

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE NA ŽPERONU

RUJAN 2022.



**SPORTSKI SUSRETI SPVH
"KREŠIMIR POSAVEC" 2022.**

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI
SENKO SLOBOĐANAC

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
BLAŽENKO LACKOVIĆ



"KREŠIMIR POSAVEC" 2022.

FOTO: Nebojša Gajković



NEKAD I SAD

Prof. dr. Velimir Srića kaže:

Da, živimo u kreativnim vremenima.

Medicina je toliko napredovala da praktično niti jedan čovjek nije potpuno zdrav.

Država je toliko moćna da više nitko nije sloboden.

Oko nas caruje demokracija, što znači da puno nekompetentnih bira malo korumpiranih.

Danas najbolji sportaš, glumac ili pjevač, zarađuje tisuću puta više od najboljeg učitelja, odgajatelja ili liječnika.

Materijalno bogatstvo prati duhovna praznina.

Gradimo sve više zgrade, a prag tolerancije nam je sve niži.

Gradovi se šire, a pogledi na svijet sužavaju.

Kupujemo više stvari, ali u njima manje uživamo.

Povećava se površina stanova u kojima živi sve više samaca.

Obitelji su bogatije, ali se parovi češće razvode.

Raste broj lijepih kuća i razorenih domova.

Tehnološki napredak nam štedi vrijeme kojeg imamo sve manje.

Naučili smo žuriti i zaboravili strpljivo čekati.

Raste broj stručnjaka i neriješenih problema.

Obrazovaniji smo, ali ne i mudriji.

Više znamo, a slabije prosuđujemo.

Raste broj humorističkih serija i bolesnih od depresije.

Stalno se ljudimo, stalno smo umorni.

Mozganje pred knjigom zamijenili smo vegetiranjem pred ekranom.

Zivimo duže, ali ispraznije.

Okruženi smo brzom hranom i sporom probavom.

Trećina čovječanstva umire od gladi, a trećina od bolesne

deblijine.

Imamo na stotine Facebook prijatelja i nijednog pravog druga.

Raste broj visokih ljudi i sitnih duša.

Često se svađamo, rijetko volimo, s lakoćom mrzimo.

Dobar ukus je zamijenio šund.

Masovna kultura stvara masovne histerije i masovne ubojice.

Posjećujemo udaljene planete i asteroide, a ne poznamo najbliže susjede.

Centar našeg života postao je šoping centar.

Ponosno jedemo "zdravu hranu", a puštamo da nam mediji truju duh.

Sve je više informacija, a sve manje prave komunikacije.

Svemu znamo cijenu, a ničemu vrijednost.

Uče nas zaraditi za život, ali ne i živjeti.

Nekad smo stvari trošili, a ljudi voljeli, danas je obrnuto.

Prof. dr. Velimir Srića je rođen u Zagrebu. Završio je Klasičnu gimnaziju, Ekonomski fakultet i magisterij na Elektrotehničkom fakultetu. Kao Fulbrightov stipendist stekao je MBA jedne od najboljih svjetskih menadžerskih škola - Columbia University, New York i doktorirao iz menadžerske informatike.

Profesor je na Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu (professor emeritus). Tijekom znanstvene karijere, bio je gostujući profesor na brojnim svjetskim sveučilištima: UCLA (University of California at Los Angeles), Renmin u Pekingu, IEDC na Bledu te sveučilištima u Šangaju, Cincinnati, Budimpešti, Grazu, Mariboru, Sarajevu, Podgoricu, Rijeci, Osijeku i Splitu.

Od 2014. godine je član Europske akademije znanosti i umjetnosti, a 2015. postaje posebni savjetnik rektora Sveučilišta u Zagrebu za strateške projekte.



FOTO: Nebojša Gojković

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovnica:
Slavlje pobjednica,
Sportski susreti
"Krešimir Posavec" 2022.
foto: Nebojša Gojković

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

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

OSVRT SPVH NA NACRT ŽELJEZNIČKE STRATEGIJE

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković



AKTUALNO

Obzirom se predmetnim Nacrtom Strategije nastoji govoriti o željezničkom sustavu i budućnosti tog sustava u periodu 2022. - 2032. g., izostala je analiza trenutnog stanja (u ovom Nacrtu je nema) sustava s konkretnim, brojčanim pokazateljima, kao i jasnim brojčanim ciljevima ove Strategije koja uzima za pravo odrediti budućnost sustava željeznice u RH u narednih 10 godina, bez obzira što je - kako se hvale autori- metodologija izrade ove Strategije usklađena s pozitivnim zakonskim propisima RH.

Zakon o podjeli trgovačkog društva u vlasništvu Republike Hrvatske HŽ Hrvatske željeznice d.o.o., iz 2005. godine, na snazi od 1. 1. 2007. godine (Narodne novine 153/05 i 57/12

na upravitelja infrastrukture i tri željeznička prijevoznika omogućio je početak transformacije i liberalizacije operacija na željezničkoj infrastrukturi u RH. Taj proces traje 15 godina i do sada nije ozbiljnije analiziran posebno kada se uzmu u obzir prijevozni učinci teretnog i putničkog prijevoza od 2007. godine u odnosu na 2021. gdje je došlo do zabrinjavajućih rezultata. Slijedom navedenog poslovi regulacije prometa ostali su pod direktnim nadzorom i utjecajem Upravitelja željezničke infrastrukture (u osobi Predsjednika Uprave trgovačkog Društva HŽ Infrastruktura d.o.o.), što je u najmanju ruku diskutabilno. Količina prometa izražena vlak/km u teretnom prijevozu

ostvarena u 2007. godini iznosila je 9.030.161 vlak/km, dok je u 2021. godini 6.961.644 vlak/km, ili 77,09% u odnosu na 2007. godinu. U putničkom prijevozu 2007. godine ostvareno je 18.623.620 vlak/km, dok je 2021. godine ostvareno 13.6256.343 vlak/km, tek 73,29% u odnosu na 2007. godinu.

Prosječne komercijalne brzine u teretnom prijevozu u 2007. godini iznosile su 24,60 km/sat, dok su za 2021. godinu iznosile samo 17,85 km/sat. U putničkom prijevozu 2007. godine prosječne komercijalne brzine iznosile su 48,26 km/sat, dok su 2021. godine iznosile 45,03 km/sat.

Ukupne investicije u željezničku infrastrukturu za razdoblje 2007. - 2021. (dakle za 15 godina)

iznosile su 11,3 milijardi HRK. Svakako, razloge za ovakve katastrofalne pokazatelje (možda i naznake entropije) rada samog sustava željeznica, čije je temeljno poslanje, a i razlog postojanja, siguran i učinkovit prijevoz putnika i robe, (a što bi drugo moglo biti i misija i vizija željezničkog sustava), treba prije svega tražiti u činjenici što prilikom donošenja Zakona o podjeli sustava koji je poslovaо kao Hrvatske željeznice d.o.o., nisu uopće snimljeni i temeljito valorizirani poslovni procesi. Nadalje, zakonodavac nije prepoznao opasnost kako će sama podjela sustava, odnosno samih poslovnih procesa u novonastalim trgovачkim društvima funkcioniрати, odnosno kako će se sve to odraziti na učinkovitost željezničkog sustava.

Deklarirani strateški ciljevi Nacrta ove Strategije kao održiv i konkurentan, integriran i intermodalan, siguran i dostupan, željeznički sustav će ostati mrtvo slovo na papiru što nije interes ni RH ni željeznice ni radnika ni sindikata pa ni Europske Unije koja bi temeljem ove Strategije trebala biti najizdašniji financijer projekata u željezničkom sektoru.

Držim, da je pored sveobuhvatne analize stanja, temeljitog snimanja poslovnih procesa koji se obavljaju u sustavu željeznice u RH, zatim usklađivanja tih poslovnih procesa s podzakonskim i zakonskim aktima u RH, pa u konačnici s Direktivama EU nemoguće pristupiti izradi Strategije razvoja.

U Nacrtu Strategije razvoja željezničkog sustava u RH 2022.-20320.g. navedeni su proizvoljni

podaci o bruto plaći za HŽI: „Prosječna bruto plaća je u 2021. godini iznosila 11.432,73 kn (HŽI), 11.122,52 kn (HŽPP) i 10.834,36 (HŽ Cargo), što je za 11%-12% više u odnosu na prosječnu bruto plaću po zaposlenome u pravnim osobama Republike Hrvatske za 2021. godinu (9.599 kn)“.

Što se tiče podatka za HŽI i prosječne bruto plaće za 2021. godinu ispravan podatak je 9.681,78 kn bruto (podatke za ostala društva nismo provjeravali).

Ova Strategija samo je jedan u nizu dokumenata koji nije ponudio završetak saniranja željezničke infrastrukture oštećene u ratu. Mi ovdje čitamo o ERTMS-u, GSM-R/FRMCS-u a prešućujemo da nam vlakove u kolodvore uvode radnici ručnim signalima.



Strategija razvoja željezničkog sustava Republike Hrvatske od 2022. do 2032. godine nadilazi okvire odgovornosti zatvorene i nepoznate grupe autora. Kako je Strategija dokument koji izravno utječe na željeznički prometni podsustav narednih 10 godina odgovornost je puno šira i u pripremu je trebalo uključiti grupu eminentnih stručnjaka. Usvoji li se ovaj materijal Strategije uživat ćemo plodove blistavih riječi koje pokrivaju strmoglavo propadanje željeznica u RH.

Promjene na željezničkom prometnom podsustavu trebaju početi od temelja, od nadležne institucije koja je prvenstveno odgovorna za rad željezničkog prometnog sustava, od samog Ministarstva koje očito već godinama nije ekipirano za poslove strateškog upravljanja željezničkim prometnim

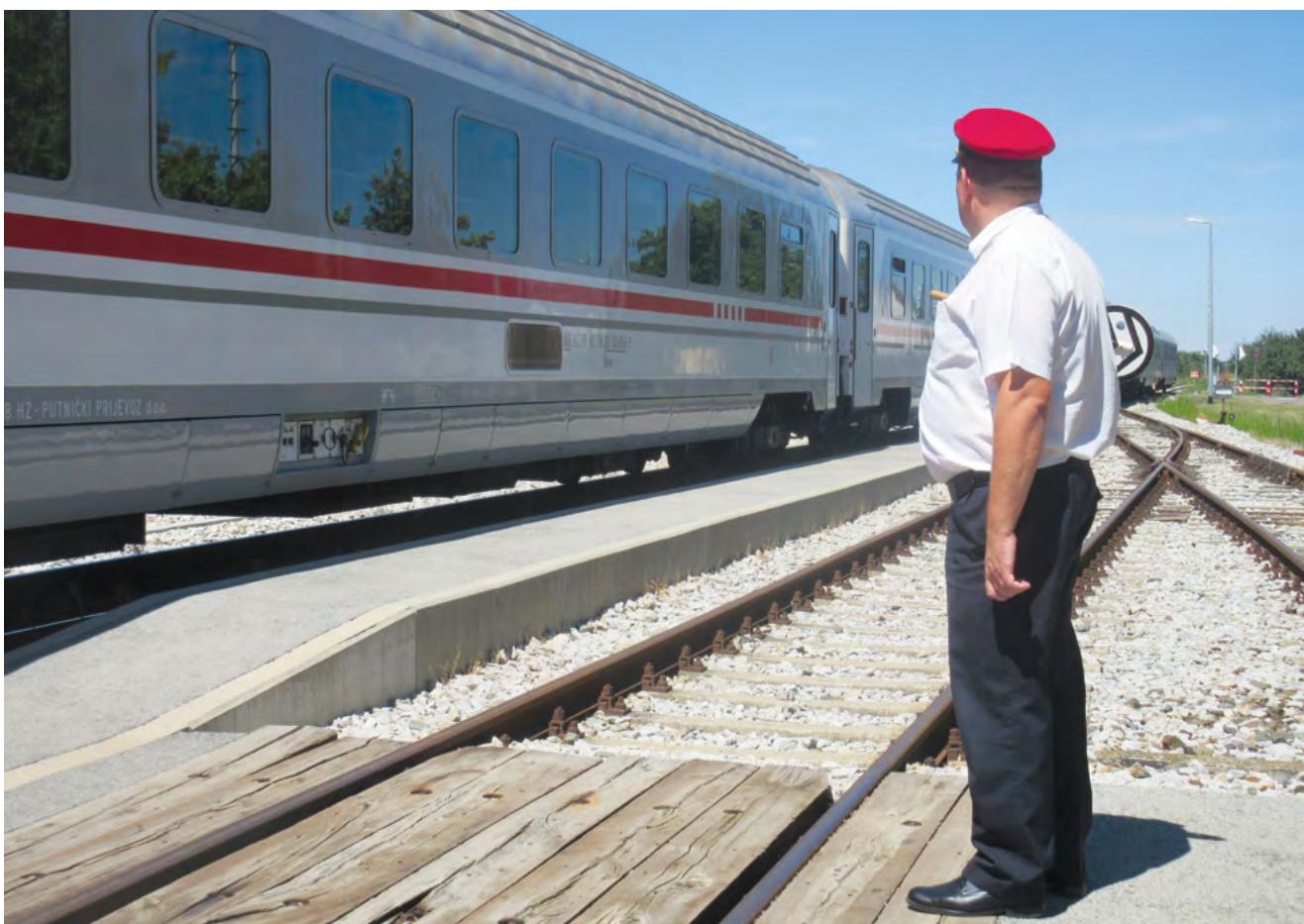
podsustavom. O razlozima ne bih spekulirali bez prethodne analize. Bavljenjem linearnim rezanjem troškova, ekologijom ili pukim „žicanjem“ iz fondova EU neće nas daleko odvesti.

Nedvojbeno je kako ovaj materijal (na žalost) nije ponudio ništa novog od rješenja, već su prepisana neka prethodna koja ni danas nisu provedena. Nameće se zaštita okoliša u prometu, ali analiza sigurnosti nije izrađena. I to je ogroman nedostatak u ovom nacrtu. Treba li isticati kako sve europske željeznice prepoznaju značaj sigurnosti i zaštite radnika, a u ovom Nacrtu je to u potpunosti zanemareno.

Iako je okosnica funkciranja željeznice realizacija plana, tj. voznog reda, koliko nam je poznato nitko iz Sektora za promet nije sudjelovao u konzultacijama oko pripreme

ovog dokumenta. Tako su i ciljevi ove Strategije prije svega bajkoviti, nerealni i neostvarivi. Ukaže li se prilika bilo tko od nas dovoljno je sposoban napisati viziju razvoja željezničkog sustava ističući kako će 2032. godine sve pruge biti dvokolosiječne i elektrificirane, minimalnih brzina 160 km/h i sl..Treba li pitati je li to ostvarivo? Isto je i s vizijom iz Nacrtu ove Strategije.

U nedostatku prave ideje iskorišten je poznati recept „uvoza“ znanja, bez sagledavanja stanja i mogućnosti ostvarenja. Kako je i u uvodu napisano materijal je zgotovljen oslanjanjem na vanjske konzultante kojima je prije svega bitno prodati floskule i pobrati novce za nekoliko retoričkih misli. Sve zajedno - dobili smo oksimoron u obliku ovog Nacrtu. Osnovno pitanje je što zapravo





strategijom želimo postići, koji su to ciljevi? Za odgovor moramo imati jasnu sliku celine željezničkog sustava, što želimo i očekujemo od željezničkog sustava, moramo sagledati sve ključne probleme kao i uzroke nastajanja problema, predložiti mјere za oticanje istih te jasno odrediti pravce i načine djelovanja sustava u narednom razdoblju. Posebice je potrebno utvrditi vremenske rokove i tijela /osobe koje će to provesti. Za korektnost Strategija je morala ponuditi ulogu sigurnosti prometa u željezniци, ulogu razvoja hrvatskih regija, razne društveno - ekonomске uloge kao što su na primjer: uštede u vremenu, gumama, benzину... efikasniji javni prijevoz, niži transportni troškovi prijevoza. Osnovnu ulogu željeznički sustav realizira mrežom

željezničkih pruga na kojima se odvijaju prometni tokovi. U sklopu navedenog prioriteti su uklanjanje uskih grla i sigurnost prometa. Naravno, sve to u okvirima materijalnih mogućnosti kao i uvjeta u kojima željeznički sustav djeluje.

Za sagledavanje problema i njihovih uzroka nije dosta SWOT analiza (kao ni benchmarking iliti usporedna analiza). SWOT analiza ne sagledava svu složenost velikog složenog sustava kao što je željeznički sustav. Za to su potrebne dubinske analize budući mnogi problemi vuku korijene u prošlosti.

Jedno od osnovnih strateških pitanja koji traži odgovor je: s koliko sredstava raspolaćemo, te po kojim kriterijima ih trošimo. Ne možemo planirati sustav bez podataka o tome s koliko

sredstava raspolaćemo i po kojim kriterijima - načelima ih kanimo potrošiti.

Svaki posao koji radimo moramo i kontrolirati. Pri tom moram naglasiti da se kontrola obavljenog posla temelji prvenstveno na fizičkoj kontroli koja nam kaže kako smo obavili posao. Financijska kontrola nije dovoljna. Ona nam kaže koliko smo potrošili, a ne i kako smo radili što je ključno za znati ako želimo da se posao dobro obavlja.

U poslovnom sustavu ne samo da sam sustav mora imati jasno definirane uloge (interese, ciljeve) koje treba realizirati već se to odnosi i na svakog pojedinca u sustavu. U sustavu svatko, doslovce svatko, mora jasno znati što mu je činiti, koja mu je uloga. Ukoliko nemamo jasno definiranu ulogu svakog

pojedinca nema ni odgovornosti za ne/obavljeni posao. Ne možete odgovarati za posao koji nije jasno definiran.

Nacrt ove Strategije propustio je ponuditi ostvarenje primjerenog vrednovanja naših prednosti - geoprometnog položaja Hrvatske kroz europsku mrežu glavnih prometnih koridora; kvalitetno međusobno prometno povezivanje hrvatskih regija, posebice obalnog i kontinentalnog područja, uz dodatno povezivanje na europske prometne pravce.

Nedvojbeno je u svim europskim željezničkim upravama visoka razina sigurnosti željezničkog prometa jedan je od najvažnijih prioriteta i stoga se ovom području posvećuje posebna pozornost te su sve aktivnosti u tehnološkim i poslovnim procesima podređene osiguranju stalnog unaprjeđenja sustava upravljanja sigurnošću predlažemo promjenu u Nacrtu Strategije tako da je

Ključna potreba 1: projekt pozicioniranja željeznica u RH kao regionalnog lidera za sigurnost željezničkog prometa.

Uporište imamo u slijedećim činjenicama:

- zakonodavstvo iz područja sigurnosti željezničkog prometa uskladeno sa zakonodavstvom Europske unije.
- Hrvatski jezik najsličniji je jeziku zemlja u susjedstvu koje tek trebaju proći taj put do ulaska u Europsku uniju te bi znanje i iskustvo hrvatskih stručnjaka mogu biti vrlo korisno za njih.
- Zaposlenici Sustava upravljanja sigurnošću HŽ Infrastrukture aktivni su članovi međunarodnih radnih skupina

(UIC i CER) koje se kontinuirano bave pitanjima razvoja sustava upravljanja sigurnošću i ostalih pitanja povezanih sa sigurnošću željezničkog sustava i vezano s tim surađuju s Agencijom Europske unije za željeznice (ERA) i ostalim željezničkim interesnim udruženjima, kao što su EIM (Udruženje europskih upravitelja infrastrukture), ILGRRRI (udruženje predstavnika nacionalnih agencija za sigurnost željezničkog prometa), itd.

Ključna potreba 2: Završetak izgradnje dvokolosiječne, elektrificirane nizinske pruge na koti 200 m/nv Rijeka - Zagreb - Mađarska granica

Europska Unija je na ministarskoj konferenciji u Szczecinu, 28. lipnja 2010. g., proglašila Luku Rijeka i Route rutu C-65 svojim strateškim prometnim koridorom za operativno povezivanje sa zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog Istoka, kao najvećim tržištem na svijetu na kojem živi i djeluje 2/3 svih svjetskih potrošača/proizvođača.

Ta činjenica strateški usmjerava razvoj željeznice u RH na zaokret, nameće nužnost izgradnje dvokolosiječne, elektrificirane nizinske pruge na koti 200 m/nv Rijeka - Zagreb - Mađarska granica.

Korisno je istaknuti kako u okvirima svojih istraživačkih - strateških projekata Europska komisija je jednoznačno utvrdila da su ulaganja u objekte željezničke i lučke prometne infrastrukture ekonomski isplativa i da osobito pozitivno utječu na razvoj malog i srednjeg poduzetništva te da osiguravaju

integralno-sinergijski porast BDP svih zemalja na cijelom prometnom pravcu, što posebno ukazuje na potrebu žurnog pokretanja ovoga velikog investicijskog ciklusa, kao svojevrsnog „New Deal“ Republike Hrvatske.

Ključna potreba 3: Započeti i provoditi redoviti ciklus održavanja željezničke infrastrukture od 150 km godišnje.

Zbog pomanjkanja sredstava za redovito održavanje kolosijeka i kolosiječnih postrojenja izostaje pravovremeno održavanje pružnih dionica.

Primarni je uzrok tih rezultata katastrofalno stanje željezničke infrastrukture koja ne samo da nije modernizirana već je unazađena izostankom ulaganja u osnovno održavanje. Izostanak ulaganja u osnovno održavanje postojeće željezničke mreže, doveo je do dramatičnog propadanja. Takvo stanje infrastrukture prisiljava na smanjenje brzine putničkih i teretnih vlakova radi sigurnosti, čime je željeznica sve nekonkurentnija.

Uobičajeni ciklus remonta pruga od 20 do 25 godina. Kako HŽ Infrastruktura upravlja prugama u Republici Hrvatskoj u duljini 2617 km, uz činjenicu koja je konstatirana u Nacrtu da se na pojedinim dionicama ili željezničkim prugama preskočio jedan ciklus obnove i kao posljedica toga su privremena zatvaranja pojedinih dionica za promet vlakova ili do smanjenja najvećih dopuštenih brzina.

Definirati ulaganja u željezničku infrastrukturu u iznosu dostačnom da bi se kompenziralo povjesno neulaganje u

željezničku infrastrukturu (500 milijuna EUR/godišnje)

Ključna potreba 4: Elektrifikacija željezničke pruge M604 Oštarije - Knin - Split, pruge M606 Knin - Zadar i pruge M607 Perković - Šibenik (L211 Ražine - Šibenik Luka)

Za razvoj luke Split, luke Šibenik i luke Gaženica od strateškog je interesa međunarodna jedno kolosiječna elektrificirana željeznička pruga (M606). Bez moderne, elektrificirane željezničke pruge ove luke nemaju nikakvu razvojnu šansu.

Provedbom radova omogućiti će se povećanje propusne moći kao i brzine putovanja te će očekivano vrijeme putovanja od Zagreba do Splita iznositi

najviše 4 h i 30 min što predstavlja smanjenje vremena putovanja od 35%.

Ova ključna potreba uklapa se u paket „Spremni za 55 %“ plan je EU-a za ostvarivanje klimatskih ciljeva europskog zelenog plana, a uključuje niz prijedloga za reviziju zakonodavstva EU-a, među ostalim i u području prometa.

Ova ključna potreba čvrsto je povezana s preuzetom obavezom da će do 2050. EU postati klimatski neutralan. U tu svrhu prometni sektor mora proći transformaciju koja će zahtijevati smanjenje emisija stakleničkih plinova za 90 %, uz istodobno osiguravanje cjenovno pristupačnih rješenja za građane i građanke.

STRATEGIJA =
temeljni dokument koji sadržava ciljeve.

Koraci kod izrade strategije:

1. Stanje
2. Ciljevi
3. Mjere

Stanje označava detaljnu analizu zbog čega se došlo do neke točke razvoja te se utvrđuje što je „pošlo po zlu“ kako se naravno ne bi krenulo u tom smjeru.

Ciljevi označavaju konkretizaciju vizije odnosno željenog stanja sustava.

Npr: Cilj 1. Vrijeme putovanja između Zagreba i Splita bit će 4h i 30 minuta

Mjere označuju konkretne akcije koje su potrebne kako bi se izvršio cilj.

Mjere moraju sadržavati:

1. Resurse (materijalne i ljudske)
2. Financije
3. Vremenske rokove s kontrolnim točkama

Npr. za cilj 1:

a) Resursi - modernizacija željezničkih pruga Zagreb - Karlovac - Ogulin - Knin - Split uključivo elektrifikaciju željezničkih pruga Ogulin - Knin - Split

b) Financije - (recimo zbog primjera) ukupna duljina od Zagreba do Splita je 436 km i ako je procjena da po km modernizacija sa elektrifikacijom košta 3 mil € to ukupnu iznosi 1,3 milijarde €

a;c) Vremenski rokovi - radovima po dionicama ukupni rok je 4 godina + 1 godina rezerve odnosno 5 godina. Kontrola se obavlja svakih 6 mjeseci u materijalnom (stvarnim poslovima) i finansijskim veličinama



AKTUALNO



BLAŽENKO LACKOVIĆ
rukometna legenda

ŽELJEZNICA NAM JE U KRVI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je rukometni trener i svjetska rukometna legenda. Isto tako, on je nacionalni junak iz najsajnijeg perioda hrvatskog reprezentativnog rukometa, te najbolji lijevi vanjski igrač u povijesti Hrvatske. Karijera koju je ostvario više je nego impresivna, a o njenoj impresivnosti najbolje svjedoče svi oni naslovi, pehari i odličja koje je osvojio. Na klupskom planu sa „Zagrebom“ je po tri puta bio nacionalni prvak i osvajač Kupa, s „Hamburgom“ je bio nacionalni i europski prvak, te osvojio Kup i dva Superkupa, s „Vardarom“ je po dva puta bio nacionalni prvak i osvajač Kupa, te jednom pobjednik „SEHA“ lige, dok je s „Flensburgom“ i „Kielom“ po jednom osvojio Kup. Reprezentativni dio karijere posebna je priča, a u njenom sadržaju nalaze se svjetsko zlato, dva srebra i bronca, dva europska srebra i bronca, olimpijsko zlato i bronca, te zlato na Mediteranskim igrama. Za reprezentaciju je ukupno odigrao 195 utakmica i postigao 571 gol. Godine 2009. na Svjetskom prvenstvu u Hrvatskoj izabran je za najboljeg lijevog vanjskog igrača. Gotovo čitavu karijeru pratio ga je nadimak „Haubica iz Novog Marofa“ kojim ga je „krstio“ sportski novinar i komentator Božo Sušec. Nama je posebno zanimljiv iz razloga što potječe iz jedne prave autohtone željezničke obitelji. On je Blaženko Lacković i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Ovom prilikom zahvaljujemo se kolegi Vjekoslavu Sutonu, te posebno gosp. Nikoli Lackoviću koji su najzaslužniji što je do ovog susreta uopće došlo. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Lacković, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za sam početak kažete nešto o svom djetinjstvu, a koje je, kao uostalom i cijeli Vaš život, umnogome obilježio sport...

Kad mislim na djetinjstvo postanem baš sentimentalnan. To vrijeme mi je bilo fantastično. U Novom Marofu imali smo jedan potpuno opušten život, prekrasnu obitelj, puno prijatelja, puno zajedničke igre, sve baš onako za poželjet. Sjećam se da smo brat i ja kad god smo bili slobodni od obaveza, „udarali“ loptu od jutra do mraka. Bilo je to jedno prekrasno vrijeme koje smo proveli uz naše roditelje i uistinu smo uživali. Ja sam trenirao sve što se moglo; stolni tenis, karate, nogomet, rukomet... Sve sportove sam tada volio.

U svim tim sportovima kojima ste se bavili bili ste odlični. Zbog čega ste izabrani baš rukomet koji u to vrijeme i nije bio osobito popularan?

S rukometom sam se nekako povezao tako što je moj bratić tada igrao u varaždinskom „Crodelu“ koji se takmičio u 1. B ligi. Zabijao je

puno golova, pa kad bih nekad išao prolistati novine bilo mi je „fora“ pročitati ono: „Lacković postigao 10 golova“. U to vrijeme ili nešto ranije bila je ona generacija sa Smailagićem, Čavarom i ostalima, bio je taj Portugal, pa Atlanta 1996. godine... Tad smo svi bili „ludi“ za rukometom, tako da kad sam bio krenuo s treniranjem, zaljubio sam se u sve to. Osjetio sam od prvog trenutka da imam taj neki talent; od početka sam imao jak šut, bio sam skočan, imao sam visinu... Sve me to nekako predodredilo za rukomet. Još se vide otisci od lopte oko garaže gdje smo brat i ja udarali s loptom; on je šutirao nogom, a ja rukom. Puno prijatelja išlo je na rukomet i to me isto tako povezalo. Jednostavno sam osjetio tu neku emocionalnu povezanost s rukometom.

Tko je u tom najranijem periodu prepoznao Vaš potencijal te je samim tim i najzaslužniji što ste kasnije postali vrhunski igrač?
Sve je to išlo nekako „korak po korak“. Počeo sam iz razloga što je moj profesor i sportski entuzijast Ivan Franjić u Novom Marofu vodio rukomet. Da nije bilo njega ne bih ja ni krenuo na taj sport. On nas je vodio u školi, a imali smo i RK „Novi

Marof“ koji je tada bio jako dobro organiziran i imao nekoliko sjajnih igrača od kojih smo mi mlađi mogli puno naučiti. Isto tako, bila je dobra odluka otići u kamp Hrvatskog rukometnog saveza u Pulu gdje smo onda bili viđeni od strane Varaždina, odnosno „Varteksa“. Preko Varaždina, odnosno gosp. Jeftića i slijedećeg trenera Lilića, napredovali smo dalje. Naravno, u svemu tome su bili nezaobilazni i naši roditelji. Sve u svemu, bila je to jedna lijepa priča, ali prije svega zahvaljujem Bogu na talentu koji sam imao.

Zanimljivo je da je Vaša profesionalna karijera počela na način da ste jednu čitavu sezonu morali pauzirati...

To je jedna priča koja je bila aktualna nakon što sam u Zagrebu odigrao vrhunskih 6 mjeseci i nakon što je „Zagreb“ izbačen iz Europe, odnosno „Lige prvaka“. Ja sam htio otići u „Metković“ igrati tu „Ligu prvaka“, nažalost, ispalo je tako kako je ispalo. Naučili smo svi na toj grešci i išli smo dalje. Najljepša je bila moja odluka da se vratim u Zagreb, a ono što je nevjerojatno je da sam se tamo vratio u rujnu, krenuo s pripremama i 5 mjeseci kasnije bio sam svjetski prvak.

Igrali ste za najveće svjetske klubove; „Flensburg“ i „Hamburg“ prvaci Europe, „Zagreb“ i „Vardar“ po 2 puta prvaci Europe, „Kiel“ 4 puta prvak Europe, ... Vrijeme provedeno u kojem od njih smatrati najboljim dijelom svoje karijere, odnosno koji od njih najviše doživljavate kao „svoj“ klub?

Au! Teško je to reći. Ipak je „Zagreb“ naš domaći klub i njega jako volim i pored tih nekih negativnih epizoda. Mislim da sam se u svakom od klubova za koje sam igrao naučio nečem novom. U „Flensburgu“ sam naučio koliko je ta privrženost sportu i sinergija svih ljudi u klubu bitna ne samo za funkcioniranje kluba, već i za postizanje vrhunskih rezultata. U „Hamburgu“ sam naučio kako je to nositi se sa svim mogućim pritiscima i uvijek „pučati“ samo na najviše moguće ciljeve. U „Vardaru“ sam vidio kako se nije lako još jednom vratiti u naše krajeve i ponovo se dokazivati, a gdje moje tijelo, odnosno tetiva, nažalost nije izdržala. Usljedio je „Kiel“ koji je jednostavno bio nekakvo čisto uživanje u rukometu. Na kraju sam opet završio u „Hamburgu“ gdje je onda sve krenulo otpočetka, od 3. Lige i gdje sam bio u ulogama igrača i trenera. Ta klupska priča je bila jako lijepa, dok je reprezentacija opet posebna priča i to mi je bilo nešto najljepše u karijeri.

I na klupskom i na reprezentativnom planu osvojili ste gotovo sve. S ove vremenske distance, što vam od toga najviše znači i na što ste najponosniji?

Što se tiče reprezentativnog dijela karijere, moram priznati da sam najponosniji na Svjetsko prvenstvo u Portugalu i Olimpijske igre. Mislim da su te dvije stvari bile fantastične i nešto

što je bilo posve neočekivano. Otišli smo kao autsajderi i pokazali da smo najbolji na svijetu. I sve one medalje koje su došle kasnije bile su fantastične. Možda se moglo bolje i bilo bi tu sigurno još nekoliko zlata, ali tu su bili i Francuzi koji su imali taj neki „milimetar“ kvaliteta više. Naravno, i klupski dio karijere ima svoju posebnu priču; ulazak s „Hamburgom“ u 1. ligu bio mi je fantastično iskustvo i veliki uspjeh, isto kao i s „Hamburgom“ osvajanje „Lige prvaka“, prvenstva i kupa. Kup sam osvajao sa sva 3 kluba za koja sam igrao u Njemačkoj; „Hamburg“, „Flensburg“ i „Kiel“, što je isto tako fantastično.

Imate li možda žal za nečim što tijekom karijere niste uspjeli ostvariti?

Imam! Svjetsko prvenstvo u Hrvatskoj. Za tim finalom najviše žalim i to je ono što me boli još i dan danas. Krivo mi je; mogli smo, trebali smo, htjeli smo, zaslužili smo, ali nismo. Bilo je još nekih propuštenih prilika, ali ovo je bilo u Hrvatskoj, doma, pred našim navijačima...

Trenirala su Vas neka od najvećih trenerskih imena ne samo današnjice, već uopće u povijesti rukometa. S kime od njih ste imali najbolju suradnju, odnosno tko je na najbolji način znao iskoristiti Vaše igračke kvalitete?

Teško je to reći. Sa svakim trenerom sam imao fantastičan odnos. Naravno, bilo je i onih dana kada je bilo ljestve i kada je bilo malo manje lijepo, ali mislim da je svaki taj odnos bio predivan. Tu je Lino Červar koji mi je dao puno povjerenje od početka i to je bilo jako bitno. S njim sam odradio jako puno velikih stvari. Kent-Harry Anderson bio mi je trener u „Flensburgu“ i s njim sam također imao fantastično vrijeme. Isto





tako Raul Gonzalez u „Vardaru“; od njega sam puno naučio o tom nekom španjolskom sistemu. Ne smijem zaboraviti ni sam početak, odnosno Borisa Lilića u „Varteksu“ s kojim sam na neki način upoznao rukomet i izgradio tu ljubav prema rukometnoj igri. Tako da nema veze koja je liga i da li se borimo za Europsko prvenstvo, Olimpijske igre ili u 1. hrvatskoj ligi, mislim da su treneri dodavali tu neku „kemiju“ i svaki od njih je dao neku svoju vrijednost.

Isto tako, nasuprot Vama stajali su najbolji svjetski vratari. Prema kojem od njih ste Vi osobno imali najveći respekt?

Od svih tih golmana mislim da su to najviše Arpad Šterbik i Thierry Omeyer. To su 2 golmana prema kojima gajim najveći respekt. Bilo je tu i drugih velikih golmana i igrača protiv kojih sam igrao i koji su bili „strašni“, ali ja sam uvijek volio hvaliti one igrače s kojima sam igrao. S te strane mislim da mi je najljepše bilo igrati s „mojim“ igračima; Balićem, Metličićem, Džombom, Duvnjakom, Dominikovićem... To su bili karakteri.

Znam da pratite sve što se dešava na rukometnom planu i u Hrvatskoj i u Europi. Kako biste ukratko ocijenili trenutno stanje u hrvatskom rukometu?

Puno mladih igrača „izbacujemo“, međutim, mnogi od njih odu prerano „van“. Još uvijek imamo jaku reprezentaciju, podmlađujemo se i uvijek tražimo neko „osvježenje“. To je dobro. Treba znati ocijeniti „tajming“ kada se oprostiti od nekog starijeg igrača, odnosno da li je došlo vrijeme da mu se zahvališ ili on još uvijek može nešto pružiti i to nešto prenijeti na mlađe igrače. Što se tiče klupskog rukometa, mislim da je „Nexe“ napravio fantastičan uspjeh i da je ta priča iz Našica predivna i vrhunska i

da treba uživati u njoj. „Zagreb“ se bori na europskoj sceni i što god netko rekao, jako je teško ravnopravno se boriti s velikim ekipama i on to radi dobro. Sve ovisi o tome koliko novaca imaš. Mislim da oni još uvijek dobro „plivaju“ u „Ligi prvaka“ koja je sve zahtjevnija. Mislim da će tu trebati još malo finansijski „ojačati“ kako bi mogli dovesti i adekvatna igračka pojačanja kako bi i dalje ostali u toj ligi. Generalno, mi smo još uvijek tu. Naravno, upitnici su uvijek u zraku, ali njih će uvijek biti. Sve se svodi na to „koliko novaca, koliko i muzike“.

Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici? Nekako je najlogičnije da tu krenemo od Vašeg oca...

Tako je. Tata je vozio vlak i bio je toliko posvećen tome da je na neki način i „živio“ taj svoj posao. Sjećam se onih noći kada mi legnemo spavati, napolju pada kiša i hladno je, a nama je toplo i ugodno u krevetu, i onda čujemo kako netko šuška i izlazi iz kuće. Bilo je to noću u 4,00, u 3,00, u 2,00 sata... Otac je odlazio na posao. Bio je jako rutiniran, volio je svoj poziv. Mogu reći da sam upravo zbog njega i ja emotivno vezan za tu željeznicu.

Vaš otac nije bio jedini željezničar u obitelji...

Da, osim oca i djed i stric su vozili vlak. Obiteljski je to nekako uvijek bilo „u krvi“. Mi smo živjeli nekakvih 200 do 300 metara od pruge i kada bi otac nekada navečer prolazio vlakom, onda bi nam zatrubio. Mama bi na to palila i gasila svjetlo na kući čime smo i mi njega na neki način pozdravljali. Brat i ja smo tada bili mala djeca i mama je to bilo tako super. Tih nekih stvari čovjek se stvarno treba ponekad lijepo i skromno sjetiti.

Jeste li koji put s ocem išli na njegovo radno mjesto, odnosno u upravljačnicu vlaka?

Naravno, bilo je trenutaka kada smo brat Darko i ja išli s njim na posao. Malo bismo sjedili negdje naprijed u vlaku, mislim da je to bio onaj plavac, a onda bi nas on pozvao k sebi u upravljačnicu. Mi bismo samo gledali, jer morali smo biti disciplinirani i nismo smjeli ništa dirati. Eventualno smo mogli tu i tamo malo potrubiti. To je nama bilo tako super i jedno prekrasno iskustvo. Kada bismo se nakon nekoliko sati vožnje onako umorni vratili kući, tek tada smo vidjeli koliko je taj posao u stvari zahtjevan. Mislim da upravo iz tog razloga i brat i ja toliko cijenimo taj posao koji je tata radio i svu tu žrtvu koju je podnosio radeći ga.

Da li ste možda u tom dječačkom

dobu imali želju da i sami postanete strojovoda?

Pa da znate da jesam. Svi smo mi kao djeca sanjali da radimo posao koji su nam radili tata ili mama. Kao što danas moj sin govori da bi volio biti rukometаш, tako sam i ja govorio kako će jednom biti strojovoda i voziti vlak. Međutim, s vremenom te život odnese na neki drugi put, ja sam se vrlo brzo pronašao u sportu i tako su završili moji „planovi“ vezani uz željeznicu.

Željezница je bila nezaobilazna i tijekom vaših srednjoškolskih dana u Varaždinu...

Da, svaki dan sam putovao; ujutro sam išao s onim vlakom u 6,00 sati u školu u Varaždin, a popodne bih se vraćao kući. Kod kuće bih samo ručao i onda opet na vlak pa na trening. Ako je trening počinjao u 21,00 sat, onda

bih se kući vratio oko 23,00 ili 23,30 sati i onda ujutro opet u 6,00 sati na vlak i u školu. Tako da sam u vlaku bio „kuhan i pečen“. Kada smo se moj kum i ja znali vraćati s treninga onako umorni, onda smo u vlaku mogli lijepo odspavati, jedino smo se bojali da se ne prevezemo. Ponekad smo znali i kartati, uglavnom, bilo nam je lijepo.

Da li se u tom periodu katkad desilo da je otac vozio vlak kojim ste putovali u školu?

Je, desilo se. Bilo je jednom „fora“ kad je otac vozio vlak, a mi smo išli sa školom u Stubičke toplice na kupanje. Ja sam rekao ovim mojima iz razreda da će biti naprijed kod tate i da ćemo na svakom većem zavoju zatrubiti. Na prvih 5 zavojima smo trubili i onda su svi izašli na prozore i svi smo mahali. Ja sam bio naprijed u upravljačnici,





a oni su bili iza u vagonima. Tata je tada vozio čitavu školu, sve razrede koliko ih je bilo.

Putovanja vlakom nastavila su se i tokom vaše rukometne karijere, budući je u Evropi uobičajeno da se na neka gostovanja putuje vlakom...

Tako je. Ima jedna mala anegdota; u Njemačkoj vozi „ICE“ vlak i mi smo njime iz Hamburga išli za Stuttgart. On je vozio skoro 300km/h na sat. Onda sam ja ocu poslao sliku i rekao: „Eto tata, da ovoliko brzo idete od Varaždina do Zagreba stigli bi za 40 minuta.“ Ili bih ga zezao: „Koliko ono brzo voze Hrvatske željeznice?“ Uglavnom da, išli smo vlakovima na utakmice Njemačke lige.

Osim u nacionalnim ligama, putovanja vlakom prakticiraju se i u Ligi prvaka, poput Vašeg gostovanja s ekipom „Hamburga“ španjolskom „Ciudad Realu“...

Je, tako je. Prvo smo išli avionom do Madrida i onda smo išli vlakom za Ciudad Real. Bio je to onaj njihov brzi vlak; to ide kao „metak“. To je tamo posve normalno i tako će još malo biti i kod nas.

Budući ste imali priliku putovati nekim od ponajboljih evropskih željeznica, možete li nam prenijeti koje od njih su Vas se najviše dojmile?

Pa, nisam baš previše putovao nekim drugim željeznicama, uglavnom su to bile njemačke i oni njihovi IC vlakovi su „top“. Pazite ovo; relacija Hamburg-Berlin, udaljenost je 300 km i vlak ju prijede za 1, 45 sati. To je budućnost, samo u tu budućnost treba uložiti velika sredstva.

Jeste li skoro putovali našim željeznicama?

Nisam dugo, a nisam imao ni kad. Ali rado bih. Rado bih se ponovo provozao vlakom od Varaždina do Novog Marofa, to bi mi bio „gušť“.

A i niste ništa propustili, budući se nije puno promijenilo od vremena kada je vozio vaš otac...

Uuu, onda bi to bilo baš tužno. Prijevoz željeznicom je stvarno moderan i u Njemačkoj je to „zeleni“ prijevoz jer oni voze na struju i to sad jako potiču. To je strašna, vrhunska stvar i to je nešto u što se isplati ulagati. Ako se od Hamburga do

Stuttgarta vozite 1, 45 sati, zamislite što bi to bilo da iz Zagreba do Splita dodete za 2 i po sata. To bi bilo čudo. Ušli ste u trenerske vode.

Pretpostavljam da su i tu ciljevi najveći, što znači postati trener nekog kluba koji je redovan učesnik Lige prvaka, a kasnije i nacionalni izbornik...

Vidjet ćemo... Tamo u Njemačkoj se planira drugačije. Ići ćemo korak po korak. Treba raditi, biti skroman i jednostavno pustiti vremenu da ide. Čovjek mora vidjeti da li je spreman na sve što taj posao podrazumijeva, jer to iziskuje jako puno vremena, a ja sad imam djecu i obitelj tako da su se u međuvremenu i prioriteti malo promijenili.

Poštovani gosp. Lacković, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno sreće u dalnjem životu i karijeri, te da ono malo neostvarenih ciljeva iz igračke karijere uskoro ostvarite kao izbornik!

Hvala vama i pozdrav svim željezničarima!

"KREŠIMIR



UKUPNI POBJEDNICI

1. CENTAR
2. JUG, SJEVER
3. ZAPAD



Sportski susreti SPVH

POSAVEC' 2022.





MARKO IDŽAKOVIĆ

prometnik vlakova u kolodvoru Kutina

UVIJEK MOŽE BOLJE

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Miroslav Biškup

Marko Idžaković prometnik vlakova u kolodvoru Kutina već dobih 25 godina. Rođen je 21. svibnja 1973. u Novoj Gradiški. Živi u Novskoj i putuje u Kutinu na posao. Poslije završene željezničke srednje škole zaposlio se u kolodvoru Pakrac. Bilo je ratno vrijeme. Na posao su dolazili vlakom u kojem je dizel vukao dva batića, a ispred sebe je gurao dvoja štitna kola. Pakrac je tada bio u polu okruženju. Glavni vlak je tada bo kamenjar iz Sirača za Kutinu. On je vozio svaki dan sve dok se netko nije dosjetio da se taj kamen može prevoziti i kamionima... Tu je odradio tri godine, a onda je došao na magistralu, u početku na zamjene jer su ljudi trebali koristiti godišnje odmore. Došao je na zamjenu na mjesec dana, a ostao, evo, 25 godina. Oženio se vrlo rano, ima dvoje djece, sina i kćer koji su sad već odrasli ljudi. Od prije nekoliko godina živim rastavljen.

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

Kod mene nije bilo nikakve dvojbe. Od malena sam uz željeznicu. Djed je bio skretničar u kolodvoru Lipovljani. Kao dijete sam bježao od kuće k djedu na posao kako bi gledao vlakove. Oni su me fascinirali i već u 1. razredu osnovne škole sam se opredijelio za željeznicu. Prvotno sam želio biti strojovođa, a kod upisa u srednju školu sam ipak izabrao zanimanje prometnik vlakova. Autorizirao sam se u kolodvoru Lipovljani.

Željezница iz tog Vašeg početnog vremena i ova danas jako se razlikuju. Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznići?

Iako sam cijelo djetinjstvo bio uz i na željeznići drugačije je kad se počne samostalno raditi. Odjednom se javlja odgovornost, javlja se nešto kao pozitivna trema. Treba vremena da željezница uđe u krv. Eto, u tim okolnostima sam počeo, a valja naglasiti i da je u ratno vrijeme u kolodvoru Pakrac bio prekid posla. Nije se moglo putovati, bilo je nekoliko kontrolnih punktova UNPROFOR-a, pa smo mi u jednom ciklusu gore ostajali i po 15-ak

dana. U vrijeme prekida zaključali bi radne prostorije i odmarali u prostorijama za odmor koje smo tu imali. U okruženju je i za vojsku i za nas radila jedna pekara i jedna kavana i to je to.

Kao i sve u životu i željeznicu se mijenja. Kako se nosite s promjenama na željeznići?

Sve to je prisutno u našem svakodnevnom poslu. Kako na posao ne idem da odradim smjenu, nego me to sve zaokuplja. Sjećam se tih početnih dana: ljudi su bili skupa, bili smo jedinstveni, zadovoljni. Ljudi su se družili. Sad, kad se jedinstvena željezница podijelila to je utjecalo i na međuljudske odnose. Shvaćam i prihvaćam podjelu na način da se nastala društva bore kako bi opstala. Obrazloženje podjele je opisivano kao bit će nam bolje, ali vrijeme demantira. Cargo je u velikoj krizi, a i tvornica Kutina.

Po ovoj vašoj priči reklo bi se da ste sretni.

Koristim priliku istaknuti da još uvijek na posao dolazim sa zadovoljstvom i radim ga jednakom tako. Nije mi problem uskočiti smjenu kad nekome zatreba. Nije mi teško odraditi prekovremenu smjenu, naročito sada kad se to sve plaća. Mada, kad se osvrnem

mogu reći da je podjela među sve nas donijela nešto kao kost u grlu o čemu se ne govori, ali se osjeća promjena u odnosu na vrijeme prije. Iako živim u Novskoj, ovdje mi je uz tu željeznicu koja se mijenja lijepo. Najbliže to mogu opisati da smo mi ovdje kao jedna veća obitelj.

Dakle, uz sve opisano ima li nekih stvari koje bi, da možete promijeniti na poslu prve ili najradnije promijenili?

Vratio bih izvršne radnike statusno na vrh željezničke piramide. Prestali bi biti brojevi, željeznički sustav bi ih opet prepoznavao kao ljudе i gledao bi i njihove sudsbine.

Imate prilično radnog staža. Vide li drugi po nečemu da se ponosite svojim poslom?

Kao što sam već rekao rado kolegama uskočim kad im treba zamjena, a i nadređeni vide da mi ništa nije teško napraviti, iako se može zaključiti da sam zadovoljan na poslu i da ga radim s pravim, pozitivnim guštom. Na mene se uvijek može računati kad je bilo kakva škakljiva situacija.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća? Ovdje u Kutini je specifično dobar odnos s kolegicama i kolegama

iz drugih željezničkih poduzeća. I ovo malo ljudi koji su ostali u Cargu i HŽPP-u, mi smo svi zajedno u obavljanju svakodnevnih poslova, ali često i izvana posla, u slobodno vrijeme se podružimo. Kad se nešto sindikalno organizira, opet smo svi zajedno i mogu reći da je Kutina ogledni primjer složnog kolodvora.

Samo ste se ovlaš dotaknuli budućnosti i vremena kad je noćni rad naporan. Molim konkretnije kako na vaše zdravlje i život utječe smjenski rad?

Do prije nekoliko godina nisam osjetio, no sad već taj način organizacije rada. U početno vrijeme, kad sam tek zakoračio na željeznicu iz noćne sam išao u gradnju kuće, u najteže poslove, na betonažu. S bauštele ravno u noćnu i ništa nije bilo teško. Sad već kad dođem iz noćne moram odspavati. A osim umora, tj. dužeg oporavka javljaju se i problemi s tlakom i sl. A sve to je posljedica ovakvog načina rada.

Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?

Trenutno, u našem kolodvoru svi smo zadovoljni s uvjetima, mada svi znamo da uvijek može bolje. Uz radne uvjete zadovoljan sam jer ovdje u Kutini, za razliku od okolnih kolodvora, imamo skretničare. Uvrijeme kad netko od nas dođe na zamjenu u Gračanicu, Popovaču, Ludinu ili tako nekako sam si, nema nikoga. U vrijeme kad tehnika često zakazuje nemaš nikoga da ti pomogne da se kvar otkloni.

Problemi nisu veliki, no nedostatak izvršitelja je ogroman problem, problem

koji opterećuje sve nas. U tom svjetlu dolazite li na posao relaksirani, bez grča u želucu? Problem nedostatka skretničara je velik i nedopustiv. Svi znamo da ne treba za postavljanje puta vožnje, ali često zatreba i ako ga nemaš to je veliki problem kako nama koji u takvim uvjetima radimo, tako i putnicima koji trpe dodatna kašnjenja.

U neko drugo vrijeme godinu dana ste dolazili na posao, niste imali uniformu i niste radili svoj redoviti posao. A danas? Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?

Čujem da se probijaju rokovi isporuke. Ja osobno nemam takve probleme, a imam i neke zalihe, tako da mogu reći da mi ne nedostaje ničega. Solidna je isporuka i kvaliteta također.

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

Kad pogledam stanje u okruženju i na razini države mogu reći da sam ja s plaćom zadovoljan. Ovo povećanje sad je dobro došlo. Konačno, nakon 2007. Mislim da su konačno poštено plaćeni prekovremeni sati. Čestitam našoj ekipi koja je to odlično ispregovarala te što će i u narednim godinama dolaziti neka povećanja.

Iako svjedočimo manjku radnika u našim kolodvorima čuju se priče o višku izvršitelja. Kako na vas djeluju te svakodnevne priče o višku, o otkazima?

Kako ja imam u godini puno prekovremenih sati, a i drugi kolege također, jasno je da tu nema viška, nego manjka radnika. Politika i oni koji ne poznaju





željeznicu govore o nekim viškovima, o smanjenjima, ali fali ljudi i to jako puno.

Karijera na željezničar je opasno ograničena, ali svi m imamo i nešto slobodnog vremena. Čime ga ispunjavate; imate li kakav hobi?

Nema više bauštele, nema zidarije. Neću iz jednostavnog razloga jer sve to se plaća zdravljem. Kad je prilika pomognem bratu, pomalo brinem i o majci, a uskočim i kod sezonskih poslova kolegama kad im zatreba.

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

Čini mi se da sam sve svoje dječje snove ispunio, tako da ni tu nemam manjka, niti nekakvog žalovanja.

Poruka za kraj?

Pozdravljam sve kolegice i kolege koji će ovo pročitati. Želim im da budu sretni na svojim radnim mjestima, da sa zadovoljstvom dolaze raditi. Moja generacija je u svibnju ove godine proslavila 30 godina od mature. Odaziv je bio velik i na ovaj način zahvaljujem se organizatorima. Lijepo je opet sastati se i stisnuti ruku dragim ljudima.

BLIC PITANJA:

Kako biste se opisali u nekoliko riječi?

Pošten, Uvijek spremam pomoći.

Procjenjujete li dobro ljudi na prvu?

Da.

Smatrate li se uspješnim u životu?

Da.

Dvije vrline koje najviše cijenite?

Poštovanje i iskrenost.

Dvije mane koje vas najviše nerviraju?

Licemjerstvo i lažljivost.

Navijate za ... ?

Veliki sam navijač Dinama.

Kućni ljubimac?

Više nemam.

Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?

Da.



SENKO SLOBOĐANAC

skretničar u kolodvoru Gračac

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARAO: Luka Serajlić
FOTO: Luka Serajlić

Senko Slobodanac rođen je 1968. godine pored Đakova, u mjestu Budrovci (srce Slavonije). Nakon Domovinskog rata dolazi živjeti u Gračac, oženjen je, ima sina i kćer. Radi u kolodvoru Gračac na radnom mjestu skretničar.



Kažite nam nešto o Vašem željezničkom putu

Došao sam u Gračac 1996. godine i u studenom iste godine počeo raditi kao pružni radnik. Taj veoma zahtjevan posao sam obavljao punih 7 godina, kako zimi na -30 °C tako i ljeti na +40°C. Nakon toga sam završio prekvalifikaciju u Splitu za zanimanje prometno-transportni tehničar. Kao prometnik vlakova radio sam u kolodvoru Medak 3 godine, a nakon toga u kolodvoru Gračac. U to vrijeme obavljao sam i

ostale zadatke kao što su zamjenik šefa kolodvora, po potrebi sam radio i kao skretničar. Također, radio sam i u kolodvorima Lovinac, Malovan, Zrmanja, Plavno i Pađene. Ove godine sam se prijavio na radno mjesto skretničara u kolodvoru Gračac, aktivirao sam solidarnost, te sada radim kao skretničar.

Kako ste završili na željeznici, tj. kako ste zapravo iz srca Slavonije dospijeli u Gračac?

Nakon rata sam tražio posao bilo

gdje u Hrvatskoj jer sam smatrao da imam još mnogo toga dati lijepoj našoj.

Što najviše pamtite sa početka Vašeg željezničkog puta?

Sam početak na željezničari je bio dosta stresan. Ja i moja obitelj smo došli u novu sredinu, nama nepoznatu, drugaćija klima, među ljudi koje prvi put vidimo, drugaćiji uvjeti za život, novi poslovi. Ipak smo mi iz ravne Slavonije.

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU



Sudionik ste Domovinsko rata. Što Vas je potaklo na uključenje u obranu Lijepe naše?

Dragovoljac sam Domovinskog rata, ranjavan i odlikovan više puta. Smatrao sam da se moram uključiti jer me bolio odnos prema mome narodu, nepravda, nisam mogao pasivno promatrati sva dešavanja kao da se to mene ništa ne tiče.

Obično se svi sjećaju prvih dana tako vjerojatno i Vi čuvate sjećanja na te prve ratne dane?

Prvi ratni dani su mi trajno ostali urezani u pamćenje. U ratu mi je jedan brat ranjen, a drugi je ubijen. Konstantno avionsko bombardiranje, narod kojem nije jasno dali se to stvarno događa ili je samo san, nisu mogli vjerovati da ih dojučerašnji susjedi i komšije napadaju.

Na kojim terenima ste bili tokom rata?

Svoj ratni put sam uglavnom proveo na Slavonskom ratištu i nešto malo

po drugim ratištima.

Što se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?

Misao koja mi danas ne izlazi iz glave je činjenica da se živ čovjek na svašta navikne, tako mi ni smrt ni ranjavanje najbližih nisu bili strani, a najviše da sam mogao spavati pod "kišom" granata kao da sam u Slavoniji na najudobnijem vankušu (jastuk).

Imate li neku ratnu anegdotu?

Sjećam se da smo jednog dana napravili veliku "Gumenku" (pračku), veličine preko 2 metra. Kada nas je zapovjedništvo pitalo što je to, mi smo im rekli da je to nova Slavonska ručno - bacacka artiljerija, uz smijeh smo im pokazali da smo bombe mogli bacati dalje nego "Boško Buha", domet je bio gotovo 400 metara.

Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojim ste bili u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa

suborcima, jesu li te veze drugaćije od onih prijateljstava prije rata?

Odnosi su bili predivni, s tim ljudima sam spavao, jeo i pio, veselio se. Najteži trenuci su bili kada ste trebali pustiti suzu za poginulim kolegom, ali ste stisnuli zube, progutali knedlu i nastavili dalje. Neka prijateljstva koje ste gajili prije rata su se raspala, pojedini su pobegli na prvi pucanj, ali s druge strane neka prijateljstva su trajna, jer kada je netko za vas spreman dati život i vi za njega, to se nikada ne zaboravlja.

Nakon rata hrvatski branitelji imaju puno problema, kako to komentirate?

Hrvatski branitelji su ostavljeni na margini života, poslije rata su im izvukli tlo pod nogama. Umjesto da su dobili svrhu oni su zanemareni. Jedan dio se snašao, kroz rad, kroz odlazak iz Lijepe naše, dok velik dio nije znao kamo da kreće, nestala su im radna mjesta i firme. Najžalosnije je što je povelik broj mojih kolega digao ruku na sebe ostavljajući iza

sebe ucviljene majke, očeve, žene i djecu neznajući što im se dogodilo da su učinili najteži korak.

Dali Vam je nakon rata bilo teško vratiti se i živjeti običan život?

Da, bilo mi je teško, ali sam shvatio da kraj mene stoji netko tko me gura naprijed, a to je moja obitelj i činjenica da sam se vratio živ iz rata dok puno mojih kolega nije.

Nove generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu, što biste im poručili?

Poruka novim generijama - mi smo dali živote, zdravlje i mladost da bi ste vi uživali, zato poštujte našu žrtvu i poštujte Lijepu našu.

Bojite li se danas, sada nečega na poslu?

Ne, ne bojim se ničega kao što kažu Slavonski dukati:

Sin sam zlatni žitnih polja,
Rodnih njiva, šuma hrasta,
Volim majku oca svoga
i bojim se samo Boga.

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

Jedina neispunjena želja je da se vratim u mladost pa da jašem vranca po Slavonskoj ravnici. Jer što kažu "Tijelo može svugdje, ali duša hoće tamo gdje je rođena".

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima na željeznicu?

Osobno sam jako zadovoljan radnim uvjetima jer mi branitelji nismo naučili kukati, već zasukati rukave i raditi, a sve ostalo će doći samo.

Poruka za kraj?

Kažu da je život jedna velika borba, pa hajde da se i s njom uhvatimo u koštač. Lijepi pozdrav svim Hrvatskim braniteljima i svim kolegama željezničarima.



ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU

VIŠNJICA 2022.

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Dana 15. srpnja 2022.g., Podružnica SPVH Našice održala je svoju redovnu Godišnju skupštinu. Mjesto održavanja kao i nekoliko godina prije, bila je konoba „Kotač“ u sastavu restorana hotela „Višnjica“ u Višnjici. Pored aktivnih i umirovljenih članova, Skupštini su prisustvovali predsjednik i dopredsjednik SPVH-a, gospoda Mario Grbešić i Srećo Stijepić. Počelo je minutom šutnje za našeg tragično preminulog kolegu, prijatelja i dugogodišnjeg člana Krešimira Jukića. Usljedio je izvještaj o aktivnostima Podružnice u proteklih godinu dana; finansijsko poslovanje, proklamirani ciljevi od prošle Skupštine i njihova realizacija, ostvarena poboljšanja vezana uz radne uvjete, brojno stanje članstva, kao i sve ostalo što spada u djelokrug rada jedne sindikalne podružnice. U ovom

dijelu Skupštine donijeta je i odluka da će Podružnica Našice od slijedeće godine krenuti s održavanjem memorijalnog turnira u belotu „Krešimir Jukić“, a koji će na taj način postati sastavni dio svake slijedeće godišnje skupštine. Za svoj veliki i nesobični doprinos u poboljšanju radnih uvjeta svojih kolega, našim umirovljenim članovima **Vladimiru Malčiću i Branku Mazuru** uručene su prigodne zahvalnice. Nakon ovog dijela, uslijedilo je obraćanje predsjednika SPVH-a gosp. Marija Grbešića s posebnim osvrtom na detalje novog Kolektivnog ugovora HŽ Infre, kao i probleme s kojima se naša tvrtka suočava, a koji su posljedica dugogodišnjeg nezapostavljanja izvršnih radnika. Po završetku službenog, uslijedio je onaj najbitniji dio svake skupštine,

a to su već tradicionalni dijetalni ručak i druženje članova uz sok i ostala bezalkoholna pića. Ova Skupština imala je na neki način i jedan svečarski karakter, budući smo se na njoj i službeno oprostili od našeg dugogodišnjeg člana Damira Hanižara, čuvara ŽCP-a iz kolodvora Slavonski Brod, a koji je ove godine prihvatio ponuđenu otpremninu i napustio našu tvrtku. Kolega Damir izrazio je želju da se ovdje i na ovaj dan oduži svojim prijateljima i kolegama za sve na željeznici zajedno provedene godine, tako da je u konačnici osobno pokrio jedan dobar dio troškova organizacije same Skupštine. Na samom kraju, dogovor i očekivanje da se dogodine vidimo ponovo, još mlađi i ljepši nego danas. Ako ni zbog čega drugog, a ono zbog Kreše...

NE PONOVILO SE...

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Dana 10. lipnja 2022.g. održajući svoju redovnu dnevnu smjenu, naš kolega i prijatelj **Krešimir Jukić**, skretničar u kolodvoru Našice, tragično je okončao svoj život. Sam događaj, kao i okolnosti koje su mu prethodile, nešto su što željeznici u ovom dijelu Slavonije ne pamte. Da je sudbina htjela drukčije, prošlog mjeseca Krešo bi proslavio svoj 49. rođendan. Iza njega je ostala supruga, ostale su kćeri od 12, 15 i 19 godina, te otac od 80 godina starosti. Nakon prvotnog šoka i nevjerice, već istog dana kada se ova tragedija dogodila njegove najbliže kolege, odnosno oni koji su s njim proveli većinu od 27 godina staža koliko ih je odradio na željeznicama, samoinicijativno su počeli prikupljati finansijska sredstva u namjeri da na taj način bar malo pomognu Krešinoj obitelji u tim za njih po svemu najtežim životnim trenucima. Sasvim očekivano, pomoć tih prvi dana stigla je i od naše tvrtke, kao i Sindikata. Istovremeno, pokrenuta je i jedna puno šira akcija prikupljanja pomoći na način kako je to već bilo prakticirano i u nekim ranijim slučajevima kada su naše kolegice

i kolege bili u nevolji. Riječ je o tome da je svim radnicima HŽ Infrastrukture data mogućnost da na za to predviđenom obrascu navedu svetu kojom žele pomoći, da bi im onda ista bila ustegnuta na plaći (u ovom slučaju za mjesec srpanj). Za jednu ovakvu akciju trebalo je odraditi i određene predradnje, točnije obitelj je morala otvoriti poseban žiro račun, a sve skupa moralno je biti odobreno od strane poslodavca. Tu su posebnu ulogu (kao i uvejek) odigrale gđa Slavica Meglobo, voditeljica Odjela za plaće, te sve one divne djevojke iz grupa za pripremu obračuna plaća svih 5 regija. Na ovaj način prikupljeno je 63200,00 kuna čime je još jednom potvrđeno kako željeznici uza sve nevolje koje su ih posljednjih godina pritisnule, sva moguća smanjenja, ukidanja, zatvaranja, racionalizacije, uštede i ostale kapitalističke umotvorine osmišljene kako bi se radnike uvjerilo da su baš oni onaj presudno pogubni teret za tvrtku, još uvek nisu izgubili svoj prepoznatljivi humanitarni karakter i solidarnost s onima među nama kojima je pomoć najpotrebniha. Nakon što je

spomenuta svota uplaćena na račun obitelji Jukić, udovica pokojnog Kreša gđa Ana Jukić poslala nam je slijedeći dopis:

„Obitelj pokojnog Krešimira Jukića zahvaljuje se svim njegovim kolegicama i kolegama, njegovom Sindikatu, kao i tvrtki HŽ Infrastruktura na pruženoj finansijskoj i svakoj drugoj pomoći nakon velikog gubitka u našoj obitelji. Na naš račun uplaćeno je 63200,00 kuna. Od srca Vam se još jednom zahvaljujemo!“ Nakon svega, ostaje nam samo nadati se da nikada više nećemo jednim ovakvim povodom prikupljati pomoći za nečiju obitelj. Isto tako, očekujemo da ćemo iz ovog tragičnog slučaja svi skupa izvući neke pouke te da će se u bliskoj budućnosti učiniti sve što je potrebno kako nam se ovakvi slučajevi više ne bi ponovili. Bez obzira koliko nekome izvjesne formalne stvari i postupci u prvi mah izgledali bitno i prioritetno, u usporedbi s mogućim posljedicama, riječ je tek o trivijalnostima. Jer ljudski život nema cijenu...“

ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković
FOTO: Internet



Nakon kraće ljetne pauze, nastavljamo s našom rubrikom „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA“ u kojoj Vam predstavljamo djela domaćih i stranih autora s područja književnosti, a čiji su sadržaj i tematika uglavnom bazirani na željeznicima i željezničarima. Ovog puta na redu je još jedno od djela moderne svjetske književnosti, iako se sam njegov sadržaj odnosi na događaje iz polovine prošlog stoljeća. Riječ je o romanu „Vlak posljednje noći“ talijanske književnice Dacie Maraini. U poznim životnim godinama, književno etablirana i egzistencijalno osigurana, spomenuta autorica ovim je jedinstvenim djelom snažno „zagrebala“ po nekim još

nezacijeljenim ranama, uzdrmala neke desetljećima građene mitove, te dobrano „zatalasala“ cjelokupnu europsku književnu scenu. Kako je istina u zapadnom modelu demokratije već jedno duže vrijeme strogo kontrolirana roba na koju pravo polažu samo oni odabrani, tako je sasvim sigurno da joj ovaj njen pokušaj da tu „robu“ javnosti plasira mimo zadatih pravila i normi, uvijek „objektivna“ europska književna i politička elita nikada neće oprostiti. Radnja romana dešava se 11 godina nakon završetka Drugog svjetskog rata, kada mlada talijanska novinarka Amara vlakom kreće put istoka tada

podijeljene Europe, kako bi napravila reportažu o životu koji se odvijao iza onog što se kolokvijalno nazivalo „željezna zavjesa“. Ona će taj svoj službeni put iskoristiti i kako bi pokušala pronaći dječaka Emanuele s kojim je u Firenci provela dobar dio svog djetinjstva i za kojeg ju vežu osjećaji daleko veći od pukog priateljstva. Emanuelovi roditelji; otac židovski industrijalac i majka austrijska glumica, u samo predvečerje rata krenuli su putem kojim su tada išli samo rijetki. Dok je velika većina Židova, napose onih koji su to bili u mogućnosti, odlazila što dalje od već uvelike probudenog njemačkog nacionalizma, oni su, a da bi dokazali svoj patriotizam i lojalnost, potkraj 1939. godine iz Firence preselili u Beč. To se vrlo brzo pokazalo kao najgori mogući izbor jer je već godinu dana kasnije otpočela njihova kalvarija koja je svoj nesretni epilog dobila 3 godine kasnije, kada je čitava obitelj završila u njemačkom logoru Auschwitz, a gdje su supružnici i skončali svoje ovozemaljske živote. Jedini trag koji Amara u svojoj potrazi ima, jesu pisma koja joj je Emanuele redovno slao od 1939. godine pa sve do polovine 1943. godine, te prije svega bilježnica u koju je svoja pisma pisao onda kada ih više nije mogao poslati, a koju joj je netko nepoznat poslao nakon što se rat završio. Tijekom svog putovanja po istočnoj Europi, Amara upoznaje zanimljive likove čije su sudbine umnogome odredene prošlim ratom, a koji se samoinicijativno i svesrdno, svatko iz svog razloga, uključuju u njenu potragu. Dobrim dijelom zahvaljujući upravo njima, Amara se zatekne u Mađarskoj za vrijeme povijesnih zbivanja koja su tu državu zadesila potkraj 50-ih godina prošlog stoljeća, odnosno revolucije izazvane nezadovoljstvom naroda prema Sovjetskoj vlasti, a koja je vrlo brzo okončana vojnom intervencijom bivšeg SSSR-a. Sve ono što se dešavalo za vrijeme njenog boravka u Istočnoj Europi, za glavnu junakinju imat će sudbinske učinke; smrt bivšeg supruga, gubitak posla, otkrivanje neke nove simpatije... Završetak Amarine potrage ujedno je i završetak samog romana, a ono što je u konačnici

otkrla možda bi se najbolje moglo sažeti u onu poslovicu: „Pazi što želiš da ti se ne bi ostvarilo“. „Vlak posljednje noći“ uvrstili smo u „Željezničku čitaonicu“ iz razloga što se dobar dio njegove radnje odvija u vlakovima koji glavnu junakinju voze na relacijama Firena - Krakow (Auschwitz) - Beč - Firena - Beč - Budimpešta - Beč - Firena. Isto tako, tijekom tih putovanja detaljno su opisana sva stajanja, provjere, granične kontrole, javne i tajne službe... Ukratko, sve ono što je u doba hladnog rata predstavljalo neizostavni dekor svakog takvog putovanja koje je uključivalo prelazak iz jednog političkog bloka u drugi. Još jedan od razloga zbog kojih za ovo djelo možemo reći da pripada željezničkom opusu, jeste i to što je Amintore, otac glavne junakinje, bio strastveni ljubitelj vlakova. Kako u jednom dijelu knjige stoji: „... nedjeljom bi na podu raširio sustav kolosijeka i po njima rasporedio minijaturne vlakove, savršeno izrađene prema epohama, savršene kopije starih vagona, lokomotiva s dugom njuškom, čak i s lažnom parom koja je izlazila iz dimnjaka. Svaki put kada bi se pojavila neka nova minijaturna lokomotiva požurio bi da je kupi. Poznavao je imena svih parnih i drugih lokomotiva na svjetu...“ I ono najbitnije, ovaj roman na jedan posebno upečatljiv način pozicionirao je željeznicu i njenu ulogu u jednom od najmraćnijih poglavljaja povijesti čovječanstva, opisujući strahote koje su prošli svi oni nevoljnici koji su se u jednom djeliću te povijesti našli na putu do tada nezamislive ljudske ludosti i destrukcije. Posebno je potresan dio u kojem se opisuje samo putovanje, odnosno deportacija, a gdje su stješnjeni unutar pretrpanih stočnih vagona na čijim su stranicama čavlima bili pričvršćeni stolovi, bez hrane i vode, prevoženi pripadnici nekoliko generacija, nerijetko članova istih obitelji, prisiljenih da jedni pred drugima obavljaju svoje fiziološke potrebe, još uvjek potpuno nesvesni da odlaze na put bez povratka. Uopće, roman obiluje eksplisitnim opisima stradanja Židova, počevši od političke i medijske pripreme za ono što će uslijediti, a gdje su im oduzete gotovo sve ljudske osobine i u percepciji većinskog naroda od njih stvorena nekakva niža bića koja ne zaslužuju da postoje, preko uskraćivanja svih njihovih ljudskih i građanskih prava, usurpiranja pokretne i nepokretne imovine,

pa sve do njihove deportacije u koncentracione logore gdje će biti izvrgnuti sistemskim mučenjima i likvidacijama. Gotovo dokumentaristički prikazana je nevjerojatno pedantna svirepost i beskrupuloznost svih onih znanih i neznanih provoditelja jedne tako monstruozne ideje kao što je uništenje čitavog jednog naroda i pokušaj njegovog brisanja s lica zemlje; plinske komore u koje su pod krinkom brige za higijenu upućivani svi oni koji se nisu mogli koristiti kao radna snaga, što znači žene, djeca i starci, zdravstveni pokusi koji su provođeni nad mlađim i zdravim ljudima poput njihovog potapanja i držanja 90 minuta u ledenoj vodi ili ubrizgavanja u tijelo krvi zaražene malarijom, vađenje zlatnih zuba s leševa te njihovo čišćenje i otapanje u formalinu kako bi ih se kasnije moglo rastopiti u zlatne poluge, peći u koje su ubacivana trupla kako bi se uklonio svaki trag njihova postojanja... Ipak, najveća vrijednost ovog romana jeste ono što nikada nećete pročitati niti u jednoj njegovoj javno dostupnoj recenziji uvjek politički korektnih europskih kritičara, a to je realan prikaz razmišljanja bečkog građanstva 11 godina nakon završetka 2. svjetskog rata i svega onog što je po tom njegovom završetku nesumnjivo utvrđeno o stradanju nekih drugih Bečana samo zato što su bili druge nacije i vjere. Većina onih koji su bili dio nacional - socijalističke ideje o jednom narodu, jednoj državi i jednom vodi, a koja je uključivala i rasistički koncept o arijskoj rasi, otvoreno su izražavali svoju sumnju u sve ono što se dogodilo s tim njihovim nekadašnjim sugrađanima koji su godinama uredno nestajali pod okriljem noći (dok nisu potpuno nestali), iznoseći fantastičnu teoriju o tome kako su zasigurno još prije početka rata prodali svoju imovinu državi i to za „debele“ pare, te tako obogaćeni otišli lagodno živjeti negdje u Palestinu, odnosno novu židovsku državu, današnji Izrael. Ovakav način razmišljanja razbija sve one bezbroj puta ponovljene floskule o doživljenoj katarzi većine onih koji su na bilo koji način bili dio Trećeg rajha, potvrđujući tako tezu Simona Wiesenthala, najpoznatijeg svjetskog lovca na naciste, koji je tvrdio da je Beč, taj kulturni i demokratski centar slobodne Europe, bio jednako sigurno utočište za nacističke zločince kao i tada diktatorski Buenos Aires ili Santiago de Chile (ako ne i sigurniji). Većina reakcija koje su bile na tragu nekakvih isprika i kajanja za počinjene zločine više su bile posljedica klasičnog političkog oportunizma i populizma prouzročenog trenutnom geopolitičkom situacijom i blizinom sovjetskih tenkova, nego nečija iskrena sučut i naglo probudena ljudska savjest. Dacia Maraini najpoznatija je i najznačajnija suvremena talijanska književnica. Autorica je 20-ak knjiga prevedenih na većinu svjetskih jezika, za koje je dobila gotovo nevjerojatnih više od 50 književnih nagrada. Najznačajnije su „International Formenter Prize“ za roman „Doba nelagode“, „Premio Campiello“ i nagrada za knjigu godine za roman „Nijema vojvotkinja“, „Premio Strega“ za zbirku priča „Mrak“, te „Premio Fregene“ za roman „Isolina“. Iz njezinog životopisa posebno se ističe podatak kako je u dobi od 7 godina, zajedno sa svojom obitelji 3 godine provela u japanskom koncentracijskom logoru. Naime, njezina se obitelj 1938. godine preselila u Japan kako bi pobiegla od fašizma u Italiji. U logoru su završili iz razloga što su odbili priznati Mussolinijevu Republiku Salo, a koja je bila saveznikom Japanskog Carstva. „Vlak posljednje noći“ njezin je posljednji roman, a objavljen je 2008. godine. Da ništa u životu osim njega nije napisala, bilo bi sasvim dovoljno da ju učini besmrtnom. Knjiga se može pronaći u većini knjižara, na Internet prodaji, malim oglasima, a može se i posudititi i to uglavnom u knjižnicama većih gradova. Cijena po kojoj se može naći, a obzirom da je riječ o još uvjek relativno novom djelu, za naše prilike mogla bi se okarakterizirati kao previsoka. Međutim, na već spomenutim malim oglasima može se pronaći i za puno manje novca, odnosno onoliko koliko biste recimo, platili da gledate neki „veliki derbi“ 3. Županijske nogometne lige. Knjiga ima 390 stranica i nije baš jednostavna za čitanje, kako zbog načina na koji autorica piše, tako i zbog onoga o čemu piše, stoga se ne preporučuje odveć osjetljivim i emotivnim osobama. Vrijeme potrebno za njeno čitanje iznosi između 4 i 5 sati, a nakon što ju konačno pročitate, odjednom spoznate koliko je u stvari većina Vaših svakodnevnih problema mala i beznačajna prema nečemu toliko neopisivo lijepom i vrijednom kao što je Vaš život...

NOĆNA

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



NIKOLA I IRENA
OSJETILI SU NEKI
NEOBJAŠNJIVI
SPOKOJ. TO JE
ONO VRIJEME
POSLIJE PONOĆI
KADA JE SVE
TIHO, A OČI JOŠ
NISU UMORNE
OD BUDNOSTI.
VRIJEME KADA SU
IRENA I NIKOLA
POJELI ONO ŠTO
SU PONIJELI NA
NOĆU I POPILI
KAVU.

Večer je odavno prošla. Vijesti na TV-u, zabavni program. Djeca, a uglavnom i odrasli, već spavaju. Samo ljubitelji filmova i noćnog sporta su prikovani uz TV.

Na kolodvoru večernji vlakovi su otišli i vratile se i kao da i oni spavaju u prostoru „ložione“ - njihove spavaonice. Nečujni i u polumraku skoro nevidljivi. Noćnih vlakova gotovo da i nema. Jedan što ide na more je otišao a s mora još nije došao. Međunarodni noćni putnički promet i ne postoji. Osim povremenog agencijskog vlaka.

Nikola i Irena osjetili su neki neobjasniv spokoj. To je ono vrijeme poslije ponoći kada je sve tiho, a oči još nisu umorne od budnosti. Vrijeme kada su Irena i Nikola pojeli ono što su ponijeli na noću i popili kavu. Vrijeme kada Irena gleda na mobiteluslike svoje djece, a Nikola zamišljeni kroz prozor prema nebnu i uz ometanje prigušenog svjetla iz ureda, pokušava odgnetnuti da li je samo oblačno ili je veće počela padati kiša. Nekako teško opisivo blaženstvo tištine. Mi koji radimo noćne smjene možda taj trenutak navodimo kao opravdanje zašto volimo ovaj posao koji radimo kada svi drugi odmaraju. Ne apsolutne već one ugodne - kada uz prigušeno svjetlo samo se povremeno čuju telefonske „budilice“. Od reskog, odsječenog zvuka do prigušenog pijukanja. Na komadnom stolu svijetle žute mirne indikacije - znak da je sve u mirovanju i da se ništa ne kreće. Jedino indikacije signala svijetle napadnom crveno svjetlošću. Razmišljanje kada će jutro. S vremena na vrijeme Nikola i Irena smirenim glasom, čak tiho, razgovaraju

o tome što ujutro moraju napraviti, kada će se stići odmarati i koji danak uzima noćni rad. Nakon te „ponoćne nirvane“ dolazi period zijevanja. A svi znamo da je, iz neobjasnivih razloga, zijevanje zarazno. Tako su se njih dvoje izmjenjivali u zijevanju i jako su dobro znali što to znači: počinje ih hvatati umor. Nikola je bio legao da odmori prije noćne ali san nikako da dođe na oči. Prevrtao se, pokrivao, otkrivao... a u ostalom, nije niti normalo da se spava danju i radi noću. Irena, nije bilo niti šanse da odmori prije noćne - samohrana majka nema vremena za taj luksuz. Vrijeme je bilo da se upotrebe neki recepti za tjeranje sna. Jedan recept bio je popiti drugu kavu. Drugi recept bio je izmisliti neki posao. Treći, otići do ugla zgrade gdje se nalazi Žućkina improvizirana kućica i pogledati da li je maca тамо. I malo se zabaviti s njim. Ona nije niti bila svjesna (a možda i jest?) da je u stvari bila terapijska mačka za osoblje kolodvora. Međutim, njih dvoje je razdrmalo sasvim nešto drugo. Telefon je zazvonio i Irena je zijevnula i prepostavila da je neki greška, krivo uključenje poziva. Nikola je nezainteresirano gledao kako se Irena javlja na telefon i zijevnuo. Odjednom ona problijedi. Vijesti koje je čula bile su nevjerojatne, ali na žalost istinite. Putnički vlak između Okučana i Novske naletio je na teretni. Ima mrtvih. Kao da sama ne vjeru što govori, rekla je Nikoli. Ovaj je samo vrtio glavom u nevjericu. Irena se u šoku zabuljila u komandni stol i s nevjericom promatrala ugašene indikacije pokazivača prostornih odsjeka. Nikola je samo provlačio ruku

kroz kosu. Oboje su samo ispitivali - Kako? Kako? Počeli su razmišljati na glas što je pošlo po zlu: je li strojovođa zaspao, autostop i budnik nisu radili, izdan nalog za krivi odsjek...

Jedna misao oboma bila je zajednička oboma i uz tihe uzdahe povremeno bi prigušenim glasom izgovarali: „Jadni ljudi“. Možda su im se i oči navlažile, ali u polumraku prometnog ureda to je bilo nemoguće vidjeti.

Odjednom čuju se zvonovni signali - skoro iz dva pravca istovremeno. Garniture se počinju kretati iz depoa i Irena se bacila na stiskanje tipki na komadnom stolu. Indikacije skretnica počele su treptati - znak da se skretnički motori pokreću. Nikola da svoj ostatak užine Žučki. Ustvari to nije ostatak - uvijek se pobrine da ostane dobar komad mesa za kolodvorskog ljubimca.

Javlja se jutarnje osoblje, počinju i neki putnici, pospani i usporeni, kretati se prema peronima. To je značilo samo jedno - uskoro će započeti juturnja špica.

Blažena jutarna gužva koja razbijas u trenutku kada ovaj vrši najveći pritisak na iscrpljene oči. Svako nalazi za potrebno da svrati do prometnog ureda i kaže: „Jeste li čuli?.....“ i raspitujući se za možebitne detalje nesreće. Nikola se čudi kako svi već znaju, a do malo prije bili su u krevetu. Što bi on dao da je mogao noć provesti u krevetu?

Jadni ljudi. Eto, teme za raspravu na jutarnjoj primo-predaji.

SPVH SKANDINAVKA

SKUPA S ***: ŽELJEZNIČKI KOLOSJEK KOJI NIJE JAVNO DOBRO		FRANCUSKA RIJEKA PROTJEĆE KROZ PARIZ	CRNOGO- Rično STABLO IZ PORODICE BOROVA	STAVLJATI ŠTO U TEKUĆINU, MOCITI	KOJA JE BEZ IGDJE IKOG; PJESMA U IZVOĐENJU IVANA ZAKA	DJEĆJE VOZILO, ROMOBIL						
IZBOĆENI DIO GRADEVINE, ERKER												
ORIJENTALNI GRADITELJ												
ZAGREBAČKI NOGOMETNI KLUB												
JEDINSTVENI PRIMJERAK												
SESTRA OD MILJA				"ISTOK" ZEMLJO- RADNICI S PLUGOM								
TRICLI		EGIPATSKI BOG SUNCA (ATEN)			Hrvatska Ratna Dramska Televizijska Serija	PROTIVNIK KOMUNIZMA	INVALIDJSKO POMAGALO	GLUMICA BABAN	OTILJA OD MILJA (OTA, OTE)	MJEŠTANI ROČA, NASELJA U ISTRI OD BUZETA	STRUČNJAK ZA IRANSKI JEZIK I KULTURU	NADIMAK MIROSLAVA BLAŽEVICA
RENATA SABLJAK		HRVATSKA REDATELJICA GLUMICA STONE										
PRVA NE- POZNANICA (MAT.)			IZVRŠITELJI ATENTATA PORTUG. NOGOMETNI KLUB									
KONJANIK				STRUČNJAK U STATICI KOBALTNO STAKLO								
PROUČA- VANJE KNU- ŽEVNOSTI I KULTURE SLAVENSKIH NARODA									ČEŠKI: DA KUBANSKI PROFI-BOK- SAČ, LUIS			
KOMAD MESA S REBROM			TIJESTO CJEVASTA OBILKA GRČKO SLOVO								CARSTVO	
SASTAVNI VEZNICK	DRUGO, INO	SLAVNI TROJANSKI JUNAK				UKRASNE BILJKE, PERUNIKE JAK OCAT (MN.)						
MONGOLSKI VLADARSKI NASLOV			NAKNADA ZA UZDRŽAV- NUE (LAT) SAŠIVENI SPOJ						TINA MAZE NEODREBE- NO KOJU, NEKOJU			
OHRID		UDARAC PO LOPTI GLAZBENI ZNAKOV		Sprinter BOLT SKLADATELJ KREK						FOSFOR SMJESA ZA BOJENJE, FARBA		
TELEVIZIJSKA NOVINARKA DOLLAR			STARĀ EUR. MJERA ZA DULJINU UZVIK PRI SKOKU				PTICE PJEVI- CE IZ REDA VRAPČARI NASLJEDNI ČINITELJ					
TEŠKA KOVINA (SIMBOL Pb)				BOKSAČKO BORILIŠTE ROGER VADIM					PJEVAČKI ZBOR NAŠICE			
ODSEK TENISKOG ILI ODOBRO- KAŠKOG MEĆA			PREDNJI DIO POZOR- NICE (MN.) KALIJ									
GOVOR HRVATSKOG JEZIKA	*	*	*						ANDRIJA JARAK			

aliment, tm, oh, šut, usain, p, lila, aune, zbe, olovo, ring, koc, set, proscenij, lekavština, al.

RJESENJE: ispušta, neimati, dinamo, unikat, sefa, i, laton, rs, irena Škorčić, iks, alternator, jačak, statičar, slavistska, ando, kare, makaroni, i, ostalo, nisu, kan,