

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# ZPERNU

TRAVANJ 2022.





FOTO:Josip Tirić

## 25 NAM JE GODINA TEK



FOTO:Josip Tirić

FOTO: Marinko Sirovec



## SINDIKALAC ILI KLAUN?

Baviti se sindikalnim radom redovito podsjeća na priču Søren Aabye Kierkegaard danskog filozofa, teologa i književnika. Prije same priče, bitno za razumijevanje je pojašnjenje statusa sindikalca:

Može svaki željezničar govoriti što hoće, ali sindikalac ima svoju etiketu i svoje uloge koje igra. ... "Svejedno kako se ponašao i na koji način pokušavao prikazati ozbiljnost stvari, već se unaprijed zna da je on samo - klaun. Tako se on može mirno saslušati, bez velikog uzbudivanja nad onim što govorи. Zar se niste nekada zamislili nad time?" Ako znamo da klaun znači doslovno - bedak (iz engleskog clown) priča gore spomenutog autora će nam biti jaaakoo razumljivija:

U žutoj kući, u nekoj od kancelarija na prvom katu, izbi požar. Primjetivši to, vođa parade odmah pošalje u obližnju Savsku sindikalca (klauna), koji je već bio obučen za predstavu, da dovede pomoć,

to više što je postojala opasnost da vatrica, šireći se preko susjednih kancelarija i hodnika, zahvati cijelu zgradu.

Sindikalac pohita u Savsku i zamoli vatrogasce da hitno dođu u cirkus, pardon, u Mihanovićevu koja gori i da pomognu gasiti. No, vatrogasci ko vatrogasci, smatrali su sindikalnu viku tek kao izvrstan reklamni trik koji bi ih htio u što većem broju okupiti na zanimljivoj lokaciji; oni su mu pljeskali i smijali se do suza. A sindikalcu je bilo više do plača negoli do smijeha; uzaludno je pokušavao zaklinjati ljude i objašnjavati im kako nije riječ o predstavi, kako ovo na željeznici nije trik, već gorka istina, i kako zaista gori. Njegovo je zaklinjanje samo još više poticalo na smijeh, vatrogasci su bili uvjereni da sindikalac izvrsno igra svoju ulogu - dok nije najzad vatrica zahvatila i njihove hangare, tako da je svaka pomoć došla prekasno, a žuta zgrada i željezница izgorješe do temelja.

Anto Iličić

### IMPRESUM

Glavni urednik:  
Anto Iličić

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

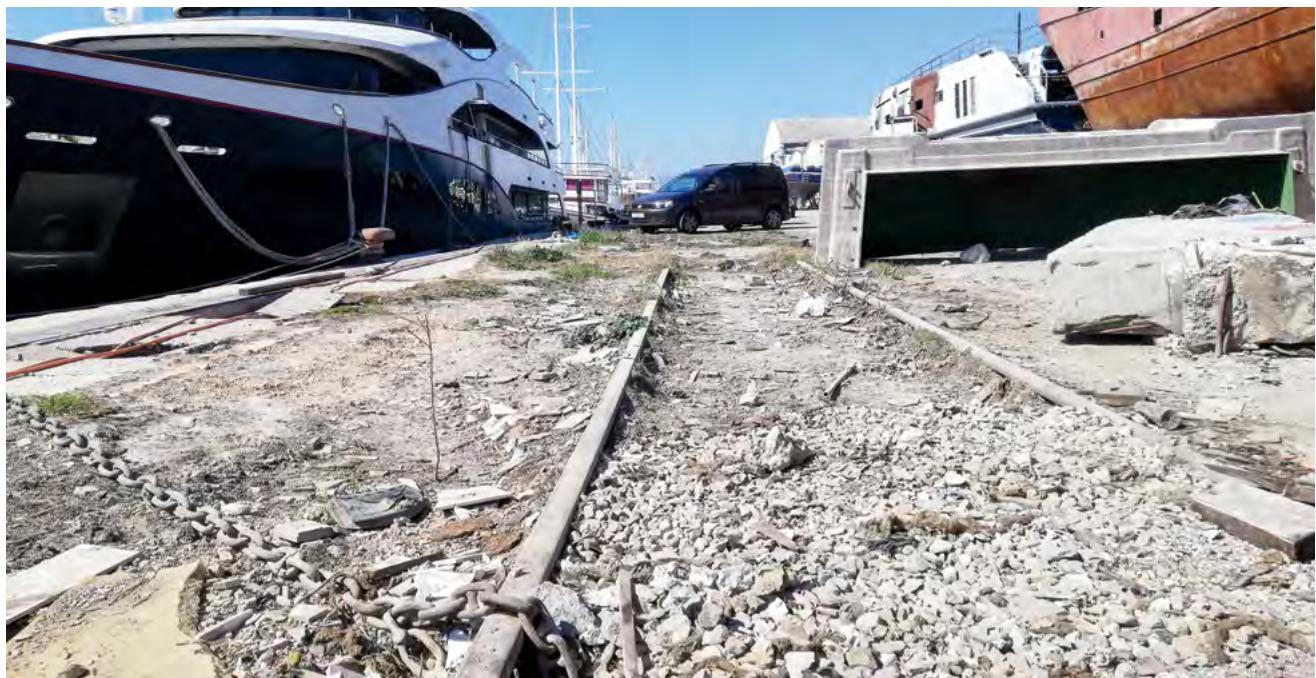
Naslovnica:  
**Mario Grbešić,**  
predsjednik SPVH  
foto: Josip Tirić

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](mailto:spvhaperonu@gmail.com)

# JE LI HŽI ODUSTALA OD POVEĆANJA PRIHODA?

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: Ivica Stojak



## AKTUALNO

Na stranici 49 HAKOM-ovog **Godišnjeg izvješća o radu 2020.** možemo pročitati podatke koji slikaju stanje željezničkog sektora, a napose stanje u HŽI koja je praktično jedini upravitelj željezničkom infrastrukturom u RH.

Tako se konstatira da HŽI ... „naplaćuje naknade za željezničke usluge za: minimalni pristupni paket, pristup uslužnim objektima i uslugama koje se u njima pružaju, uključujući pristup prugom do pojedinih uslužnih objekata te dodatne i prateće usluge. Globalna pandemija bolesti COVID-19 odrazila se i na tržište željezničkih usluga. Iako je teretni promet u vrijeme pandemije rastao, putnički je u potpunosti bio obustavljen od 22. ožujka do 10.

srednjovjekovnih svibnja 2020. To je utjecalo na ukupni prihod upravitelja infrastrukture, koji je za željezničke usluge manji 7 % u odnosu na 2019. godinu.

Usluge koje su prijevoznici manje koristili u 2020. su usluge formiranja, rasformiranja i promjene sastava vlakova te usluge korištenja putničkih kolodvora, kolodvorskih zgrada i ostalih objekata za prijam i otpremu putnika, što je pokazatelj spriječenosti putničkog prijevoznika da obavlja uslugu tijekom lockdowna. Najveći prihod HŽI i dalje ostvaruje iz minimalnog pristupnog paketa.“

Prema HAKOM-ovom **Godišnjem izvješća o radu 2020.** (str. 48) prosječna brzina vlakova u 2020.

iznosila je 32,38 km/h, dok je za 2011. godinu iznosila 36,10 km/h, dakle za 10 godina smanjila se za 3,72 km/h. Prosječna komercijalna brzina putničkih vlakova 2020. godine iznosila je 45,57 km/h, dok je 2011. godine iznosila 46,54 km/h. Teretni vlakovi su 2020. godine vozili prosječnom komercijalnom brzinom 19,19 km/h, a 2011. godine su vozili 21,44 km/h. Pravo pitanje je zaista na koji način operateri (teretni i putnički) na željezničkoj mreži u RH, brzinama srednjovjekovnih kočija, mogu konkurirati cestovnom prijevozu? Postaje li HŽ Infrastruktura d.o.o., (upravitelj ukupnom željezničkom infrastrukturom u RH), sama sebi svrha?

Tablica 4.2. Prosječna komercijalna brzina vlakova (km/h)

	Prosječna komercijalna brzina vlakova (km/h)									
Brzina vlakova u km/h	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Prosječna komercijalna brzina vlakova	36,1	33,43	32,76	33,53	34,7	35,33	33,57	32,95	32,09	32,38
putničkih vlakova	46,54	44,81	44,35	46,36	47,82	47,97	47,52	46,63	45,93	45,57
teretnih vlakova	21,44	21,04	21,17	20,67	21,57	22,69	19,62	18,96	18,24	19,19

Njegujemo li mi u HŽI politiku prodaje kako bi privukli nove prijevoze na našu mrežu? Nedvojbeno je kako nas je politika čekanja

da nam dođu prijevoznici dovela do kraha. Tablica HAKOM-a zorno pokazuje kako nam prihodi sustavno padaju, a mi ne činimo niš-

ta poznato da se taj trend makar zaustavi.

Tržište željezničkih usluga	Ukupno 2017.	Ukupno 2018.	Ukupno 2019.	Ukupno 2020.
Prihod od željezničkih usluga (Kn)	145.753.101,90	146.142.903,30	147.012.562,00	136.676.245,03
od minimalnog pristupnog paketa	113.465.181,68	114.907.849,02	116.460.291,00	112.542.490,88
od garažiranja	1.898.608,85	2.039.898,00	2.138.030,00	2.457.778,62
od usluga formiranja/rasformiranja	18.692.075,18	18.039.243,00	17.381.118,00	14.222.116,24
od usluga vaganja	265.518,00	116.532,00	134.190,00	148.500,00
manevriranje prilikom vaganja	84.824,30	41.946,00	47.456,00	48.438,60
korištenje putničkih kolodvora	9.729.696,88	9.705.263,00	9.803.124,00	6.941.667,05
prijevoz izvanrednih pošiljaka	81.220,58	244.688,28	109.546,00	103.670,11
od usluge prodaje prijevoznih karata i obavljanja blagajničko računovodstvenih poslova	1.535.976,43	1.047.484,00	938.807,00	211.583,53

Koristimo priliku podsjetiti kako je politika dugotrajnih i neučinkovitih radova na željezničkim prugama također dovela do kraha smislene organizacije kretanja vlakova. Putnici zbog loše usluge sve više bježe na autobuse i druge oblike prijevoza.

Ništa novo ne donosi nedavno usvojeni Plan poslovanja za 2022. Najvažniji donositelj prihoda HŽI su prikazani u točki 11.1. Željezničke usluge HŽI gdje se izlizanim frazama opisuje to kako mi stvaramo prihode:

„...U skladu s europskim zakonodavstvom (Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2012/34/EU od 21. studenoga 2012.) kao i Zakonom o željeznicu RH (NN 32/19, 20/21) HŽ Infrastruktura pruža sljedeće željezničke usluge:

- minimalni pristupni paket
- pristup uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup kolosijekom do uslužnih objekata
- dodatne usluge
- prateće usluge”...

Ko što se vidi nisu upisani, nema ih i nedostaju mjerljivi ciljevi ovog sektora. Puko nabranjanje usluga

nije poslovno planiranje. Nema brojeva – kunskih iznosa - kojima bi najtočnije opisali namjere. Sve se svodi na to kako ćemo eto pružati usluge, a prihod – ako i bude bit će toliki koliki bude.

Po riječima dragog nam profesora Borne Abramovića uočljivo je da su svi EU upravitelji infrastrukture zaključili kako pružajući minimalan paket usluga neće uprihoditi velike novce. Mi dodajemo: svi, osim HŽI. Zašto? Zato što je minimalni paket potreban samo da se vlak preveze od A do B. Zato su se svi upravitelji infrastrukture odlučili baviti aktivnostima kako prikupiti tj. zaraditi više novaca. Tako danas upravitelji prijevoznicima pružaju tzv. uslugu „ključ u ruke“. To znači da se prijevozniku prepušta da se bavi prijevozom, a sve ostalo dobiva kod upravitelja infrastrukture. Vođeni nikad prežaljenim asovima koji su nametnuli politiku odustajanja od svega, poručio sam jednom prilikom javno kako bi ih, da su željezničke prilike imalo razumnije, gledali iza rešetaka zbog šteta koje su nametnjem politike odustajanja od svega proizveli kako

HŽI, tako i državi.

Najrazornija im je poslovna odluka da ćemo pružati samo minimalni paket usluga. Vođeni takvom poslovnom politikom, a ona se ogleda kroz višegodišnje smanjenje usluga, proizveli su trajno smanjenje prihoda. Za one koji su zaboravili nekad je HŽI imala tehničke kolodvore u kojima je pružala uslugu popisa vlaka, promjene sastava vlakova i sl. Poznati dvojac, jedan na čelu trasa, drugi na čelu regulacije prometa skresao je sve to na nulu. Oni su prijevoznicima ostavljali da rade što hoće, a da mi ne radimo ništa. Rezultat? Jedan je u mirovini, drugi smijenjen negdje u zapećku... A prihodi HŽI od trasa smanjuju se godinama.

Upravo je imenovana nova garnitura top menadžera; mijenja li nešto? Prepoznaje li netko u trasama da im je glavni zadatak stvarati i povećavati prihode? Je li se netko dosjetio u kolodvore Moravice, Knin, Vinkovce, Koprivnicu, Zagreb RK i druge vratiti usluge koje su u tim kolodvorima prije podjele jedinstvenih željeznic pružali? Opisna priča iz Plana poslovanja,

bez ikakvih mjerljivih ciljeva, govori da se ništa neće promijeniti, da će sve voziti po starom, uhodanom, katastrofalnom.

SPVH je u više navrata kod donošenja Pravilnika o organizaciji HŽI i izmjena Pravilnika o organizaciji HŽI tražio da se makar kolodvori Pula, Raša, Ploče, Šibenik, Solin, Zadar, Rijeka, Osijek, Vukovar i Varaždin definiraju kao tehnički kolodvori, a shodno tome da HŽI preuzme potreban broj radnika HŽ Carga. Poticali smo da se čim prije napraviti zaokret u poslovnoj politici, da se realizira preuzimanje tehničkih kolodvora s potrebnim brojem manevrista, rukovatelja manevre, popisnih vlakovoda, strojovođa i pripadajućeg broja manevarskih lokomotiva. Uz ta nastojanja poticali smo da HŽI svim prijevoznicima ponudi uslugu tehničkog pregleda uz prethodno preuzimanje potrebnog broja radnika TPV službe u tehničkim kolodvorima.

Posebna priča je odustajanje od utovara jednog, dva ili nekoliko vagona po kolodvorima diljem željezničke mreže u RH. Prijevoznicima je bilo preskupo prikupljati mali broj vagona, HŽI nije htjela ni čuti. Rezultat? Prazna mreža, nestadoše vlakovi, nesto posla, nestaje i željezница... Sve bi bilo drugačije da je netko, u ovom slučaju jedino HŽI, ponudila uslugu za kojom je postojala potreba. Zadržali bi posao, ispunjavali bi misiju zelene Hrvatske, premještali bi prijevoz s ceste na željeznicu, ali i zarađivali kune. Na žalost, zbog prije spomenutog dvojca koji je kreirao glupavu politiku tu smo gdje smo. I čini se da to loše ne znamo promijeniti...

Zato u Planu poslovanja za 2022. i piše da pružamo usluge, a o

povećanju prihoda ni riječi... I nitko neće biti odgovoran za tu strahotu kad završi ova godina i kad u nekom novom HAKOM-ovom izvješću uočimo manje kuna u odnosu na godinu prije.

## UMJESTO ZAKLJUČKA

U časopisu „Željeznice 21“, broj 2/2018., dr. sc. Dražen Kaužlar, naš dragi i uvaženi kolega, ponudio je stručni i znanstveni rad pod naslovom „Model upravljanja



proizvodima u HŽ Infrastrukturi d.o.o.“ Koristim priliku citirati nekoliko naglasaka iz tog teksta: ...”Što su to vaši proizvodi, odnosno što su proizvodi HŽ Infrastrukture? Ako ih ne znamo nije moguće pratiti, mjeriti, nadzirati, analizirati i poboljšavati proizvode. Ukupan je rezultat smanjenje prihoda od prodaje usluga i sve veći tržišni udjel stranih prijevoznika u Republici Hrvatskoj.

Željeznički prijevoznici (korisnici prijevoznih usluga HŽ Infrastrukture) zainteresirani

su i za druge usluge poput najma nekretnina, IT usluga ili stručne izobrazbe. Te usluge nisu prepoznate kao prateće usluge u pristupu infrastrukturom. Dogovaraju se zasebno, što znači da korisnik koji ne koristi prijevozne usluge ima jednakе uvjete prilikom dogovaranja navedenih usluga kao i željeznički prijevoznici koji HŽ Infrastrukturom stvaraju milijunske prihode na godinu. To bi se dijelom moglo riješiti kroz prateće usluge čije se cijene utvrđuju ugovorom između zainteresiranih strana. Još bi kvalitetnije bilo ponuditi ih poput telekomunikacijskih paketa:

- paket 2: pristup infrastrukturom + najam nekretnina ili pristup infrastrukturom + IT usluga ili pristup infrastrukturom + građenje i održavanje industrijskih kolosijeka,
- paket 3: pristup infrastrukturom + najam nekretnina + IT usluge
- paket SVE: pristup infrastrukturom + najam nekretnina + IT usluge + izobrazba + ....

Ako se ne pronađe način za privlačenje željezničkih prijevoznika, bit će sve manje zahtjeva za pristup infrastrukturom, što u konačnici dovodi do ukupnog smanjenja opsega željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Davno je poznato to da samo gubitnici odgovornost za svoje neuspjehe traže u drugima i zato je neophodno pronaći unutarnje snage za prevladavanje teške situacije. HŽ Infrastrukturom, osim suvremene željezničke mreže, trebaju razvojni i prepoznatljivi proizvodi, odnosno usluge, a to je moguće samo izradom modela upravljanja proizvodima HŽ Infrastrukture koji će svoje temelje nalaziti u dobroj željezničkoj praksi i dobroj svjetskoj poslovnoj praksi prepoznatoj u normi ISO 9001:2015.”

# MOŽE LI BOLJE?

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Ilija Grlić



Grubo je za uvod konstatirati da je zastrašujući broj mrtvih na željezničkim prugama u RH. S druge strane gotovo nitko se neće ni osvrnuti na rečenicu: svjedoci smo da situacija, nažalost, nije dobra. Ipak, po statistikama nećemo pogriješiti ako napišemo da slijedimo trendove u cestovnom prometu. Čudi pak da osim postavljanja obavijesnih ploča i edukacionih akcija „Vlak je uvijek brži“ ne činimo Bog zna što. A trebali bi...

Ponašanje sustava možemo prikazati kroz nedavni slučaj:

*„Dana 7. travnja 2022. prilikom ulaska vl. 8005. na drugi kolosijek kolodvora Dugo Selo došlo je do naleta na žensku osobu, koja je nesmotreno prelazila kolosijek ispred nailazećeg vlaka. Tom prilikom zadobila je ozljede stopala desne noge, te je kolima hitne pomoći prevezena u KB Dubrava.“*

Ponašanje države u istom tom slučaju možemo sagledati kroz objavu Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom

prometu: „Nakon obavljenog očevida i analize prikupljenih podataka ustanovljeno je da je NN osoba neoprezno prelazila sa 2. na 3. peron neposredno pred dolazak putničke garniture vlaka broj 8005. Obzirom na navedeno ustanovljeno je da nije bilo propusta u svezi sigurnosti željezničkog sustava, te je donesena odluka o nepokretanju sigurnosne istrage predmetne nesreće.“

To je su dvije kratke crtice o nemilom događaju. Sve ono što nije ispričano, a posljedično utječe na stvaranje prilika za ponavljanje ovog i ovakvog događaja jesu radovi koji su započeti pa zaustavljeni s namjerom da se možda nekad nastave. To možda nekad za sad traje dvije godine. Kroz to vrijeme dnevnih 40 do 50.000 putnika, korisnika željezničkih usluga, tiska se po ograđenom prostoru od dugoselske kolodvorske zgrade do uređenih površina između kolosijeka.

Uređenim površinama? Što su uređene? Uređene površine su sirotinjska izmišljotina koja je zaživjela u bivšoj državi, a ni

nakon 30 godina nismo učinili odmak, tako da i važeći **Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge** ("**Narodne novine**" br. 128/08., 82/13., 63/20.) u općim odredbama, članak 1. nudi definiciju: (81) »Uređena površina« je prikladno uređen prostor uz kolosijek odnosno između dva susjedna kolosijeka, namijenjen za izmjenu putnika tamo gdje nisu izgrađeni peroni.

Što je tu prikladno? To da putnici i nemaju izbora nego uz silnu pažnju i oprez čekaju dolazeći ili prolazeći vlak?

Dočim, u čl. 157. isti Pravilnik navodi obvezu:

(1) Kolodvori i stajališta na postojećim željezničkim prugama u uporabi, u kojima nisu izgrađeni peroni, uz kolosijek na kojem se putnički vlakovi zaustavljaju radi izmjene putnika, moraju imati uređenu površinu odgovarajuće duljine.

(2) Visina gornjega ruba uređene površine ne smije biti veća od 0,25

AKTUALNO

m, iznad gornjega ruba tračnice kolosijeka uz uređenu površinu.

I to je to. Kad netko strada, kao ovom prilikom mlada djevojka, sustav se agresivno trudi dokazati da je stradali kriv za nezgodu. I obično na tom završava.

Međutim, ovdje se dogodilo i ono što nigdje nije propisano, ljudska dimenzija u kojoj očajni otac izražava zgražanje jer ozlijedenoj djevojci nitko nije pružao pomoć sve dok nije došla hitna pomoć. Ta okolnost čudi i zabrinjava.

Pitanje je: je li netko, bilo kada, radio i izradio procjenu rizika ovakvih i sličnih neželjenih događaja na uređenim površinama između kolosijeka? Zašto ih nema i mogu li se postaviti ograde u kolodvorima, rešetke protiv neovlaštenog ulaska, bilo kakve, makar simbolične upozoravajuće oznake? Je li se pojavila kakva nova obavijesti putnicima nakon uvodno opisanog izvanrednog događaja?

U jednom tekstu rečeno je „Ozbiljne su željezničke nesreće rijetke, no

mogu imati razorne posljedice i biti razlog za zabrinutost javnosti.“

Mediji nisu ni jednom crticom zabilježili uvodno opisani događaj, tako da nije za očekivati razorne posljedice a kamo li ozbiljniju zabrinutost javnosti.

I konačno jednako važno pitanje: treba li HŽI poduzeti nešto da se ta sramota, te uređene površine pretvore u prave perone, a nova kolodvorska zgrada u Dugom Selu konačno građevinski dovrši?

Id-1

<b>PRIJAVA O IZVANREDNOM DOGAĐAJU</b>							
ORGANIZACIJSKA JEDINICA: PRJ PROMETA CENTAR-KOLODVR DUGO SELO							
<b>VRIJEME NASTANKA IZVANREDNOG DOGAĐAJA</b>							
Dan:	07.	Mjesec:	04.	Godina:	2022. Sat: 5:56 .		
<b>MJESTO NASTANKA IZVANREDNOG DOGAĐAJA</b>							
Oznaka pruge:	M-102	Naziv pruge:	Zagreb Glavni Kolodvor – Dugo Selo				
U kolodvoru / Između kolodvora	Dugo Selo			Pripadnost kolodvoru:	Dugo Selo		
Na kolosijeku:	2.(drugi)	Na skretnici:	%	U km:	445+161		
Na ŽCP-u	% (lokalni naziv ŽCP-a)			Vrsta osiguranja:	SZ+PB		
<b>VREMENSKE PRIKLICE</b>							
12°C	sunčano	%	oblačno	+	kiša	%	
snijeg	%	magla	%	ledena kiša	%	vjetar	%
Vidljivost:	dobra						
<b>KATEGORIJA IZVANREDNOG DOGAĐAJA</b>				<b>POTKATEGORIJA IZVANREDNOG DOGAĐAJA</b>			
NESREĆA				NESREĆE OSOBA KOJE UKLJUČUJU ŽELJEZNIČKA VOZILA U POKRETU			

### OPIS IZVANREDNOG DOGAĐAJA

Dana 07.04.2022. godine u 5,56 sati, prilikom ulaza vlaka 8005 na 2.(drugi) kolosijek kolodvora Dugo Selo, došlo je do naleta na žensku osobu, koja je nesmotreno prelazila kolosijek ispred nailazećeg vlaka. Tom prilikom zadobila je ozljede stupala desne noge, te je kolima hitne pomoći prevezena u KB Dubrava.

Ozlijedena osoba : ██████████ iz Jalševca Nartskog, II Savski odvojak broj ██████████ Vlak 8005 EMG 6 112 105-3 sv ██████████ HŽ-Putnički prijevoz d.o.o.

Očevit izvršili pripadnici Ekipa za očevit PU Zagrebačke i Policijske postaje Dugo Selo. Strojovođa alkotestiran. Rezultat alkotesta 0,00.

Smjerne u prometu: vlak 8010 na relaciji Dugo Selo-Zagreb GK otkazan. Putnici prevezeni vlakovima 2202 i 8012.

Po završenom očevitu u 8,20 sati, garnitura vlaka 8005 otpremljena u Zagreb GK u 8,46 sati kao vlak 38102.

Ostalih neurednosti nije bilo.

Vrijeme: 11°C oblačno, vidljivost dobra.

P.S. Moli se Policijska postaja Dugo Selo za dostavu podataka o težini ozljede.



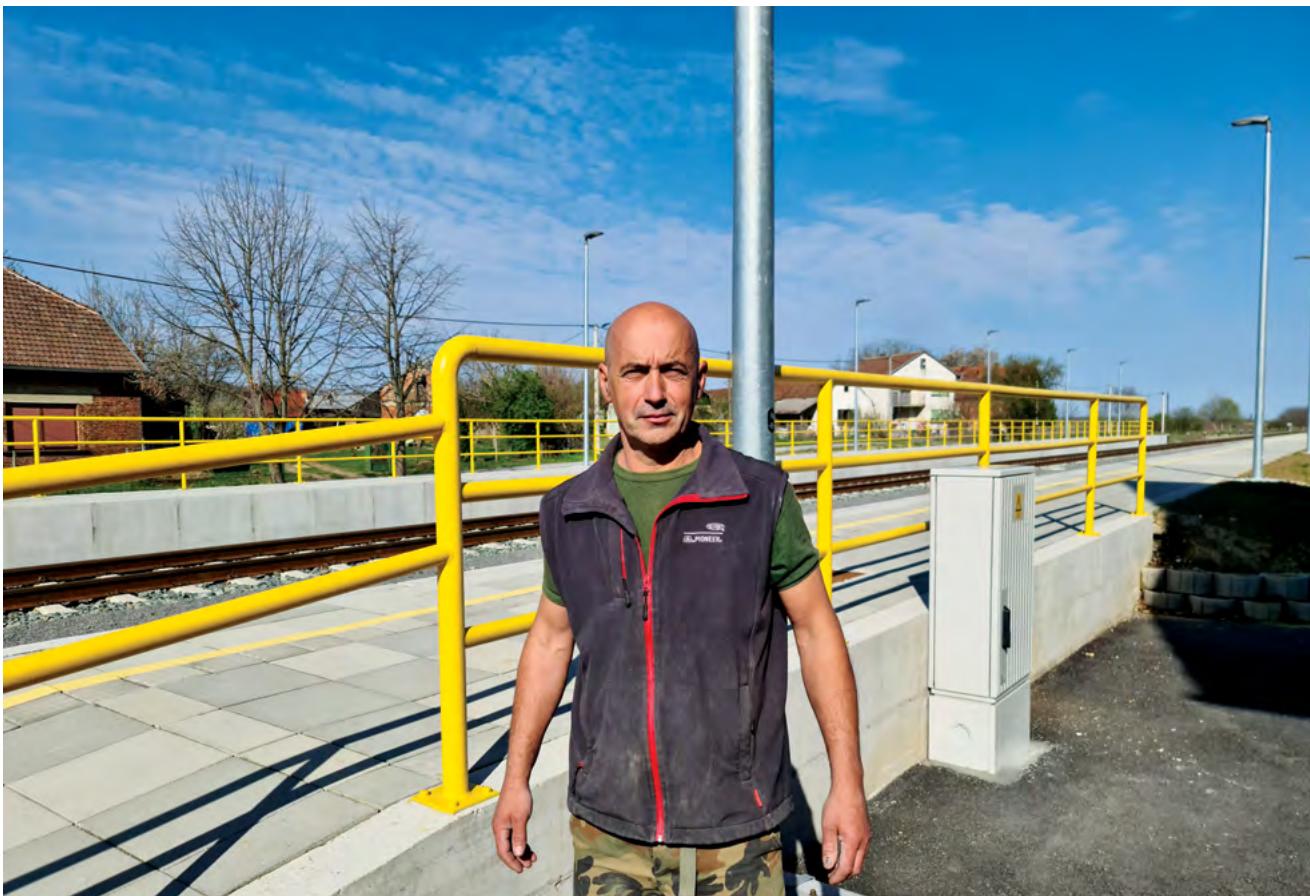
**DARIO ŠANTAVEC**

skretničar u kolodvoru Virovitica

# NAJVEĆI PROBLEM JE PREKID RADA

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Dario Šantavec, skretničar u kolodvoru Virovitica, trenutno na zamjeni u Pčeliću. Rođen 1975., na željeznicu je od 1996. Obavlja poslove manevriste, rukovatelja manevre. Od 2011. je u HŽI, na poslovima skretničara u kolodvorima Špišić Bukovica, Pitomača, Virovitica, Suhopolje, Pčelić. Oženjen je i ponosni otac četvoro djece. Živi u Suhopolju.**



**Što vas je dovelo na željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?**

Slučajnost. Završio je Domovinski rat, ja došao iz vojske, navratim u biro za zapošljavanje, opazim poziv na kurs za željezničara i ajd, idem probat pa ču vidjeti što će od toga biti. Delić Rade, pregledač vagona me malo usmjerio...

**I tako ste došli na željeznicu. Sad kad gledate s odmakom ova današnja željezница i željezница iz vaših početaka sigurno se razlikuju. Što najviše pamtite iz te početne**

**faze vašeg rada na željeznicu?**

Najviše pamtim broj ljudi koji je radio тамо, у Virovitici. Bilo je posla, manevriranja, premještanja garnitura, radnih vlakova. Industrija je radila punim kapacitetom: šećerana, Virdžinija, silosi, Twin, Rapid. Danas od toga gotovo i nema traga.

**Kako se nosite s promjenama na željeznicu?**

Ah, kako se nosim? Ko i svi. Šutim i radim. Druge i nema. Nema ljudi, nema radnika, nema tko raditi. Evo ja trenutno radim na odjavnici Pčelić.

**Kako se raditi na odjavnici Pčelić?**

Rasputnica radi, samo što ima samo jedan par vlakova koji idu gore za Banovu Jarugu. Odjave su značajne za Cabunu i Suhopolje.

**Rekoste da imate više od 30 godina radnog staža. Ima li u tom vremenu događaja koji su vam se urezali malo više u sjećanje?**

Jednom priliko vlak mi je stao pred skretnicom... Posao se „zaguzvao“ i jednostavno nisam stigao okrenuti skretnicu.

**Kad sam se pripremao za razgovor s Vama rekli su mi da ste vrlo vrijedna i savjestan radnik. Znači da nekad na poslu napravite više od onoga što se traži?**

Osim skretničarskog posla često pokosim travu da radna okolina ne izgleda zapušteno. Rekli bi Katica sam za sve kad treba nešto počistiti, popraviti.

**Vremena su takva da je sve manje suradnje među željezničkim poduzećima. I drugdje fali ljudi, nema posla, sve rijede ih vidamo. Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?**  
 Čini mi se da je meni lako, jer sam radio u HŽ Cargu. Tamo su mi bivše kolege i prijatelji. Naprosto smo i privatno i u poslu svi u dobrom odnosima.

**Radite u turnusu, u smjenama. Kako na vaše zdravlje i život utječe smjenski rad?**

Gledajte, polako osjećam godine. Na početku je bilo dobro, sad već ni doma ne mogu spavati, budim se kad čujem onaj vlak ujutro u četiri. Sve to odražava se ne samo na mene, nego na sve željezničare.

**Jeste li zadovoljni sa radnim uvjetima?**

Uvijek može bolje, tako i uvjeti mogu biti bolji. U Pčeliću je problematično jer radimo u kontejneru koji je postavljen na nekakve nosače. Zbog toga se svašta zavlači ispod i ostavlja svoj trag, često neizdrživ smrad.

**Dolazite li na posao relaksirani, bez grča u želucu?**

**Momentalno opušteno. Nemam strahova.**

**Kakvo je vaše mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?**

Gledajte, plaća je loša. Naročito je loša onda kad nema dodataka, samo gola osmica. Ta plaća je ispod minimalne plaće u RH. Crkavica.

**Započeli su kolektivni pregovori. Kakva su očekivanja?**

Nevjerujem da ćemo nadoknaditi zaostajanje. Kad gledam kako su radili u prosvjeti, policiji i drugim državnim službama, oni su svake godine dobivali malo po malo, svake godine su nešto čačkali i 2-3 % ove, slijedeće i tako redom, nakupi se. Mi bi sad trebali dobiti odjednom makar 20%. To je vrlo teško ostvariti. Puno je to novaca.

**Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?**

Cipele su katastrofa. Žuljaju, nemoguće ih je nositi pola smjene. Zimska odjeća, makar meni, neredovito se isporučuje. ZNR je često u drugom planu.

**Kako na vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?**

Kod nas ovdje nema ljudi, nema tko raditi, tako da i takve priče ne kolaju. Ovdje je najveći problem prekid kontinuiranog rada. To skraćivanje vremena kad radimo u kolodvorima donosi smanjenja plaće i to je najozbiljniji problem. Ne samo da je manja plaća, nego se više puta putuje na posao.

**Imaju li željeznički izvršni radnici pravo na napredovanje na poslu? Kakvi su vaši planovi za razvoj karijere?**

Nekad je to bilo riješeno

kroz složenija radna mjesta. Skretničar je nakon više godina dobrog rada postao nadzorni skretničar, možda vlakovođa. Danas se sve gleda kroz uštede na radnicima i to je loše.

**Žalite li za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju?**

Kao dijete želio sam biti policajac, ali danas mogu reći da ne žalim što mi nije uspjelo.

**Da možete promijeniti neku stvar na poslu što bi prvo promijenili?**

Gledajte, skroz se priča o štednji, o štednji na željeznici. Nije mi jasno ne vide li nadređeni da puno radnika živi u jednom mjestu, a putuje u drugo koje je prilično udaljeno. S druge strane isto tako kolege putuju u suprotnom smjeru. Ja sam iz Suhopolja putovao u Pitomaču, a kolega iz Pitomače u Viroviticu. To je absurd. Nema logike, takvi troškovi su nepotrebni.

**Kad sve zbrojite možete li reći da ste sretni na poslu?**

Eh, tko je baš sretan na poslu? Uvijek ima toga što bi moglo biti bolje. I ne samo ja, čekamo da dođe to bolje.

**Čini se da zbog svega lošeg što se u Javnosti čuje i govori o željeznički mladi nisu zainteresirani doći i raditi kod nas.**

Ma ne, ima dosta zainteresiranih, samo kad bi im se pružila prilika.

**Poruka za kraj?**

Držite se, bit će bolje, možda...



## UKRATKO

**Kako biste se opisali u nekoliko riječi?**  
Vrijedan i razgovorljiv.

**Procjenjujete li dobro ljudе na prvu?**  
Da. Za sada.

**Smatrate li se uspješnim u životu?**  
Ide mi...

**Dvije vrline koje najviše cijenite?**  
Iskrenost i poštenje.

**Dvije mane koje vas najviše nerviraju?**  
Laži i obmane.

**Navijate za ... ?**  
Nisam nekakav teški navijač, ali recimo za Dinamo.

**Kućni ljubimac?**  
Ukratko - imamo ih puno. Sin voli životinje i stvaramo pravi zoološki vrt.

**Kad ste zadnji put bili u kinu?**  
Kad me djeca pozovu.

**Internet? Facebook, Twitter, Viber i sl.?**  
Da, obavezno.

**Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?**  
Vrijedi, samo u nekim područjima je teško čekanje.



**IDA PRESTER**  
*glazbenica*

# VLAKOVIMA SE VOZE OPUŠTENI I PITOMI LJUDI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

**Ona je glazbenica, televizijska voditeljica, umjetnica, menadžerica, kolumnistica, glasnogovornica, poduzetnica, aktivistica i još puno toga što zbog ograničenog prostora ovaj put ne možemo spomenuti. Široj javnosti najpoznatija je po svom autentičnom glazbenom opusu izraženom kroz projekte kao što su „Lollobrigida“, „MAiKA“ i „Frau Casio“, a zahvaljujući kojem se proslavila i potvrdila ne samo u Hrvatskoj i regiji, već i u dobrom dijelu Europe. Gotovo da nema glazbenog segmenta u kojem njen iznimski talent nije došao do izražaja, počevši od toga da je pisala tekstove pjesama, svirala, pjevala, komponirala, producirala, a nedavno je osnovala i vlastitu diskografsku kuću. Kao logična posljedica svega pobrojanog stigla su i zaslužena priznanja, pa je tako s grupom „Lollobrigida“ osvojila nagradu za najboljeg regionalnog izvođača, dok je glazbeni portal „Popboks“ na osnovu glasova čitatelja njihov album „Pilula“ proglašio albumom godine. Osim po glazbenom, poznata je i po svom televizijskom angažmanu kroz emisije „Dan za danom“, „Briljanteen“, „Direkt“ i „Dobro jutro Hrvatska“. Jedna je od najekspoziranijih javnih osoba kada su u pitanju borba za ljudska prava i slobode, te humanitarni i ekološki aktivizam. Portal „MISS7“ uvrstio ju je među 20 najinspirativnijih žena u Hrvatskoj čija djela mogu biti uzor, a njihova životna priča vodilja i motivacija. Nama je posebno zanimljiva zbog svoje ljubavi prema putovanjima, posebno onima željeznicom. Ona je Ida Prester i naša je nova sugovornica u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Unatoč svojim mnogobrojnim obavezama i profesionalnim angažmanima, spremno se odazvala našem pozivu, a sam razgovor izgledao je otprilike ovako...**

**Poštovana gđo Prester, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak krenut ćemo od Vašeg djetinjstva; po čemu ga pamtite i koje su Vam tada bile zanimacije, želje, planovi...?**

Imala sam uobičajeno djetinjstvo s početka osamdesetih. Živjeli smo skromno, nas pet u malom stanu na četvrtom katu u Krajiškoj ulici, odmah preko puta škole. Djetinjstvo mi je obilježila moja baka Ana, zmaj od žene. Baka me odgojila i ugradila sve osnovne „postavke“. Kasnije je umrla u 101. godini. Jedan divan, dug život, pun smijeha i razumijevanja. Baka Ana mi je inspiracija za puno stvari. Što se snova tiče; htjela sam biti pjevačica. U tom sam djelomično i uspjela, ha ha...

**Malo je poznata činjenica da ste Vi diplomirana ekonomistica te da ste pored toga završili još i dvije godine Fakulteta političkih znanosti. Reklo bi se odlična podloga za jednu uspješnu poslovnu karijeru. Jeste**





**li svojevremeno imali nekakvih planova u tom pravcu?**

Mene je zanimala teoretska ekonomija-makroekonomija, a sanjala sam da će jednog dana predavati na fakultetu ili raditi u nekoj znanstvenoj instituciji. Imam ja tu jednu malu „strebericu“ u sebi, učenje mi je uvijek jako dobro išlo. I danas volim učiti, ali moja slobodnjačka i neukrotiva strana je prevladala. Odvukla me muzika, pa je onda došla i televizija i sve je otišlo u sasvim drugom smjeru. Možda i šteta s jedne strane, mislim da bih bila dobra profesorica, ali tko bi me natjerao da svaki dan dođem na isti posao na istom mjestu. Ništa nije slučajno, mislim da je ovakav kaotičan način života koji sada vodim, u kojem je svaki dan posve drugačiji od prethodnog, zapravo to što meni odgovara. Većini ljudi bi to bila noćna mora, ali ja volim taj adrenalin.

**Što je to presudno utjecalo na Vašu odluku da ćete se u životu baviti glazbom i koliko je to tada bio smion potez, a imajući u vidu sva iskušenja koja jedna takva odluka sa sobom nosi?**

Nikad ja nisam puno razmišljala ni o čemu. „Bacim“ se, pa što bude. Neke stvari moraš raditi prema instinktu. Nikad nisam odlučila da će mi to biti jedina profesija, ali da će mi glazba biti osnovna životna strast, to sam znala od najranijeg djetinjstva. Prvu pjesmu sam komponirala sa sedam godina! Radim, učim, zabavljam se... Glazba je igra, nikad mi nije postala opterećenje. Nemam pritisak uspjeha jer živim od drugih poslova. Glazba je čisti užitak i najbolji adrenalin i serotonin koji postoji.

**Krenuli ste tako da ste 2003. godine oformili sastav „Lollobrigida“. Tu je posebno zanimljiv podatak da ste na prvim objavljenim demo snimkama Vi osob-**

**no izvodili sve instrumentale i vokalne dijelove, a isto tako bili ste autor svih pjesama i glazbe. Očigledno Vam tada nije nedostajalo inspiracije...**

Nikad mi ne nedostaje inspiracije. Ljudi se kreativno izražavaju na razne načine, svatko bi trebao imati neki svoj „kanal“. Moj „kanal“ za sve traume i probleme je oduvijek bilo pisanje pjesama. Cijeli taj prvi album nastao je u mojoj spavaćoj sobi. I treba zvučati baš tako kako zvuči; sirovo i direktno. Taj album je moj audio dnevnik, sve što se tada događalo u glavi jedne dvadesetogodišnjakinje je zapisano u tim stihovima i melodijama. Po sličnom principu radim i danas, samo su teme malo drugačije.

**Koja je to vrsta glazbe koju svojim pjesmama promovirate i na koju vrstu publike ste se kroz te pjesme fokusirali?**

U početku je to bio disco-punk, a sada je electro pop. S vremenom

sam se smirila, izbacila „vrišteće“ distorzije i suludo brze „beatove“. Promijenila sam se i ja i vrijeme u kojem radim, a publika odrasta sa mnom. Pratimo se eto već dva desetljeća, a uz pomoć društvenih mreža i intenzivno družimo. To su ljudi s kojima ja najčešće dijelim i ostale životne vrijednosti; od odgoja djece, aktivizma, zabave, mode... To su ljudi koji se na ovoj čudnoj plavoj „kuglici“ trude živjeti s osmijehom.

**Svoj vrhunac „Lollobrigida“ doživljava šest godina kasnije kada osvajate „MTV“ nagradu „Best Regional Act Award“ za najboljeg izvođača u regiji. Osim toga, 2012. godine od strane pratilaca glazbenog portala „Popboks“ Vaš album „Pilula“ proglašen je albumom godine. Jesu li Vam te nagrade pomogle u daljem radu, odnosno jesu li Vam otvorile neke nove mogućnosti ili možda neka nova tržišta?**

Nemam pojma, iskreno. Puno je vremena od toga prošlo. Nema u ovoj branši nikakvih umjetnih „shortcuta“ i trikova. Ili imaš pjesme koje ljudi vole ili nemaš. Mislim da su moje pjesme koje radim pod svojim imenom u zadnjih 2-3 godine puno bliže ljudima i lakše se identificiraju od onih iz razdoblja „Lollobrigide“. Takav je moj dojam prema količini koncerata i broju publike. Ali možda je to i zbog društvenih mreža koje meni spašavaju „živu glavu“. Više ne ovisim o „mainstream“ medijima hoće li mi objaviti neki intervju ili vijest. Imam svoj jaki kanal kroz koji svakodnevno komuniciram s „followerima“ i to mi je sasvim dovoljno.

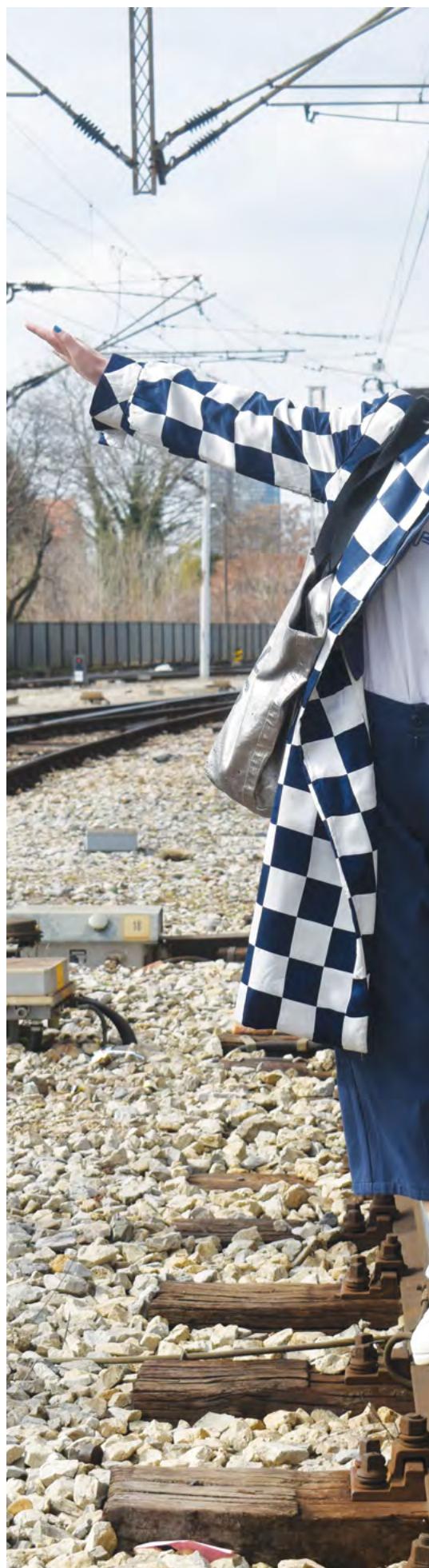
**U Vašoj fascinaciji glazbom niste se zadovoljili samo jed-**

**nim njenim izričajem, tako da ste prije nekoliko godina pokrenuli projekt „Frau Casio“, a nešto kasnije objavljujete i prvi singl s grupom „MAiKA“. Po čemu se navedeno razlikuje od onoga što ste radili s „Lollobrigidom“ i kako je na sve to reagirala Vaša publika?**

To su sve bila traženja identiteta i eksperimentiranja sa stilovima. „Frau Casio“ je moj klupski alter ego, „mračnija“ varijanta „Lollobrigide“. A „Maika“ je etno punk projekt, nastao nakon mog pre seljenja u Beograd. To su mi sve zanimljiva iskustva, ali srce ipak kaže svoje. Senzualna electro dance muzika, neki art pop koji radim... To je definitivno moje područje iz kojeg ne idem više, nadam se.

**Nezaobilazan dio Vaše karijere jeste i Vaš novinarski, odnosno televizijski rad. Iz tog perioda nekako se najviše ističu Vaše voditeljske sposobnosti potvrđene u emisijama poput „Briljantina“ ili „Dan za danom“. Kako je tada uopće došlo do Vašeg voditeljskog angažmana i hoćemo li Vas u bližoj budućnosti možda ponovo imati priliku gledati u nekoj sličnoj ulozi?**

Jednostavno; Vlado Knežević, režiser „Briljanteen“, video me na nekom koncertu „Lollobrigide“ i pozvao na audiciju za nove voditelje emisije. Tako je sve krenulo. „Briljanteen“ sam, uz Ivu i Franu, vodila preko 10 godina i svakako me ta emisija obilježila. Nakon toga vodila sam još puno projekata, na televiziji i van nje. Trenutno sam dio „panela detektiva“ zabavne emisije „Masked singer“ na RTL-u, a na „In magazinu“ Nove TV se istodobno emitira serijal „Fakap“ koji radim s pri-





jateljicom Miom Kovačić. Mislim da je to sasvim dovoljno angažmana za ovu godinu.

**Često Vas se može vidjeti na događajima i skupovima koji promoviraju ljudska prava, s naglaskom na prava žena kao i prava na različitost. Vidite li tijekom vremena po tom pitanju neke promjene na bolje ili tu još uvijek „tapkamo“ na mjestu?**

Apsolutno! Zagreb je jako napredovao zadnjih desetak godina i to se jako osjeti. Status gej zajednica, ekološka osviještenost, recikliranje... Sasvim je druga slika nego ranije. Za ostatak Hrvatske ne znam, ali kod Zagreba je baš vidljivo. Ima još puno prostora za napredak, ali hajmo se fokusirati na pozitivne promjene.

**Da se sad malo dotaknemo i naše osnovne teme, odnosno željeznice. Nekako mi je logično da tu krenemo od Vaše bake i putovanja ljeti na more...**

Bez moje bake Ane ništa! Da, mi smo svako ljeto noćnim vlakom putovale do mora. Roditelji bi ostali na poslu u Zagrebu. Još mi je u nosu taj miris kupea i u ušima zvuk lokomotive koja kreće. Baka bi svaki put ispekla štrudlu od jabuka i ušuškala me u krevet. Prekrasne su to uspomene.

**Vaša putovanja vlakovima nastavila su se i kasnije, odnosno tijekom profesionalne karijere. Možete li se prisjetiti kojim ste to sve željeznicama imali priliku putovati?**

Nekoliko godina zaredom putovala sam Interrail kartom. Razdoblje studiranja pamtim kao razdoblje intenzivne vožnje vlakovima, sama ili u ekipi. Najjeftiniji i najbolji način putovanja, pogotovo u uređenim zemljama. Proputovala sam dobar dio Europe; vozilo se kroz Njemačku, Francusku, Italiju, Belgiju, Dansku... Cilj su mi bili ljetni rock festivali i klupske koncerti. Često ne bih bukirala smještaj, već noć provela u noćnim vlakovima vozeći se od jednog kraja zemlje do drugog. Avanture koje sam u vlaku doživjela i ljudi koje sam upoznala... To su nenadmašna iskustva. Svim mladim ljudima bih propisala „željezničke avanture“, bar tijekom jedne sezone.

**Pamtite li posebno neko od tih putovanja i zašto?**

Ma ima ih toliko... Na putu po Njemačkoj sam u vlaku upoznala super ekipu mladih ljudi, koji su me odlučili „usvojiti“ na par dana. „Odvukli“ su me na poznati njemački „Bizarre festival“, udomili, nahranili... Vlakovima se voze opušteni i pitomi ljudi, spremni na nova poznanstva i otvoreni za nove ljudе. Puno puta mi se dogodilo da tamo upoznam nekog s kim se fantastično



provedem.

### **Koliko često danas putujete vlakovima?**

Nažalost rijetko, samo u inozemstvu, moram biti iskrena.

Zanimljivo je da ste jedan od najboljih foto sessiona na ovim prostorima odradili na željezničkom kolodvoru i to bez ikakvih prethodnih priprema...

Kolodvori su jako fotogenični, imaju tu neku retro estetiku koju i sama obožavam. Nije bilo ni najmanje teško...

**Imali ste priliku sudjelovati i u HŽ-ovom projektu „Discovlak“. Kako biste ocijenili jednu takvu ideju te prije svega samu njenu realizaciju?**

Aaaa, pa gdje si to „iskopao“!? Bilo je baš davno, ha ha... Mislim da je to u mladoj generaciji bio pravi hit. Noćna vožnja do mora,

uz glasnu muziku i veselje... Kao neki željeznički maturalac! Nisam prošla cijeli „krug“ s diskom vlakom, ali sjećam se da je atmosfera bila fenomenalna.

**Vaš kolega Siniša Vuco prije nekoliko godina održao je koncert u „Party vlaku“ na relaciji Zagreb - Novi Sad. Jeste li možda i Vi razmišljali o mogućnosti organiziranja nastupa u vlaku?** Za mene bi relacija Zagreb - Beograd bila jako simbolična i prikladna. Samo gdje da skupim repertoar za svih 8 sati koliko traje putovanje?

**Koliko je uopće željeznica zahvalna, odnosno inspirativna za posao kojim se bavite?**

Ma ja vlakove obožavam!! To stalno napominjem i duša me boli koliko koristim automobile i avione, a konstantno sam na putu! Željeznica je najljepši, najromantičniji, najekološkiji i najpraktičniji način putovanja. Ne razumijem zašto je kod nas toliko zanemarena? Zašto putovanje vlakom na relaciji Zagreb - Beograd danas traje 8 sati, a prije 50 godina je trajalo 4 sata? Kakva je to degradacija civilizacije?

**Poznati ste i kao netko tko često progovara i promiče ekološku osviještenost i očuvanje prirodnog okoliša. Nadovezujući se na Vaš prethodni odgovor, smatrajte li da bi željeznica na tom planu trebala puno više iskoristiti činjenicu da je trenutno bez konkurenциje najekološkiji vid prijevoza?**

Mislim da vrlo lako razvijenost države možemo pratiti razvojem i stanjem željeznica, od skandinavskih zemalja do Japana. Razvijene zemlje njeguju željeznici kao opće dobro, uz posebne beneficije zbog ekoloških prednosti. Zašto se

to kod nas ne usvaja i zašto glasovi za obnovu i razvoj željeznica nisu glasniji - to stvarno ne razumijem.

**U jednom od svojih mnogobrojnih poziva na suradnju između zemalja u okruženje, iznijeli ste i ideju o uvođenju brzog Intercity vlaka koji bi povezao sve glavne gradove regije. Bilo je to prije 4 godine. Jesmo li danas imalo bliži toj Vašoj ideji nego što smo to bili te 2018. godine?**

Rekla bih da ne. Javite mi ako grijesim.

**Trenutna pandemija umnogome je negativno utjecala na mnogobrojna društvena događanja, a možda i ponajviše na ona glazbena. Kako se Vi osobno nosite s tom situacijom i ostavlja li Vam ona dovoljno prostora da na tom planu krenete u neke nove aktivnosti i izazove?**

Mislim da smo trenutno na nekom kraju pandemije, tako mi se čini. Ovo ljeti će se puno svirati, već smo dogovorili dosta festivala, tako da izgleda da se život vraća. U početku smo svi bili „paralizirani“, ali s vremenom ćemo naučiti živjeti s tim virusom koji ne ide nigdje. Nažalost, sad imamo i novih briga na istoku Europe. Nadajmo se da će i tom užasu skoro doći kraj.

**Poštovana gđo Prester, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u daljnjoj karijeri i nadam se da ćemo uskoro imati priliku popratiti onaj Vaš ranije spomenuti koncert u vlaku! Apsolutno! Čekam vaš poziv!**





ZLATKO CEJPEK  
manevrist na Zagreb GK

# DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

Današnji sugovornik mi je Zlatko Cejpek, manevrist na Zagreb Gl .Kol. Rodio se 1971. godine. Živi s majkom i bratom u Lipovljanim. Na željezničici je od 1. travnja 1995. godine. Sve vrijeme radi na poslovima manevriste na Zagreb GK. Bio je stipendist Industrogradnje, pohađao je srednju školu u Pakracu, gdje je tijekom Domovinskog rata sva dokumentacija uništena.



**Sjećate li se najvažnijeg poticaja za vaše opredjeljenje za dolazak na željeznicu?**  
Prijatelj ga je pozvao da se uključi u osposobljavanje za manevriste i tako je počelo. Nakon kratkog vremena pozvan je u vojno-redarstvenu akciju „Bljesak“.

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

Činimisekakojeutoratnovrijeme i vrijeme poslije Domovinskog rata odnos ljudi i odnos na poslu bio kudikamo bolji. Bilo nas je više i o svemu što je trebalo dalo je se dogоворити. Pamtim i da je ovdje na Glavnem bilo puno više

posla, puno putnika.

**Čini se kako je prečesto u medijima tretman branitelja loš, odnosno nije pravedan u odnosu na ulogu koju su imali u stvaranju Lijepe naše. Imate li takav dojmom?**

Baš to isto mislim i nimalo mi se to ne sviđa, niti prihvaćam takvo prikazivanje.

**Kako Vam se čini sad, danas, s odmakom, jesu li branitelji dobili nekakvu zadovoljštinu, jel' im priznat taj doprinos u stvaranju RH?**

Mislim da nitko od nas nije dobio ono za što se borio. Ova Hrvatska je nešto sasvim drugo u odnosu na

ono za što smo krenuli u obranu. Mislim da bi branitelji kad dođu u pozne životne godine trebali dobiti priliku raditi na poslovima koji su manje zahtjevni od posla kojeg ja radim. Eto, ja i danas radim posao koji sam radio prije dolaska na prvu crtu.

**Kakvi su Vaši odnosi s kolegama s kojima ste bili u ratu, družite li se?**

Susrećemo se od manifestacije do manifestacije. Susrećem se s kolegama i prijateljnjem uglavnom s onima s kojima sam i prije rata bio prijatelj. Najčešće se isključim iz razgovora kad krenu ratne teme i ratna sjećanja.

**ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU**

**S odmakom kako bi danas odgovorili na pitanje: „Ako zatreba opet...?“ Što je razlog Vašeg uključenje, što je Vas potaklo?**

Ja sam mobiliziran. Ali i prije mobilizacije imao sam želju i namjeru boriti se za državu u kojoj će nam bili lijepo i ugodno živjeti.

**Sudjelovali ste u obrani RH tijekom Domovinskog rata, u akcijama „Bljesak“ i „Oluja“. Biste li podijelili neka iskustva iz ratnih dana?**

Sam dolazak na ratište, na prostore gdje je sve porušeno, bio mi je stresan. Čudio sam se čemu sve to?

**Divimo se i podržavamo braniteljsko jedinstvo. Postoje neke veze izgrađene tijekom rata koje se ne stvaraju u normalnim uvjetima.**

Ta prijateljstva, i zajedništva ostaju jednaka kao i kako je nekad bilo tako je i sad.

**Često svjedočimo da naša djeca ne znaju nabrojiti ni nekoliko heroja Domovinskog rata. Nove generacije koje stasaju, ti mladi ne znaju ili jako malo znaju o Domovinskom ratu. Zašto je to tako?**

Možda nisam u pravu, ali to je zbog školskih programa, ali i svih nas. Čim država odluči to će

se popraviti, ali neke generacije će biti zakinute za ta saznanja. U školama djeci treba više davati saznanja o vrijednostima Domovinskog rata.

**Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Ta žrtva, to mjesto stradanja, mjesto gdje je 1991. godine naprasno prestao život. Što spomen Vukovara u vama budi?**

Vukovar je svetinja i tragedija. Želim reći kako me ovo što se danas događa u Ukrajini podsjeća na naš rat i na tu tragediju.

**Jeste li se nakon rata ste odmah vratili na željeznicu ili ...?**  
Jesam. Poslije „Oluje“. Nije bilo

**ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU**





problema, samo sam krenuo raditi pod nadzorom kako bi se privikao na civilne prilike.

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

Dosta teško. Zagreb je uvelike bio pošteđen granatiranja, a moji ratni dojmovi još sasvim svježi. Nije ni slično vratiti se u Novsku koja je granatirana i gdje su stradanja bila velika, pa je meni dolazak u Zagreb bio nekako čudan.

#### **U početku našeg razgovora govorili ste nešto kao da razmišljate o mirovini?**

Fala Bogu i samo da je zdravlja. Još malo i ispunit ću uvjete i odoh u mirovinu.

#### **Kako vam je raditi ovdje, danas na Glavnom kolodvoru?**

Ha, radim posao koji sa i nekad radio. Zadovoljan sam, mada mi je danas puno teže sagibati se i ulaziti pod vagone, silaziti s

vagona, pogotovo zimi. Svaki dan putujem dva i pol sata na posao i isto toliko s posla.

#### **Kad bi ponovo birali jel' bi izabrali željeznicu?**

Uz ovakve uvjete rada na manevri, uz ovakvu plaću vjerojatno ne bi. Osim plaće manevristima koji su odradili većinu radnog vijeka na najtežem mjestu oduzela se mogućnost rasporeda na manje zahtjevno radno mjesto.

#### **Poruka za kraj ovog razgovora?**

Naravno da sam zaprepašten ratom u Ukrajini jer sam očekivao da se nakon strahota kod nas rat nikad i nigdje više neće ponoviti. A kako ovaj razgovor vodimo prije Uskrsa koristim priliku svim kolegicama i kolegama čestitati: sretan Uskrs!

## **KRATKE VIJESTI OŽUJAK 2022.**

Tijekom cijelog mjeseca ožujka, kao i u sve dane travnja do izlaska ovog broja, umjesto vlakova 6050, 6051, 6052, 6053 i 6054 koji prometuju na relaciji Osijek (DG) - Bizovac - Osijek (DG), prometovali su autobusi. U nekoliko poslanih e-mailova HŽ Putnički prijevoz pravdao je to nedostatkom osoblja. Tako su se putnici na spomenutoj relaciji prevozili potpuno besplatno, a sudeći po udobnosti „autobusa“ koji ih je najčešće prevozio, „Firma Krstić“ konačno je dobila dostojnu konkureniju.

Dana 9. travnja u 12, 45 sati na pruzi Dalj - Varaždin između kolodvora Cabuna i Suhopolje, na ŽCP-u Jugovo Polje uslijed olujnog nevremena polomljena je lijeva motka polubranika i otkinut krov s postavne kućice. Kvar je otklonjen u 15,00 sati, a promet se odvija bez smetnji.

Dana 27. ožujka u 9, 25 sati u kolodvoru Slatina(blok2),prilikom prolaska vlaka 81105 vozač osobnog automobila je uslijed neoprezne vožnje i nepoštovanja prometne signalizacije polomio lijevu motku polubranika. Kvar je otklonjen u 11,15 sati, a kašnjenja u prometu vlakova nije bilo.

Dana 3. travnja u vlaku 782 jedan od putnika je na čeonim vratima vagona ozlijedio nogu. Hitna pomoć ukazana mu je u kolodvoru Slatina nakon čega je odvezen na bolničko liječenje. Zbog navedenog je vlak 782 iz kolodvora Slatina kasnio 8 minuta.

Zagreb Glavni kolodvor - u 12.30 kvar blok postavnice, promet vlakova otežan uz kašnjenja. Uređaj popravljen u 15.19.

# POGLED U SUSJEDOVO DVORIŠTE

PIŠE: Vjekoslav Suton  
FOTO: Vjekoslav Suton



FOTO: Toma Bačić

Početkom ožujka razgovarao sam sa priateljem koji piše za željeznički Engleski časopis Railway Gazette International a o čemu drugom nego o željeznici. Inače on je i dopisnik mjeseca ŽELJEZNIČAR koji izdaje HŽ Infrastruktura. I tako, u razgovoru me upita jesam li zainteresiran otići u Beograd povodom promotivne vožnje na novootvorenoj pruzi između Beograda i Novog Sada i voziti se brzinom od 200 km/h. Naravno da sam bio zainteresiran. Za vožnju tim vlakom potrebno je ishoditi akreditaciju od Željeznica Srbije jer bi se u tom vlaku trebao voziti i predsjednik Republike Srbije. I tako doznajem da je promotivna vožnja u subotu 19. ožujka 2022. Dajem osobne podatke koji su potrebni i čekamo odgovor. Dan prije same vožnje zove me priatelj i kaže da nema nikakvog odgovora u vezi akreditacija ali da ipak idemo. I tako krenemo 19. ožujka 2022. u 6 sati sa tramvajskog okretišta na Črnomercu. Uz kratka zaustavljanja u Beograd smo stigli za 4 sata. Preporuka za uzvanike je bila da

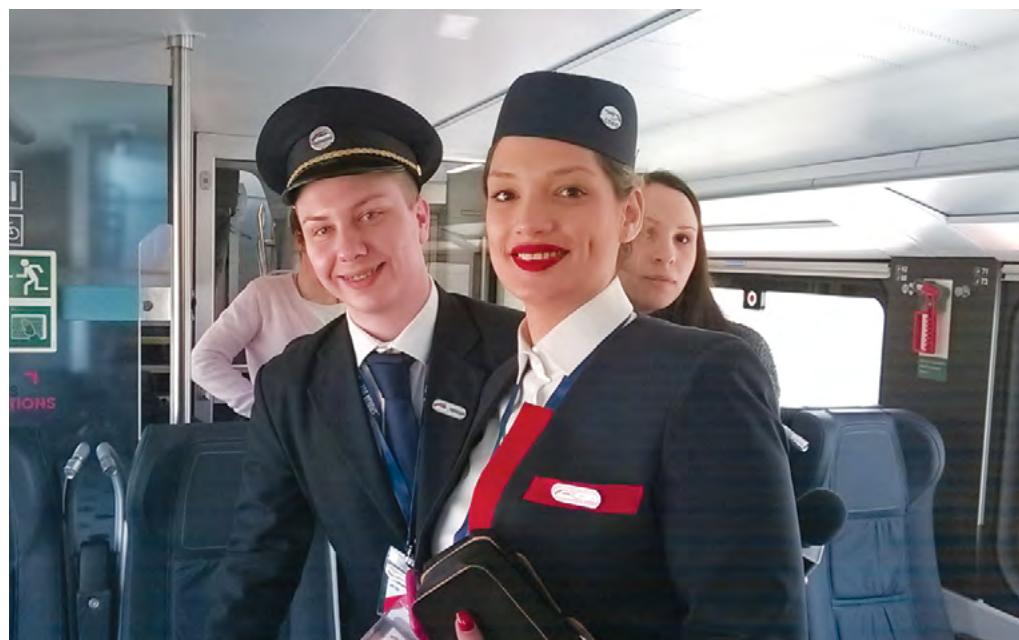
se na vlak dođe cca 30 minuta ranije. Parkiramo se u blizini sada glavnog beogradskog kolodvora Beograd Prokop. Spuštamo se na kolodvor. Iako se u vlaku vozio srpski predsjednik nije bilo neke velike i stroge pretrage, samo detektorom za metale. Osim srpskog predsjednika i članova srpske vlade u vlaku je i gost iz Mađarske, premijer Viktor Orban. Dolazimo do organizatora putovanja. Naša imena su na popisu uzvanika i ulazimo u vlak. Velika je gužva. U vlaku primjećujemo dosta Kineza i Rusa. Vlak kasni mimo protokola nekih tridesetak minuta. Konačno krećemo. Pruga dobrim djelom ide starom trasom dok je na nekim dionicama potpuno nova. Povremeno se na monitorima ispisuje brzina prometovanja. Konačno 200 km/h. Vožnja je dosta ugodna. Osjeti se da je pruga dobro sređena. Pratitelji nose po vlaku alkoholna i bezalkoholna pića kao i čaj i kavu. Stižemo u Novi Sad. Na platou ispred kolodvora se okupio veliki broj ljudi, a kako su njihovi

mediji prenijeli: „Dogodilo se masovno "spontano" okupljanje građana na dočeku brzog voza. Građani su uglavnom došli organizirano autobusima....“

Na kolodvoru u Novom Sadu ispred vlaka susrećem i svog prijatelja iz Pančeva, Josipa, koji je i sam dio organizacije ovog putovanja. S njim obilazimo kolodvor Novi Sad koji je u rekonstrukciji i obnovi. Privremeni prometni ured je u kontejneru. Pruga na sjever prema Mađarskoj je zatvorena radi remonta. U smjeni dežuraju dva prometnika, vanjski i unutarnji. Predstavim se i malo popričam sa njima. Ono što svi uspoređujemo skoro pa uvijek su primanja. Rekli su mi da je plaća oko 580 €. Upoznajem i operativnog pomoćnika šefa kolodvora. Čovjek je iz Sanskog Mosta. Krenuo je u željezničku školu u Mariboru, a završio u Beogradu. Pričam mu da sam bio u Sanskom Mostu na kolodvoru još dok je bila uskotračna pruga kolosijeka 760 mm. Bilo mu je draga kad sam mu to spomenuo. Vrijeme povratka u Beograd se

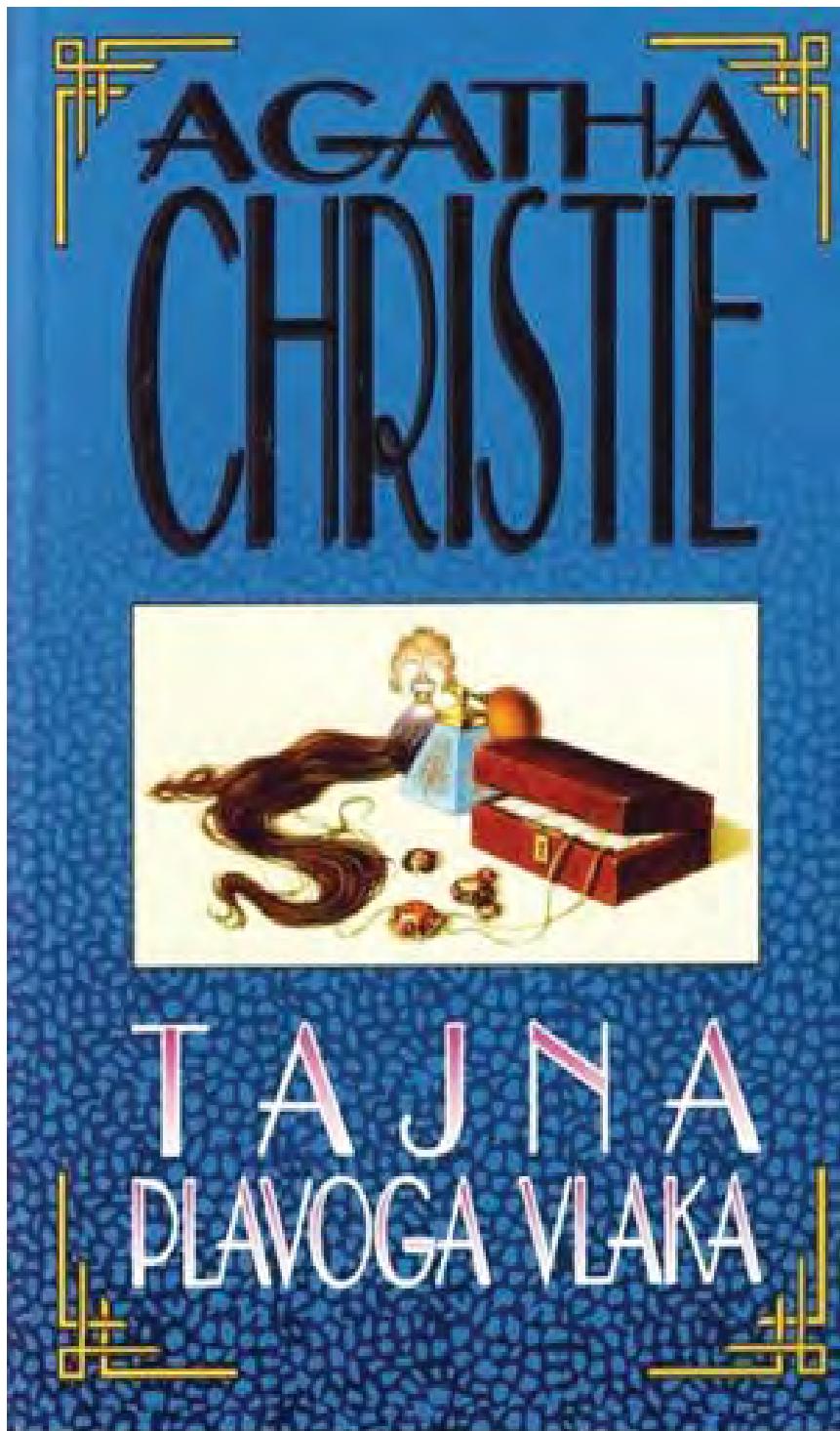
približilo. Idem u vlak i u njemu srećem jednog bivšeg željezničara, umirovljenika iz Trebinja. Radio je u Sarajevu pa je često dolazio i u Zagreb. Malo smo se prisjetili i starih vremena iz doba JŽ-a. Ono što mi je bilo malo čudno, a video sam iz vlaka, je osiguranje na ulazima u kolodvor. Dva policajca stoje mirno na ulazu i salutiraju (pozdravljaju) vlaku u prolazu. Po dolasku u Beograd sa prijateljima, domaćinima, smo otišli u razgled. Prije toga na ručak, na čevape, u jedan od restorana iz lanca koji se zovu Valter. Inspirirani su filmom „Valter brani Sarajevo“ i po cijelom lokalnu su murali Valtera (glumca Bate Živojinovića). Pitam osoblje da li imaju još gdje te lokale osim Beograda? Kažem da sam bio i u restoranu Valter u neposrednoj blizini kolodvora u Jesenicama u Sloveniji. Ne znaju ništa o tome. Na kraju kakvi su bili čevapi? Moram priznati da sam i kod sebe doma u Zaprešiću jeo boljih. Iza toga smo otišli na Avalu kod Spomenika Neznanom junaku. Autor tog monumentalnog spomenika je naš kipar Ivan Meštrović. Na povratku u centar Beograda susreo sa se sa jednim od aktivnih željezničara iz vrha ŽS-a (Železnice Srbije). Poznamo se dugo godina. Uglavnom struka je bila protiv tih navrat nanos pruga za 200 km/h. Ali politika je htjela svoje, a i izbori su bili blizu. Još ne postoji niti propisi za te brzine pa se nešto kemija kako bi eventualno sve to pokrili. Osim toga samo nekoliko vlakova dnevno vozit će 200 km/h. Nakon tog druženja krećemo iz Beograda nešto prije 21 sat put Zagreba. Prije same granice tankiranje gorivom koje je dosta jeftinije u Srbiji i pravac Zagreb. Nešto prije jedan sat smo na Črnomercu.

Malo i o vlaku kojim smo se vozili. Vlak je proizvod tvornice Stadler iz Švicarske. Isti je, jednim dijelom rađen u Bjelorusiji, dok je zgotovljen u Poljskoj. Osim prvog vlaka koji je prispio u Srbiju preko Subotice vlakovi sada stižu preko Koprivnice i dalje preko Dugog Sela i Tovarnika nastavljaju u Srbiju. Vlak je četvorodjelni katni. Dužina je 100 m i kapacitet sjedećih mjesta je 300. Nazvali su ga „Soko“ i od Beograda do Novog Sada stiže za 33 minute, a udaljenost je cca 90 km.



# ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković  
FOTO: Internet



U našem serijalu „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA“ na redu je još jedno djelo koje potpisuje netko od stranih autora. Nakon knjige „Noćni vlak za Lisabon“ koja je jedna od perjanica moderne književne riječi, na redu je ponovo jedan od bezvremenskih

„klasika“ i to u pravom smislu te riječi. Ovaj put predstavljamo vam roman „Tajna plavog vlaka“ britanske književnice i spisateljice Agathe Christie. O kakovom vrhunskom djelu neprolazne vrijednosti je riječ, možda najbolje govori podatak da je ovaj

roman tek malo mlađi od našeg Jože Manolića, odnosno izdan je 1928. godine, što znači da će se u ovom desetljeću navršiti 100 godina od njegovog prvog objavlјivanja (od Jože je starija možda samo „Biblija“). Iako pisan u nekom posve drugom vremenu, društvenom uređenju i političkim okolnostima, njegova intrigantna tematika, savršena dinamika kojom se priča razvija, izvrsno predstavljeni i posloženi likovi, te prije svega izvanredan način pisanja njegove autorice, i nakon gotovo jednog stoljeća čine ovaj roman jednako aktualnim i zanimljivim za čitanje, a što potvrđuje i sveprisutni interes koji uvijek iznova izaziva među nekim novim generacijama čitalačke publike diljem svijeta. Razlog zbog kojeg smo ga uvrstili u naš serijal može se iščitati već iz samog naslova; događaj na kojem se roman temelji desio se u jednom od kupea međunarodnog „Plavog vlaka“ koji je svojevremeno prometovao od Velike Britanije do francuske rivijere, odnosno Azurne obale. Radnja romana vremenski je smještena u period između 2 svjetskih rata, a „tajna“ koja se u naslovu spominje u stvari je ubojstvo gđe Ruth, kćerke jedinice američkog milijunaša Rufusa Van Aldina (zapadna verzija našeg Lovre Kuščevića). Na samom početku romana, autorica nas polako uvodi u radnju predstavljajući nam likove koji su na ovaj ili onaj način povezani sa žrtvom, navodeći nas na taj način da i sami pokušamo otkriti tko bi od njih mogao biti potencijalni ubojica. Na samo putovanje kojim je Ruth kanila otići na francusku rivijeru kako bi se sklonila ili bolje rečeno, pobjegla od događaja i odluka koje su je opterećivale te tako okrenula novu stranicu u svom životu, pored nje kreće i njezina sobarica Ada Mason. Osim njih dvije, istim vlakom putuju i

Ruthin muž Derek Kettering i njegova ljubavnica Mirelle, kao i Ruthin ljubavnik Armand. Nakon što je dan kasnije u njezinu kupeu otkriveno Ruthino beživotno tijelo, kreće istraga s krajne neizvjesnim ishodom. Policija kao i obično, a tu se u proteklih 100 godina gotovo ništa nije promijenilo, slučaj pokušava riješiti čim prije, sa što manje truda, utrošenih resursa i izlaska iz zone vlastitog komfora. U stvari, najviše bi im odgovaralo kada bi se ubojica sam prijavio i tako ih spasio bespotrebnog angažmana; saslušavanja, prikupljanja dokaza, protokola, zapisnika i svega ostalog bez čega bi policijski posao bio puno ljestvi i opušteniji. Još ako bi im isti osim samog priznanja ponudio i adekvatne dokaze, bio bi to za njih najbolji način da državnom odvjetniku unaprijed osiguraju osuđujuću presudu (osim ako je autor „Kaznenog zakona“ Vlado Šeks). U skladu s tim i takvim već dobro uhodanim načinom rada, njihova sumnja odmah pada na dvojicu muškaraca koji su bili onaj emocionalni dio Ruthina života. Jedan od njih je naravno, Ruthin muž Derek s kojim pokojnica nije imala sjajan život i koji nikada nije krio da se njome oženio zbog novca njezina oca. Ono što ga posebno kompromitira jeste činjenica da je neposredno prije nego što je ubijena, Ruth pokrenula brakorazvodnu parnicu nakon čijeg bi okončanja Derek ostao bez ičega. Otegotna okolnost po njega je i činjenica da je neposredno prije toga, a zahvaljujući svom poročnom načinu života koji je uključivao kockanje, te prije svega izdržavanje svoje odveć skupe ljubavnice i uglađanje njenim nimalo skromnim prohtjevima, već upao u finansijske dubioze kojima se nije nazirao kraj. Drugi osumnjičeni je Ruthina stara ljubav s kojim je nedavno ponovo obnovila kontakt, samozvani grof Armand de la Roche. Ovaj „ocvali“ ljubavnik poznat je po tome što koristi svoje muške „kvalitete“ zavodeći bogate djevojke i žene, a one mu zauzvrat rješavaju finansijske probleme izazvane njegovim „grofovskim“ načinom

života. Ono što ovog „polovnog“ žigola kompromitira također je njegova finansijska situacija, a osim toga i dokazana namjera da u vlaku od Ruth ukrade dragocjene rubine koje joj je otac nekoliko dana prije putovanja poklonio. Dok se ljubavnik zahvaljujući svom lažnom alibiju uspijeva izvući od optužbi, muž (kako to uvijek biva i u stvarnom životu) izvlači „deblji“ kraj i završava u zatvoru. Vjerojatno bi se sve i okončalo na ovaj način da se prilikom počinjenja zločina u „Plavom vlaku“ slučajno nije našao i svjetski poznati detektiv i istražitelj Hercule Poirot. Iako već nekoliko godina izvan aktivne službe, on se odmah stavio na raspolažanje isprva policiji, a potom i žrtvinom ocu koji nezadovoljan načinom i brzinom policijske istrage, angažira Poirota da za njega provede paralelnu istragu. Poirotove istražiteljske metode potpuno su drukčije od onih standardnih i uobičajenih; bez polumračnih i zadimljenih prostorija, bez stolnih lampi usmjerenih u oči sumnjivaca i elektroda prikopčanih na njihove genitalije, bez uloga dobrih i loših policajaca... On svakom slučaju prilazi pomno i studiozno, pedantno i predano bilježeći svaku sitnicu, svaki detalj koji oku i uhu običnog promatrača djeluje potpuno beznačajno, a naposljetku se pokaže od krucijalnog značaja za konačno rješenje. Nikada se ne zadovoljava površnim zaključcima u kojima sumnja obično pada na onoga na kojega upućuju trenutna situacija i raspoloživi dokazi. On uvijek traži dalje i dublje, provokira određene događaje i analizira reakcije na njih, te vješto postavlja intelektualne „zamke“ strpljivo iščekujući tko će se u njih „uloviti“. I u ovom slučaju njegova istraga se nastavlja i nakon što je ona policijska zvanično okončana. Spoznaje i otkriće do kojih će u konačnici doći, a koje Vam ovaj put nećemo otkriti kako bi Vam potencijalno čitanje bilo zanimljivije, čine ovaj roman jednim od najboljih krimića u povijesti svjetske literature. Otkrit ćemo samo da pravi ubojica nije nitko od već spomenutih

osumnjičenika. Agatha Christie najpoznatija je autorica kriminalističkih romana na svijetu, te je ujedno uz Williama Shakespearea i najprodavanija na svijetu. O kakvom književnom geniju je riječ, dovoljno govori podatak da su njezine knjige prodane u više od milijardu primjeraka na engleskom jeziku i barem još toliko na 50-ak drugih svjetskih jezika. U svojoj više nego uspješnoj i plodnoj karijeri, napisala je preko 80 romana i drama, i to uglavnom detektivskih. Većina njenih knjiga adaptirana je u brojneigrane filmove i serije, a neke od njih i više puta. U mnogima od njih pojavljuje se i glavni junak naše predmetne knjige, detektiv Hercule Poirot. Zahvaljujući uspjesima kako knjiga, tako i njihovih ekranizacija, ovaj detektiv postao je jedan od najpoznatijih fiktivnih likova na svijetu i teško bi bilo naći nekog ljubitelja književnosti ili „sedme umjetnosti“, a da nije čuo za Hercula Poirota. Knjiga „Tajna plavog vlaka“ svoju ekranizaciju doživjela je 2005. godine, a pored nezaobilaznog Davida Sucheta u ulozi Poirota, u filmu se pojavljuje i ostala impresivna glumačka postava: James D Arcy, Alice Eve, Roger Lloyd - Pack, Elliot Gould, Lindsay Duncan, Nicholas Farrell... Knjiga se može naći u većini naših knjižara, kao i putem Internet prodaje ili „Njuškala“. Najmanja cijena po kojoj se prodaje iznosi otrilike koliko i uplata sistemskog loto listića. Najčešće ju se može naći u izdanju od 270 stranica, a vrijeme potrebno za njeni čitanje iznosi od 3 do 4 sata. Zbog iznimne zanimljivosti i napetosti koju sadržaj izaziva kod čitatelja, kao i sveprisutne želje da se što prije dođe do konačnog rješenja „tajne“, to vrijeme čini se puno kraće. U svakom slučaju, daleko je bolji izbor od gledanja visoko intelektualnih televizijskih emisija poput „Krv nije voda“, „Zauvijek susjedi“, „Ljubav je na selu“, „Naša mala klinika“ i ostalih akademskih uradaka svekolikog televizijskog izričaja...

# NASTANAK GUTMANNOVE PRUGE

PIŠE: Dubravko Maričić  
FOTO: Dubravko Maričić

## GUTMANNI NA JANKOVCU

### Začetak planinarstva i turizma na Jankovcu

Stabilan razvoj gospodarskih kapaciteta usmjeravao je na „osvajanje“ novih područja i jačanje posjeda obitelji Gutmann, a time je jačao i značaj obitelji u društvenom okruženju.

Iz kupoprodajnog ugovora saznajemo kako je 1896. godine obitelj Gutmann od Martina pl. Nagya kupila vlastelinstvo Orahovica, a od grofa Ladislava Jankovića vlastelinstvo Voćin. Gutmanni sa 35.023 hektara postaju najveći veleposjednici od Pakraca i Virovitice sve do Petrovaradina i Zemuna.

Kupujući, prije svega nepregledna prostranstva bogatih šuma, Gutmanni su došli i u posjed predjela, koje su, po ljepoti i pristupačnosti pohodili brojni izletnici.

Isprrva područje Jankovca Gutmannima nije bilo zanimljivo, ali potreba za sirovinama dovela je do izgradnje pruge do Voćina i Slatinskog Drenovca.

Potencijal Jankovca kao izletničke destinacije uočio je pl. Janković, a nakon kupovine vlastelinstva taj potencijal dalje s planinarima razvijaju Gutmanni učinivši Jankovac središtem planinarskog turizma ulazući u oltar-grobnicu pl. Jankovića.

Na Jankovcu je bila sagrađena lovačka kurija, lugarnica i nekoliko pomoćnih objekata, koji su služili za noćenje posjetitelja.

Malo je poznato da su Gutmanni podržavali planinarstvo na području Slavonije. Da je to tako, svjedoči podatak da su na prvoj sjednici odbora Planinarskog društva „Bršljan“ održanoj 7. listopada 1896. odbornici informirani da se za utemeljitelja javio Ladislav Gutmann de Gelse, što je bilo od velike pomoći planinarima.

Kako je Gutmannova pruga dolazila do Voćina i Slatinskog Drenovca predstavljala je veliku pogodnost planinarima koji su dolazili iz Osijeka, jer je olakšala dolazak na Jankovac.

Za potrebe planinara prilagodio se i vozni red vlakova, a planinari su karte kupovali po povlaštenim cijenama.

Iako se na relaciji Osijek- Slatinski Drenovac putovalo od 13,05 do 23,33 sati (gotovo 10 sati ), bilo je to značajno olakšanje, jer se prije dolaska Gutmannove pruge do Slatinskog Drenovca jedino moglo doći iz Osijeka do Čačinaca, državnom željeznicom, za tri sata, a onda nastaviti dalje pješice, 14 kilometara do Slatinskog Drenovca i još 10 kilometara do Jankovca ili dalje do Velike. Postojala je mogućnost presjedanja u Čačincima s državne željeznice na Gutmannovu (zvanu „Guco“), ali to putnicima nije bilo prihvatljivo, jer je znatno poskupljivalo put.

Tu se vidi konkurenacija između državne i Gutmannove željeznice o čemu u spomenici „Jankovac 1925-1975“ dr. Firinger piše: „Prvih godina nije bilo ni planinarskog popusta na željeznicama, a zbog konkurenциje između Gutmannove Slavonsko podravske željeznice i državnih željeznic pazilo se, da ne bude priključaka u Čačincima tako da Osječani budu prisiljeni u

Drenovac i Voćin, i natrag, voziti se Gutmannovom, malom željeznicom. To je značilo voziti se zaobilazno preko Donjeg Miholjca oko 6 sati ili po dolini pješačiti cestom 14 km od Čačinaca do Drenovca, ako se putovalo državnim željeznicama do Čačinaca.

## IZLETI NA JANKOVAC

Manifestirajući svoje opredjeljenje da pomaže razvoj planinarstva, a vodeći računa o zadovoljstvu djetatnika, Gutmann je organizirao besplatne vlakove koji su vozili djetatnike na izlet na Jankovac. Nema dvojbe da su ti izleti bili rado prihvaćena praksa među zaposlenicima, o čemu svjedoči i fotografija nepregledno dugačke kompozicije pune izletnika.

Već sam spomenuo da je na Jankovcu bila sagrađena Lovačka kurija, lugarnica i nekoliko manjih objekata za noćenje gostiju. Nažalost 1918. godine ratna razaranja nisu mimošla veleposjed u Voćinu, pa tako ni Jankovac.

Jankovac su ubrzno poslije rata ponovo počeli pohoditi pripadnici srednje i više klase, a konačili su u zgradama koje nisu oštećene u haranju Zelenog kadra.

Gutmanni su odustali od uređenja kurije, pa su obnovili samo lugarnicu.

O stanju na Jankovcu župnik Pipinić 1927. godine piše:

„....Na veselje onima, koji rado dolaze na Jankovac, ističem, da se baruni Gutmanni spremaju na proljeće, da obnove jezera i podignu u Jankovcu lovački dvorac i da na Jankovac dolazi sve više stranaca.

Računaju, da je ove godine bilo 5 000, a onda će i više."

U Osijeku djeluje novoosnovano Hrvatsko planinarsko društvo Podružnica „Jankovac“, koje samim izborom imena određuje svoj budući odnos prema Jankovcu.

Na godišnjoj skupštini Podružnice 1930. Godine, potekla je rasprava o izgradnji prvog planinarskog doma u Slavoniji, na Jankovcu.

## **Dr. K. Firinger o tome piše:**

„Kod izbora mjesto jednodušno je izabran Jankovac ne samo zbog svojih jedinstvenih ljepota već i zato, što je po svojem položaju planinarsko središte čitave Slavonije. Prva poteškoća, na koju se naišlo, bila je, da je čitavo zemljište na Jankovcu bilo vlasništvo S.H.Gutmann d.d. u Belišću, odnosno baruna Gutmanna iz Belišća. Ova tvrtka nije htjela prodati zemljište potrebno za dom, već je zahtjev planinarskog društva u pogledu prodaje zemljišta odbila. Stoga su izaslanici društva 26. ožujka 1931. morali, osobno posjetiti barune Gutmanne u Belišću, ali im je uspjelo samo sklonuti ih, da njihova tvrtka dade za gradnju planinarskog doma planinarskom društvu 400 četvornih hvati zemljišta u zakup na deset godina, uz zakupninu od Din 200 godišnje. Takav kratak rok doveo je upravni odbor društva u težak položaj, pa je na sjednici od 25. veljače 1932. zaključilo, da izaslanici društva još jednom putuju u Belišće i pokušaju produljiti zakupni rok. Ako im ne uspije produljiti rok izgradit će se na dodijeljenom zemljištu samo jednostavnija drvena kuća, a uspije li im produljiti zakupni rok, izgradit će se dom od kamena, pa makar na tuđem zemljištu, kada drugog izlaza nema. Poslije dugog pregovaranja produljili su ipak baruni Gutmanni zakupni rok na 15 godina, i tada se moglo prijeći na samu izgradnju doma“.

Izgradnja prvog planinarskog doma u Slavoniji završena je 1934. godine, a otvorenje je bilo 3. lipnja 1934. Nigdje u dokumentima nema podatak jeli netko od Gutmanna tog dana bio nazočan otvorenju doma.

**Dr.Firinger se dalje sjeća:**

" Podignućem planinarskog doma na Jankovcu te vođenjem posebnih izletničkih vlakova na Podravskoj željezničkoj pruzi između Osijeka i Drenovca broj izletnika na Jankovac tako je porastao, da je planinarski dom na Jankovcu postao premalen. Niije preostalo već dom nadograditi i proširiti.

Tvrtki S.H. Gutmann iz Belišća ponuđen je novi ugovor o zakupu zemljišta za proširenje doma.

Odluka o koncesiji donesena je 27.ožujka 1939.godine, po kojoj je zemljište povećano na 614 čhv, i od 1. rujna 1939. godine počeo je teći zakup na vrijeme od 99 godina, uz godišnju zakupninu od 10 dinara.

Povećanjem broja gostiju i novonastalim okolnostima gospodarenje izletištem Jankovac dobiva novu dimenziju.

Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt.  
 Z 40 37. ro., 695. füzet  
 A Projektumoz.  
 magyar ~~önar~~ Kereskedelmi bank  
 Tehintetési Minőségek  
 Indoposten  
 6  
 Becses megbízatásnak elegendő téve van szorosan a Guttmann S. H. cégi végzősítői és a cégi meglevő és leendő vasutjáról származó eredményeket tisztelgettel betérjesztői.  
 A.  
 A végzősítői iradalom becslésének az eredménye a következő:  
 A Guttmann S. H. cégi végzősítői 47.383 k. hold  
 az A alatt csatolt himutátsban tüntetettek szerint  
 41.188 k. hold erdőből  
 3.077 " " szántóból  
 1.108 " " rétből  
 1.500 " " legelőből  
 101 " " kertekből  
 34 " " szolnokból  
 összesen 47.383 k. holdból áll.  
 Az erdő becslésének az eredménye a következő:  
 A fentebb himutatott 41.188 k. hold erdőből van 38.632 k.  
 hold száraz erdő és 2506 k. hold fátlan 5-50 éves erdő. Ez  
 az a fatörme becslésénél számításnál figyelembe nem vé-  
 tethető.  
 Ugyanis a végzősítői erdők között 1000 k.h. fiatal erdő  
 a listicsine határban 927 " " "  
 a hirt 579 " " "  
 összesen tehát 2506 " " " van.  
 159

cini erdeiből évente 80000m<sup>3</sup> fa. Megjegyzem, hogy miután az erdők leélik és miután elégendő serdénnyel van az erdőkben s mivel a becölésben a 60 év alatti fák nem szerepelnek, ennek folytdan az első 40-50 évben a 9000 m<sup>3</sup> földal nagyobb mennyisége is termelhető anélkül, hogy a réd növekedését évenként fa hidnyről lecserne tartani, mert a fiai-fiai fák akkor már megint udgatót lesznek.

Az uradalomnak igen szép statal erőssége van; azokat gondjal általi és dpolja, amennyiben a verőfényes oldaláron tölgyet a többi helyen lucz és fekete szenyő erőket létést. Egy szóval az erdőkezelés ellen kitogas nem emelhető, mert az gazdaságos és önszerű.-

A vöröint uradalomban 200 hold kivételével a földök, reték és legezők bérbe vannak adva és pedig a Balingza-németkődöt, miskolci és henti pusztákat a Slatinai Deutsch cég az ö-zseccovával majort Bárát, a drenóvavitt Felsz a Gölcseit pedig Nedermayer bérít, általábanhol dánakent 12 korona berert.

1 k.hold	szántóföld	átlagos ára	200 korona
1 - -	rét	-	300
1 - -	legelő	-	100
1 - -	kert	-	400
1 - -	szőlő	-	600

A növényi kastélyt a parcellával 160 000 korona

A bocskai kastélyt a paraszal 160,000 koronára beszűlöm. Ugy a kastély, mint a majorcsági és gazdasági épületek jó karbón vannak, egy szóval az uradalom azon bonyolódást teszi, hogy az jó kezékben, biztos kezelésben van.

Az uradalomnak Zvecevon üveg hutdja van. Macuto mellett egy vadás kertje és egy 30 16ból álló ménese, tondióból Z vizimalma és 3 koresmdja.

Az uradalom az utolsó tárbon a hústdáras 1 ötl - 4m<sup>3</sup> használható fát tilizéséhez valót 3 korona, dorongoknál valót pedig 1.50 korona tártert adott el. Beliscsére 3000 db.

## STARI PANJ

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**SVAKE  
GODINE  
GLEDA U TU  
UNIFORMU  
I NE MOŽE  
DA DONESE  
ODLUKU:  
DA LI DA  
JE I DALJE  
ČUVA ILI DA  
JE DONIRA  
MUZEJU.**

Danas Walter najradije ne bi ustao iz kreveta. 15.travnja. I supruga je to znala. Samo bi uzdisala i bojala se za njegovo zdravlje. Inače Walter je bio vitalan starac. A svake godine na današnji dan supruga niti djeca nisu ga mogli prepoznati. Izraz lica mu je bio toliko tužan, da tko ga vidi, mogao bi se odmah rasplakati, koliku je bol to lice odražavalo. Jedino unučici nije bilo jasno zašto je deda tužan i zašto ne idu na kolodvor kod Irene i Nikole. Naravno, ujutro nije htio ništa niti okusiti. Supruga je samo uzdisala. Sinovi, iako nikad nisu pokazivali nikakvo zanimanje za željeznicu, sada su došli i počeli ispitivati oca o vlakovima, remontu, prugama...

Walter nije htio razgovarati. Znao je da to oni rade samo da ga izvuku iz depresije. Ali 15. travnja je bio takav dan da to nije bilo moguće. Otišao je do ormara i pažljivo izvukao vješalicu sa željezničkom uniformom koja je bila zaštićena najlonom i osjetila se na naftalin. Uhvatio je za rukav na kojem je bilo zlatnom trakom izvezen čin od trake oko cijelog rukava i romba na njoj. Svake godine gleda u tu uniformu i ne može da donese odluku: da li da je i dalje čuva ili da je donira muzeju. A sve mu

je izglednija opcija da je stavi mački s mačićima kao prostirač za ležaj da im bude toplo i udobno. Duboko je uzdahnuo i izašao van.

Walter je u dvorištu sjeo na stari hrastov panj i podbočio se rukama. Prste je polako provlačio kroz sijedu kosu i zagleda se praznim pogledom u daljinu. Proljeće je bilo u punoj snazi sve je vrvjelo toplinom, zelenilom i životom. A u Walterovoј duši bila je samo praznina, bol i tuga. Obitelj je pokušala da ga oraspoloži. Supruga je skuhala kavi i po unučici poslala mužu zajedno sa zdjelicom salenjaka. Znala je da ne može odbiti unuku.

„Deda, nismo išli kod Ijene i Njikole na kavu, pa ti je baka poslala!“ – veselo je dotrčala do starog panja na kojem je sjedio njen djed. Kiselo se nasmiješio, pogladio unučicu po glavi i blago rekao: „Hvala ti, zlato moje!“

Unuka mu je sjela u krila i trpala komade salenjaka u usta – zabavljala se gledajući djedu kako nevoljko jede. Supruga je izašla van. Walter ju je upitao da li zvao Nikola. A kao za inat na kolodvoru je bila neka kontrola i neki izvanredni događaj, tako da su prometnici Irena i Nikola preskakivali jedno preko drugog, a šef i ostali se rastrčali po kolodvoru.

U toj gužvi zaboravili su pozvati Waltera na kavu koju uostalom, ni sami nisu popili. A inače ako se Walter i unučica nisu pojavili do određenog vremena, obavezno bi ga zvali da vide da nije slučajno bolestan. I kud baš danas nisu ga zvali. Danas, 15. travnja. Walter se prisjetio starih željezničara koje je poznavao a kojih više nema. Onih ponosnih i vrijednih ljudi koji ne bi mogli podnijeti gledajući današnju svakodnevnicu. Sjetio se i svog mentora koji ga je učio prometničkom zanatu i uvijek je imao vojničko držanje i lakonsko izražavanje.

Jamezdin je počeo razmišljati o kadrovskoj križaljci zajedno s Ivezom. Drug Buzdovan i Kumče OO su otisli u obližnji kafić i uz uobičajenu kavu komentiraju kako nema ništa novo i značajno. Sve ide svojim tijekom. Rekli bi med i mljeko. A na Waltera i 15. travnja su svi zaboravili. Preciznije – nisu niti imali što zaboraviti jer nikada o tome nisu promišljali.

Waltera je malo oraspoložila unučica a kada ja došla i mačka sa svojim razigranim mačićima Walter se oraspoložio. Donio je odluku što će sa svojom uniformom iz naftalina. Tad je posegnuo za onim što ga čini ispunjenim i sretnim – čitanjem Biblije.

# SPVH SKANDINAVKA

PRATI I NADZIRE IZVRŠENJA ZELJ. PROMETA		FIZIČKO OSTECENJE TIJELA, RANA	PRECRTATI	VOJNIČKI IZVJEŠTAJI	BALERNA PLIČANIC	ČINITI MANJIM, SMANJUVATI	POGODBENI VEZNIK										
DOSTAVA NARUCENE ROBE																	
TVOREVINA NAČINJENA PROIZVOD- NIM POSTUPKOM																	
NEMOGUĆ- NOST VIĐA- SLJ.EPOČA																	
NATKRIVENE PLATFORME NA ZELJ. I AUTOBUS- NOM KOLODVORU							MOLBA DA SE OPROSTI NEKI PROPUST										
IZDATI, TISKATI NEKO DJELO																	
DOSTOJAN- STVO ZASNOVANO NA ETIČKIM NACELIMA				ISLAND AMERIČKA GLUMICA, SISY (CARRIE)													
"EUROPA"		POVIŠENI TON "a" NALAZNIK CAROBNE SVJETILJKЕ			FOSFOR	TALIJANSKI NOGOMETNI KLUB IZ BERGAMA		"NATIONAL URBAN LEAGUE"	SIPAJUĆI IZRUČIVATI SADRŽAJ VREĆE, IZASIPATI	POGON ZA PRERADU SIROVE VUNE	STANOVNICI AZERBAJ- DŽANA	LJUBOMIR ANTIC	KEMIJSKI SPOJ IZVEDEN IZ AMONIJAKA	UGOSTI- TELJSKI OBJEKT			
VELIKI ORUŽANI SUKOB			Hrvatska POP-ROCK GRUPA ORUŽANA SILA														
MNOGO PLAKATI (PREN.)																	
RADIJ		GLAZURE IRANSKI IZRAZ U DRUGOM JEZIKU											RIMSKI 4 GORJE U JUŽNOJ AMERICI				
ODJEVNI KOMPLETI (SAKO + HLACE)							SMOTRA, REVJU										
POLJSKA PJEVACIĆA AKTIVNA 40-ih DO 60-ih GODINA, MARTA					TENISAČ ČIĆ JAPANSKA BORILACKA VJEŠTINA	STAROGRČKI GRAD U ARGOLIDI							DUŠIK MUJERENJE TEŽINE (MN.)				
DIVOVSKO BIBLJSKO PLEME				SAMOJUKA UMJETNOST POLJSKA MARKA TRAKTORA								NAJMANJI PARNI BROJ OPREĆNO NEDUŽNOM					
TRICIJ		UKUPNOST ZNANJA O POMORSTVU PRIMORSKE ULICE									NOVOZE- LANDSKA PAPIGA KISELINA (LAT.)			GLUMAC BALDWIN			
PJEVAČ RAHIMOVSKI				RAKETNI MODELAR VRSTA VRBE									GALIJ JAVLJANJE; GLAS				
AUTOR: ZELJKO JANDRAGIĆ	BIV. BOKSAČ SALIHU GORAN NAVJOEC				POČETNO SLOVO IMENA IJ PREZIMENA "RACUN"						BLAGDAN SV. IVANA, IVANDAN URAN						
POGRDAN IZRAZ ZA GLAVU																	
U KOJEMU NEMA MASNOĆA, KRTO							ČOVJEK KOJEMU JE UMRLA ZENA										



REJSENE: doprema, izradak, sklepilo, peroni, edariti, čas, e, ais, p, rat, parni valjak, plivati u suzama, ra, očakline, iv, dlela, parada, mrlska, matin, u, enak, navija, dva, t, naučka, kea, aki, rakete, ga, aizs, imicjal, glavurde, rvanje, nemasno, udovac.