojeno 3. mjesto u konkurenciji nekoliko tisuća kandidata, odredilo Vašu daljnju karijeru?

Negdje od tad je počela moja profesionalna karijera tako da bih rekla u velikoj mjeri.

**Nakon toga kreće i Vaša diskografska karijera, odnosno počinjete**

objavljivati u početku singlove, a kasnije i kompletne albume. Zanimljivo je da već tada, na samim svojim počecima, ostvarujete suradnju s nekim od najvećih imena naše glazbene scene. Da spomenemo samo Arsenia i Matiju Dedića, Darku Rundeku, Gordana Muratovića, Coca Mosquita... S jedne strane, bio Vam je to više nego dobar „vjetar u ledu“, dok s druge strane, prepostavljam da Vam je to bio i određeni teret, odnosno odgovornost da opravdate njihovo povjerenje?

Nije mi bio nikakav teret jer smo odabrali jedni druge, odnosno kao i u svakom dobrom odnosu postojalo je povjerenje s obje strane. Mislim da su svi navedeni ljudi vrlo sigurni u svoj rad i talent tako da je suradnja s njima bila pravi užitak i zabava.

**Prvi Vaš album pobrao je simpatije** kako publike, tako i kritike. Dovoljno je reći da je te godine imao čak 8 nominacija za nagradu „Porin“. Kako ste Vi osobno doživjeli jedan takav uspjeh i koliko je poslije

takvog uspjeha bilo teško napraviti slijedeći album, jer prepostavljam da su nakon toga očekivanja bila velika?

Ja uvijek radim po istom principu, a to je da uživam i vjerujem u to što radim tako da nisam osjetila tu težinu.

**U dosadašnjoj ne tako dugoj karijeri,** osvojili ste toliko nagrada koliko većina ostalih glazbenika ne osvoji za cijeli život. Da spomenemo samo da ste osvojili 3 „Porina“, nagradu Hrvatskog radija za pjevačicu godine, nagradu „Večernjakov ekran“ za najbolju pjevačicu, nagradu „Davorin“ za najbolji spot, nagradu MTV-a „Double platinum“ za spot koji se emitirao više od 800 puta u godini... Koliko ste Vi sami zadovoljni dosadašnjim tijekom svoje karijere; je li uopće moglo bolje od ovoga?

Ne bih se na ništa potužila. Sve je onako kako treba biti.

**Koji bi Vam to bili izazovi u nastavku** karijere; imate li nekakvih zacrtanih ciljeva, nešto što biste željeli postići,

**a što do sada još niste uspjeli?**

Nemam. Sve ide nekim svojim prirodnim tokom i smjerom. Ne bi bilo dobro da se sve zna unaprijed. Volim i iznenadenja.

**Pored glazbe, još jedan nezaobilazan dio Vašeg života i Vaša ljubav su i putovanja. Otkada ta ljubav traje i koliko je to do sada država i kontinenata koje ste posjetili?**

Traje od moje devetnaeste godine i nadam se da će trajati još dugo. Ne bih znala brojku, ali nisam još jedino bila u Africi kao kontinentu.

**Možete li se prisjetiti kojim ste to sve željeznicama dosad imali priliku putovati?**

Tajland, Amerika, Europa.. Nisu svugdje vlakovi baš jednakost dostupni.

**Kada ste posljednji put putovali našom željeznicom?**

Uff... Davno.

**Planirate li možda uskoro na neko novo putovanje koje bi između ostalog uključivalo i vožnju vlakom?**

Za sad samo avioni i auto.

**Prije nekoliko godina imali ste i svojevrsni foto session za jedan naš**

**Jeste li prije tog putovanja imali kakvo drugo iskustvo s vlakovima, odnosno pamtite li kakva putovanja iz Vašeg djetinjstva?**

Pa ne baš...

**Sami često puta ističete činjenicu da volite vlakove. Što je to Vama osobno toliko posebno u njima?**

Mislim da su romantični. Onaj brzi u Francuskoj je fantastičan i voljela bih da ih ima vise. Voljela bih i provozati se Transsibirskom željeznicom.

**Da se sada ovdje nadovežemo i na našu osnovnu temu, a to je željezница koja na nekima od tih Vaših putovanja zauzima posebno mjesto. Naime, i prvo Vaše veliko putovanje bilo je vlakom. Možete li nam ukratko reći gdje i kada je to bilo?**

Krenuli smo negdje iz Istre, imala sam devetnaest godina. Kupili smo Interrail kartu i proputovali cijeli jug Europe sve do Lisabona, zatim sjeverno do Pariza pa natrag u Hrvatsku. Sve skupa trajalo je dvadesetak dana i bilo je zaista nezaboravno.



dnevni list, a koji je bio realiziran na Glavnom kolodvoru u jednom od putničkih vagona. Kako je došlo do ideje za nečim takvim i kako ste Vi osobno zadovoljni konačnim izgledom tih fotografija?

Slučajno i spontano se to dogodilo ali su fotke ispalje super tako da sam baš bila sretna na kraju.

**Pored glazbe i putovanja, uspijete li pronaći još nekakvog vremena za sebe i kako ga provodite?**

Naravno. Jedrim, čitam, družim se s prijateljima... Klasika.

**Poštovana gđice Dizdar, hvala Vam još jednom što ste odvojili svoje vrijeme za ovaj razgovor i podijelili s nama neke trenutke i događaje iz Vašeg života. Želimo Vam puno uspjeha u životu i karijeri, i ne dajte da Vas sutra ne vidimo!**



**DANIJELA CINDRIĆ**

prometnica vlakova u kolodvoru Zagreb Klara

## SRETNA I ZADOVOLJNA

RAZGOVARAO: Andrija Vranešić  
FOTO: Andrija Vranešić

**Rođena je u Ogulinu 13. prosinca 1992. godine. Osnovnu, kao i srednju školu pohađala je u Ogulinu, i to Obrtničko tehničku školu, smjer tehničar za željeznički promet, koju je završila 2011. godine. Po završetku školovanja radila je u privatnom sektoru, razne djelatnosti, sve do 2019. godine, kada se prijavila na natječaj koji je raspisao HŽI, te je stažirala u kolodvoru Zagreb Klara u trajanju od 4 mjeseca. Nakon položenog stručni ispita počela je raditi samostalno tu, u istom kolodvoru.**

### Što Vas je navelo da se odlučite zaposliti na željeznicu?

Kao djeca, sestra i ja igrale smo se pored pruge gdje smo i živjele, te tako divile vlakovima gdje nam je na taj način prirasla srcu i želja za rad na željeznicu.

Moram istaknuti da moja sestra, Anita Brletić, radi kao prometnica vlakova u kolodvoru Draganić, a kako se i moj san ostvario, postale smo prvi željezničari u obitelji.

### Čini li Vas ovaj posao sretnom i zadovoljnijom?

Znala sam da je posao prometnika vlakova jako odgovoran i da se tu radi i rukuje s velikim

materijalnim sredstvima ali s tim sam još više sretnija i zadovoljnija jer sam uspjela ostvariti svoj san.

### Kako na Vas i Vašu obitelj utječe smjenski rad?

Obzirom da radim smjenski rad, tj. u turnusu 12/24/12/48 suprug (Bogdan Knežević) koji je zaposlen, sa mnom se organizira oko čuvanja kćeri Eme koja je stara 18 mjeseci, tako da moram reći da mi taj smjenski rad odgovara i savršeno se uklapam oko obitelji.

Moram priznati da u kolodvoru Zagreb Klara ima jako puno posla i veliki broj vlakova tako da mi poslije noćne smjene ipak treba

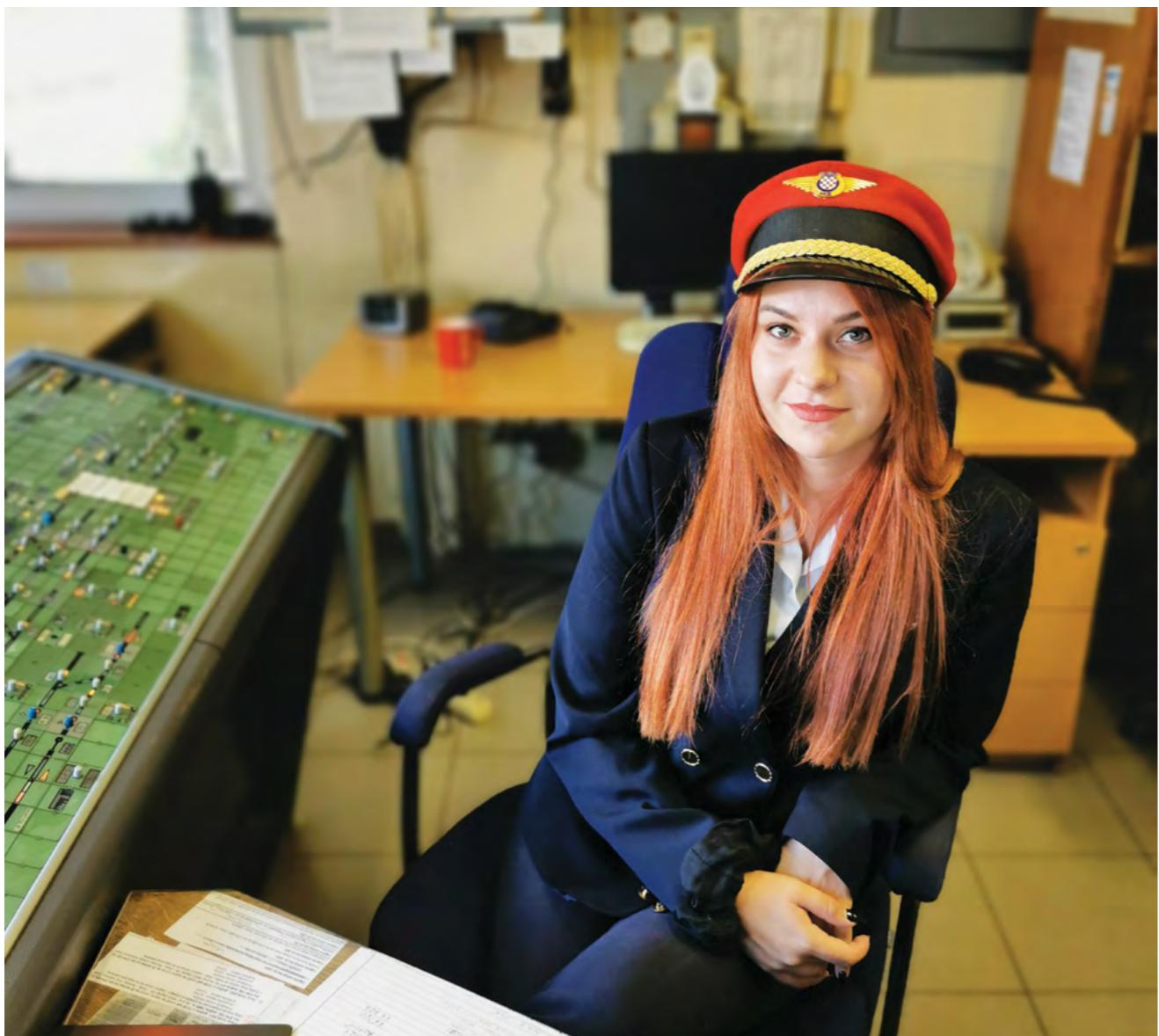
dosta odmora.

### Čini se da se ponosite poslom kojeg obavljate?

Svježa sam u ovom poslu jer sam počela raditi 2019. godine na željeznicu. Za sada imam dvije godine radnoga staža u HŽI. Naravno da sam ponosna na svoj posao a i na sebe znajući koliko je odgovoran i težak.

### Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Uglavnom su to radnici PG-a koji rade oko kolodvora, pa s njima imam i najviše kontakta. Tu i kolege SS i TT mehaničari, a



suradnja s njima je uglavnom dobra i uz uvažavanje poslovna.

#### Dolaziš li na posao bez "grča u želucu"?

Dadolazim, jerovaj posao izuzetno volim. Obzirom da sam radila u privatnom sektoru dobro mi je poznata razlika između prijašnjih i sadašnjeg. Baš zbog toga nemam grč u želucu nego samo zadovoljstvo. Svaki dan mi je novi izazov, i drugačiji od prethodnog jer se događaju kvarovi uređaja, trganje polubranika na putnim prijelazima...

#### Kakvo je tvoje mišljenje o plaći koju zaradiš?

Radila sam u privatnom sektoru

osam godina i dobro znam kakva je razlika u osobnim dohodcima, tako da moram biti iskrena da sam zadovoljna. Kolodvor Zagreb Klara je visoko rangiran zbog broja vlakova, a većim rangom je i cijene sata rada veća.

#### Dobivate li na vrijeme radnu odjeću i jeste li zadovoljni s njezinom kvalitetom?

Moram priznati da nisam zadovoljna. Naime, radim već dvije godine a još nisam dobila zimsko odijelo, pa zimi radim u ljetnom odijelu. Hlače koje dobijemo uz odijelo su loše kvalitete i slabo krojene pa sam morala prekrnjati iste. Košulje su van svih standard za vrijeme u

kojem živimo.

#### Čime ispunjavate svoje slobodno vrijeme

Uslobodno vrijeme volim pročitati koju dobru knjigu, slušati dobru glazbu, otkrivati nove bendove. Suprug Bogdan svira gitaru i to mu dobro ide, pa sam i ja odlučila učiti od njega. Volimo dosta vremena, najviše zbog djeteta, provoditi u prirodi. To nas opušta i s tim uspješno izbacujemo stres iz sebe.

#### Možete li sebe opisati u par riječi?

Opisujem se upornom, marljivom, odgovornom i hrabrom osobom.

#### Da li ljude procjenjujete ljude na prvu?

Ne, ipak si ostavim prostora i vrijemena da bolje upoznam osobu pa onda donosim mišljenje. Rijetko kada donosim mišljenja općenito u životu na brzinu.

#### Smatrate li se uspješnim u životu?

Dosta toga u životu sam ostvarila, ne kažem baš sve, ali većinom jesam, pa tako mogu reći da sam uspješna i zadovoljna postignutim u životu.

#### Koje Vam mane najviše smetaju kod ljudi?

Izuzetno cijenim iskrene ljude, bez skrivenih namjera a najviše mi smetaju neiskrene i licemjerne osobe koje se vole ulizivati da bi ostvarili svoje ciljeve.

#### Šta drugi ljudi primijete na Vama?

Moram iskreno reći da ljudi imaju predrasuda zato sam žena a radim kao prometnica vlakova. Najviše to vidim od kolega strojovoda drugih društava kako budu iznenadeni kada izadem pred vlak. Smatram da ovaj posao nije predviđen samo za muške osobe, nego ga možemo solidarno raditi oboje.

#### Da li ste navijač nekog sportskog kluba?

Moram biti iskrena da nisam baš neki sportski tip i rijetko pratim sport ali zato je moj suprug Bogdan strastveni navijač nogometnog kluba Liverpool, pa htjela ne htjela uz njega sam i ja postala navijačica Liverpoolsa i redovno pratimo utakmice tog kluba.

#### Kako je na Vas i Vašu obitelj uticao potres i Covid-19?

Svom srećom ni ti dijete, suprug a ni ti ja nismo bili zaraženi Covid-om, zbog toga smo jako sretni. Ponekad se pitamo, obzirom da oboje radimo i da smo u kontaktu sa ljudima, kako smo uspjeli izbjegići tu zarazu. Mi u obitelji smatramo da je na svakoj osobi osobna odluka da li će se netko cijepiti ili ne, i ako je naše mišljenje da cijepljenje može biti samo korisno a ne štetno.

Potres sam doživjela jako stresno. Suprug je radio a ja sam bila doma s kćerkom. Nisam se bojala radi sebe već zbog nje, ne samo tada, nego i sada na bilo kakvu buku reagiram. Očito da je to ostavilo trag na mene. Kada se desio potres prvi i drugi puta, bila sam u stanu i nije bilo nekakvih značajnih oštećenja, kako u njemu tako ni na zgradama, i ako je ista gradena 70-tih godina.

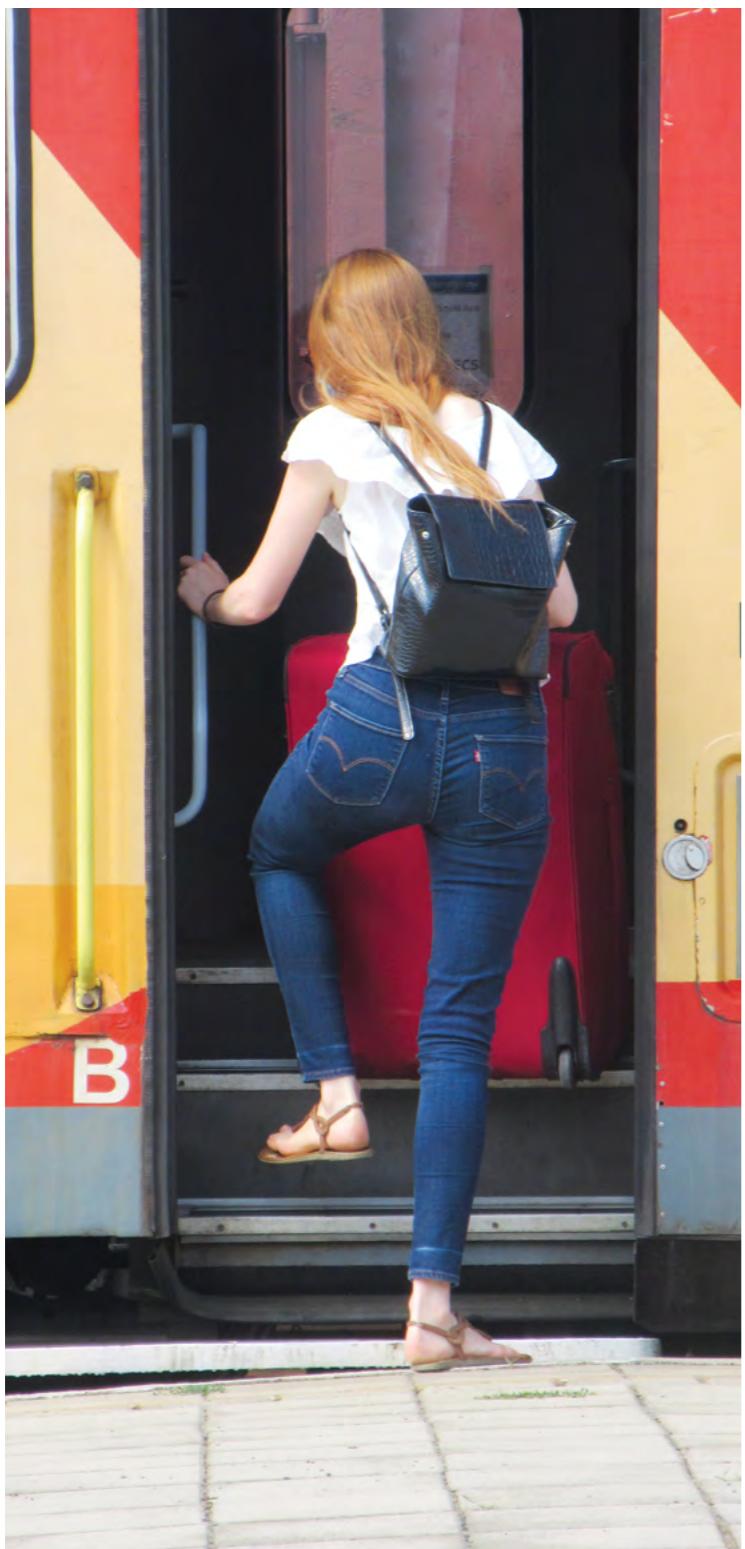
Pitamo se ponekad kako nas je snašlo u isto vrijeme i potresi i pandemija, mislim da ćemo posljedice osjećati godinama.



# NAŠ ČOVJEK

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**KAŽE DA SE  
SPREMA NEGDJE  
GORE IZMJENA,  
ALI DA NEĆE  
BITI PROBLEMA  
JER DOLAZI  
„NAŠ ČOVIK“.  
TKO JE NAŠ  
ČOVJEK? KAKAV  
JE? KAKVE SU  
MU NAMJERE?  
TKO GA GURA?  
OSJETIO  
JE NAPAD  
PARANOJE.**

Ivek je bio kao i obično, opet u problemima. Naime, taman je sve posložio, Buzdovan se primirio, ne zove više u vezi postavljanja spomen plato vagona na kolodvoru. Šefa kolodvora je pripremio za odstrel tj. mirovinu tako da su mu se počeli uvlačiti potencijalni kandidati. Zadovoljno je zapalio cigaretu kad li mu dođe jedan od Buzdinih volontera. Kaže da se sprema negdje gore izmjena, ali da neće biti problema jer dolazi „naš čovik“.

Iveku, starom rukovodećem rutineru, to je bio znak za opasnost. Naime, znao je da se uviyek treba čuvati kadrovske križaljki gore. I da to nije bezazleno - uviyek, ali uviyek kada bi došli do promjene novi gornji bi postrojio sve donje i promatrao ih ispitivačkim pogledom. Ako bi ostao smrknut, to je, koliko god zastrašujuće izgledalo, bio dobar znak - neće biti promjena samo malo filozofiranja i ispiranja mozga. Ali ako bi se nasmiješio, i još ponudio cigare, piće ili kavu - to je značilo drži gaće! Da će biti svega i svačega, a što je najgore sitnozubi će se naslađivati njegovom mukom. I to kud baš sad kad je slomio nogu i ne može se kretati. Sin ga je vozio u bolnicu i odvrnuo u autu repera Vojka V. - „Zovi čovika“. Bilo mu je jasno da treba zvati nekoga ali koga? Druga Buzdovana - niti slučajno. Znao je da bi u tom slučaju sam sebe nametnuo za eventualnu diskvalifikaciju čak i ako on to ne bi imao na

umu. Tko je naš čovjek? Kakav je? Kakve su mu namjere? Tko ga gura? Osjetio je napad paranoje. Morao je brzo sabrati misli. Stresao je glavom i natočio dupli konjak i popio ga na eks. Morao je djelovati ali nije imao ideja. Jamezdin! Sjetio se sindikalca Jamezdina Kurtovića. On bi sigurno mogao znati tko je „naš čovjek“. Pozvao ga je na ručak i cugu. U njihov tajni restoran gdje nije bilo šanse da ih netko od željoša vidi.

Međutim, to se pokazalo kao potpuni promašaj. Jer i Jamezdin je došao na ručak s Ivezkom da ispita tko je „naš čovjek“. Nakon obilne porcije janjetine i gemišta, došli su do zaključka - samo neka je naš. Da nemamo problema i da ne talasa puno. Da ne probudi Druga Buzdovana iz zimskog sna pa da ne dobije ideje i, ne daj Bože, krene u neke reforme i reorganizacije. Obojica su se stresli od te pomisli i popili po još jednu duplu lјutu. Daj Bože samo neka je naš - tiho su obojica mantrali preživavajući nakon ručka. Ali ni obilna porcija janjetine s gemištimi nije im dala željenu zadovoljštinu kada ne znaju tko je on. Da li je naš? I kao za inat u restoranu počeše puštati glazbu s radija a ono opet Vojko V. i „Zovi čovika“. Ivezku je bilo žao što je potrošio službeni novac na Jamezdina, ništa nije saznao i još dao bod sindikatu - pokazao je slabost. Ispred ureda čekao ga je pomoćnik šefa Donat. „Neka mi bar malo uljepša dan!“ radosno pomisli Ivezk računajući da mu

se došao uvlačiti za mjesto šefa koji ide u mirovinu. I to je bilo točno. Ali bilo je i još nešto - Donat je rekao da zna tko je „Naš čovjek“!. Ivezku se objesila donja vilica i ruke su mu stale drhtati. Istina nije znao baš tko je, ali je rekao kako je skretničar Bartol tražio slobodan dan da treba zaklati janje i prase da odnese „nekom novom čovjeku“ da mu nešto sredi. Bartol. Tko bi rekao da skretničar kojeg je planirao staviti na listu tehnoškog viška ima vezu s novim čovjekom gore. Ništa, ne preostaje mu ništa drugo nego stupiti u vezu s skretničarem Bartolom. Po uobičajenom obrascu - pitati ga kao je Brica, kao je on, što ima nova.... Možda da li ga šef, pomoćnik ili prometnik tlači pa da ih on upozori da ga ostave na miru. Da vidi Bartol da je on, Ivezk, uz radnika i da se to pročuje. Ne među radnicima, već naravno, kod „Našeg čovjeka“. S Donatom je dogovorio da dođe u kontrolu i to slučajno, kada radi Bartol i da sproveđe svoj plan. Mora saznati tko je „Naš čovjek“. Što prije to bolje. I ako to bude saznao prije ostalih, onda je na konju.

A na radju opet Vojko V. i „Zovi čovika“.

FOTO: Nebojša Gojković

