

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

LISTOPAD 2022.



AKTUALNO

TRAŽIMO PROMJENU PRAVILNIKA HŽI - 644

NE ŽALI NI ZA ČIM

DEJAN DEJANOVIĆ

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

MARIO ROTH



PUTNICI NAŠI, DRAGI





FOTO: Nebojša Gojković

ZLATNI LJUDI

Ima ljudi na kojima dobrota toplige sjaji.
Ima ljudi koji znaju odgovore na sva
vaša pitanja, kako god teška ona bila.
Njih možete pitati zašto je nebo plavo
i zašto drveće uvis raste, kamo putuju
rijeke, tko je nas obojio i odakle cvijeću
ime... njih možete pitati gdje to sunce
spava i zašto rastemo, zašto učimo, zašto
se ponekad osjećamo tako svadljivima
ili tužnima... Zašto sanjamo.
Tko je stvorio oblake i zvijezde, slova i
brojeve, planine i mora.
Zašto ljudi stvaraju pa ruše?
Pa opet grade ispočetka?
Osjećate li se vi katkada, dok ste u
blizini nekih ljudi ugodno, pametno,
duhovito, plemenito, puni vrlina?
Ima ljudi koji izazivaju i potiču ono
najbolje u nama i drugim ljudima,
samo...ti se ljudi ne mogu otkriti na
prvi pogled. Oni ne vole nositi zlato ni
srebro, jednostavno, ni po čemu se ne
ističu od ostalih ljudi.. a ipak, čine nam
život ljepšim, svjetlijim, ispunjenijim,
svrhovitijim, plemenitijim. Katkad ih
možemo prepoznati po smijehu onih

oko njih, ljudi ili djece, po vedrim licima
kojima su okruženi, po sretnim pričama
ili pjesmama, ili po glazbi... U njihovoј
blizini nema mržnje, ljutnje ili ružnih
riječi.

Okruženi su dobrotom. Oni nas uče kako
živjeti, kako se radovati, kako voljeti.
Svatko sretne nekog dobrog čovjeka, a
toga čak i ne mora biti svjestan. No, trag
toga susreta ostaje. Prepoznat ćete ga u
očima koje sjaje i u osmijehu koji ostaje
na licu, u lijepu, smirenu i ispunjenu
osjećaju sreće u grudima.
Potražite dobre ljudi. Tu su. Oko nas.

**temeljem knjige „Patuljci žive u
kuglama“ - Jadranka Klepac**

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovница:
Kristijan Sambolic
prometnik vlakova u kolodvoru Čaglin
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

IZMJENE PRAVILNIKA HŽI 644 - TRAŽI SE

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković



AKTUALNO

2019. godine su donesene izmjene Pravilnika HŽI-644 kojima je izvršeno nasilje nad procesom osposobljavanja izvršnih radnika kako bi se omogućilo što ranije uključivanje radnika u radne procese, na čemu je inzistirao Sektor za promet.

Drastičnoskraćivanje propisanog vremena trajanja stručnog osposobljavanja kandidata za obavljanje pojedinih poslova izvršnih radnika prometne djelatnosti u iznosu od 35,3% zbog nedostatka radnika je neopravdano i neprihvatljivo posebno iz razloga jer se radi o poslovima usko vezanim uz sigurnost željezničkog prometa.

Člankom 9. Pravilnika HŽI-644 utvrđen je Okvirni

program i trajanje stručnog osposobljavanja kojim je u stavku (3) propisano da stručni dio stručnog osposobljavanja obuhvaća teoretske i praktične sadržaje kroz koje se kandidati osposobljavaju za obavljanje jednoga ili više poslova izvršnih radnika iz Priloga 1. ovoga pravilnika.

Upraksisedogađadasekandidati raspoređuju u službena mjesta u kojima nemaju uvjete za praktično osposobljavanje za sve poslove (procese) koje obavlja izvršni radnik (npr.: obavljanje probe kočnica u vlaku, kvačenje i otkvačivanje vozila, sastavljanje i rastavljanje vlaka i promjena sastava vlaka, utvrđivanje pravilnog utovara tereta itd.) što za posljedicu ima manju kvalitetu osposobljenosti

izvršnog radnika a time i manju razinu sigurnosti željezničkog prometa.

Mišljenja smo i predlažemo Vam žurno odustajanja od opisanog (važećeg) štetnog smanjenja osposobljavanja na način da se u Prilogu 1. Pravilnika HŽI-644 Tablica 1. Minimalna razina obrazovanja, struka i trajanje stručnoga dijela stručnog osposobljavanja kandidata za pojedine poslove izvršnog radnika (u skladu s propisom kojim se uređuje popis poslova izvršnih radnika željezničkog sustava) koja se odnosi na FUNKCIONALNI PODSUSTAV ODVIJANJA I UPRAVLJANJA PROMETOM zamijeni novom tablicom:

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske

Sindikat željezničara Hrvatske

Broj: A/24-10/2022.

Zagreb, 13. listopada 2022.

HŽ Infrastruktura d.o.o.
Uprava
Ivan Kršić, predsjednik Uprave

Predmet: izmjene Pravilnika HŽI 644 - traži se

Poštovani predsjedniče Kršiću,

2019. godine su donesene izmjene Pravilnika HŽI-644 kojima je izvršeno nasilje nad procesom osposobljavanja izvršnih radnika kako bi se omogućilo što ranije uključivanje radnika u radne proceze, na čemu je inzistirao Sektor za promet.

Drastično skraćivanje propisanog vremena trajanja stručnog osposobljavanja kandidata za obavljanje pojedinih poslova izvršnih radnika prometne djelatnosti u iznosu od 35,3% zbog nedostatka radnika je neopravdano i neprihvatljivo posebno iz razloga jer se radi o poslovima usko vezanim uz sigurnost željezničkog prometa.

Člankom 9. Pravilnika HŽI-644 utvrđen je Okvirni program i trajanje stručnog osposobljavanja kojim je u stavku (3) propisano da stručni dio stručnog osposobljavanja obuhvaća teoretske i praktične sadržaje kroz koje se kandidati osposobljavaju za obavljanje jednoga ili više poslova izvršnih radnika iz Priloga 1. ovoga pravilnika.

U praksi se događa da se kandidati raspoređuju u službena mjesta u kojima nemaju uvjete za praktično osposobljavanje za sve poslove (procese) koje obavlja izvršni radnik (npr.: obavljanje probe kočnica u vlaku, kvačenje i otkvačivanje vozila, sastavljanje i rastavljanje vlaka i promjena sastava vlaka, utvrđivanje pravilnog utovara tereta itd.) što za posljedicu ima manju kvalitetu osposobljenosti izvršnog radnika a time i manju razinu sigurnosti željezničkog prometa.

Mišljenja smo i predlažemo Vam žurno odustajanja od opisanog (važećeg) štetnog smanjenja osposobljavanja na način da se u Prilogu 1. Pravilnika HŽI-644 Tablica 1. Minimalna razina obrazovanja, struka i trajanje stručnoga dijela stručnog osposobljavanja kandidata za pojedine poslove izvršnog radnika (u skladu s propisom kojim se uređuje popis poslova izvršnih radnika željezničkog sustava) koja se odnosi na FUNKCIONALNI PODSUSTAV ODVIJANJA I UPRAVLJANJA PROMETOM zamijeni novom tablicom:

AKTUALNO

R.br.	Poslovi (procesi) koje obavlja izvršni radnik*	Minimalna razina i vrsta obrazovanja	Trajanje stručnog osposobljavanja
1	2	3	4
* Poveznica pojedinih procesa odnosno poslova izvršnih radnika s konkretnim radnim mjestima nalazi se u internom općem aktu kojim je propisana organizacija HŽ Infrastrukture – u dijelu kojim je određen popis radnih mjesta na kojima se obavljaju poslovi izvršnih radnika			
FUNKCIONALNI PODSUSTAV ODVIJANJA I UPRAVLJANJA PROMETOM			
1.	obavljanje probe kočnica u vlaku	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	30 sati
2.	kvačenje i otkvačivanje vozila	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	30 sati
3.	sastavljanje i rastavljanje vlaka i promjena sastava vlaka	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	30 sati
4.	utvrđivanje ispravnosti sastava vlaka	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	40 sati
5.	utvrđivanje pravilnog utovara tereta	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	40 sati
6.	osiguravanje vozila od samopokretanja	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	40 sati
7.	organiziranje, nadzor i usklajivanje manevarskog rada	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	60 sati
8.	priprema vlaka (priprema dokumentacije)	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	60 sati
9.	utvrđivanje prohodnosti pruge za vrijeme vožnje vlaka i manevriranja	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	40 sati
10.	postavljanje i osiguravanje puta vožnje (voznog puta)	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	120 sati
11.	postavljanje skretnica	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	40 sati
12.	priprema i otprema vlaka	četverogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	60 sati

13.	odobravanje kretanja vlaka	četverogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	40 sati
14.	reguliranje prometa vlakova	četverogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	170 sati
15.	osiguravanje prometa na željezničko-cestovnim prijelazima	trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	170 sati
16.	obilazak i utvrđivanje stanja, te pregled ispravnosti i prohodnosti željezničke pruge	četverogodišnje srednjoškolsko obrazovanje željezničke prometne struke	60 sati

Očekujemo Vaš pisani odgovor.

S poštovanjem.

Sindikat željezničara Hrvatske
Zoran Maršić, predsjednik



Sindikat prometnika vlakova Hrvatske
Mario Grbešić, predsjednik



UZNEMIRUJUĆE STANJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković



dana 5. listopada 2022. na dionici dugoj 79 km uvedene su:

- lagana vožnja sa 50 km/h na pruzi M104 Novska - Tovarnik - DG 207+330 do km 220+003 na desnom kolosijeku između kolodvora Garčin - Slavonski Brod,
- lagana vožnja sa 50 km/h na pruzi M104 Novska - Tovarnik - DG od km 198+479 do km 220+048 na lijevom kolosijeku između kolodvora Andrijevci - Slavonski Brod,
- lagana vožnja sa 50 km/h na pruzi M104 Novska - Tovarnik - DG od km 229+750 do km 285+000 na lijevom i desnom kolosijeku između kolodvora Sibinj - Okučani.

Opisano stanje željezničke infrastrukture posljedica je višegodišnjeg sustavnog zanemarivanja održavanja željezničke infrastrukture koje rezultira dramatičnim smanjenjima brzinama. Zbog gornjih laganih vožnji vozna vremena vlakova za prijevoz putnika produžena su za

dodatnih 50 minuta, a teretnih vlakova za 52 minute.

Na žalost, kako se često ističe zbog pomanjkanja sredstava za redovito održavanje kolosijeka i kolosiječnih postrojenja izostaje pravovremeno održavanje pružnih dionica. Primarni je uzrok tih izostanaka održavanja 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.

Molimo i tražimo da se najodlučnije uključite u oticanje ovakvog stanja na način da donesete obvezujuće zaključke, jer je u Nacrtu Strategije razvoja željezničkog

sustava Republike Hrvatske od 2022. do 2032. godine izostala analiza trenutnog stanja sustava s konkretnim, brojčanim pokazateljima, kao i jasnim ciljevima. Potpuno je izostao cilj koji željeznica ne bi nikako smjela zanemariti. Budućnost željeznice u RH u narednom vremenu je upitna ukoliko ključna i obvezujuća potreba ne postane provođenje redovitog ciklus održavanja željezničke infrastrukture od 150 km godišnje.

Vašu pomoć molimo i očekujemo i kod donošenja Državnog proračuna u kojem ne bi smjelo izostati definiranje ulaganja u željezničku infrastrukturu u iznosu dostačnom da se kompenzira povjesno neulaganje u željezničku infrastrukturu.

Željeznica u RH bez Vaše odlučne poruke gubi smisao i budućnost.

BRZOJAVKA BR. 65 F DE PODRUČNA RADNA JEDINICA ZA ODRŽAVANJE GIP-a ISTOK,
NADZORNO SREDIŠTE SLAV. BROD OD 4.10.2022. GODINE U 08:00 SATI.

Dana **5.10.2022. godine u 12:00 sati** uvodi se lagana vožnja sa **50 km/h** na pruzi **M 104** od km **198+479** do km **220+048 na lijevom kolosijeku** između kolodvora Andrijevci – Slavonski Brod.

Lagana vožnja se uvodi radi suženja kolosijeka koje prelaze dopuštene vrijednosti.

Lagana vožnja će biti osigurana autostop uređajem.

Lagana vožnja će trajati **do opoziva.**

BRZOJAVKA BR. 66 F DE PODRUČNA RADNA JEDINICA ZA ODRŽAVANJE GIP-a ISTOK,
NADZORNO SREDIŠTE SLAV. BROD OD 4.10.2022. GODINE U 08:15 SATI.

Dana **5.10.2022. godine u 10:00 sati** uvodi se lagana vožnja sa **50 km/h** na pruzi **M 104** od km **229+750** do km **285+000 na desnom kolosijeku** između kolodvora Sibinj – Okučani.

Lagana vožnja se uvodi radi suženja kolosijeka koje prelaze dopuštene vrijednosti.

Lagana vožnja će biti osigurana autostop uređajem.

Lagana vožnja će trajati **do opoziva.**

BRZOJAVKA BR. 67 F DE PODRUČNA RADNA JEDINICA ZA ODRŽAVANJE GIP-a ISTOK,
NADZORNO SREDIŠTE SLAV. BROD OD 4.10.2022. GODINE U 08:20 SATI.

Dana **5.10.2022. godine u 10:00 sati** uvodi se lagana vožnja sa **50 km/h** na pruzi **M 104** od km **229+750** do km **285+000 na lijevom kolosijeku** između kolodvora Sibinj – Okučani.

Lagana vožnja se uvodi radi suženja kolosijeka koje prelaze dopuštene vrijednosti.

Lagana vožnja će biti osigurana autostop uređajem.

Lagana vožnja će trajati **do opoziva.**

AKTUALNO



MARIO ROTH
glazbenik

PUTOVANJA VLAKOM DONOSE INSPIRACIJU

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je pjevač zabavne glazbe i posljednjih nekoliko godina jedan od najpopularnijih muških vokala ne samo kod nas, već i u čitavoj regiji. Gotovo cijelokupan njegov život vezan je uz glazbu odnosno pjevanje, o čemu najbolje svjedoči činjenica da pjeva od svoje 6. godine, a prvi javni nastup imao je sada već davne 1991. godine s tada nepunih 10 godina. Ozbiljniju pjevačku karijeru počeo je 2000. godine kada je postao glavni vokal osječke grupe „Vigor“. Presudni moment koji je odredio kako njegovu, tako i sudbinu čitave grupe, dogodio se 2014. godine kada je inspiriran melodijom grčkog glazbenika Nikosa Karvelasa napisao pjesmu „Još fališ“. O kakovom vrhunskom glazbenom ostvarenju je riječ, dovoljno govori podatak da je spomenuta pjesma te 2014. godine uvjерljivo osvojila nagradu Narodnog radija „Hit godine“, kao i to da samo njena zvanična objava (ima i nekoliko nezvaničnih) na „YouTube“-u do sada ima blizu 26 milijuna pregleda. Od tada pa sve do danas, on i njegova grupa po svim bitnim kriterijima svrstali su se u sam vrh hrvatske glazbene scene; popularnost im je takva da su angažirani tijekom čitave godine, njihovi koncerti unaprijed su rasprodani, medijski su gotovo sveprisutni, glazbeno i scenski prepoznatljivi, nove pjesme im po pravilu postaju hitovi i većina njih na društvenim mrežama bilježi višemilijunske brojeve pregleda... Kad je o njemu i njegovojoj osobnoj popularnosti riječ, posebna priča (prilično duga) bila bi obožavateljice; na tom planu ni Zdravko Čolić iz „vremena ruža“ nije mu daleko. On je Mario Roth i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“, a sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Roth, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Obično s našim sugovornicima na samom početku progovorimo nešto o njihovom djetinjstvu, odnosno o nekakvim uspomenama i događajima koji su ga obilježili. Kod Vas će to biti malo drukčije, budući bi se moglo reći da ste Vi već u najranijem djetinjstvu u stvari i počeli svoju pjevačku karijeru. Možete li se prisjetiti na kojim ste sve glazbenim festivalima tada učestvovali i rezultata koje ste ostvarili?

Kao dijete sam često nastupao po dječjim pjevačkim festivalima jer sam već u svojoj najranijoj dobi apsolutno znao što je moj poziv. Glazbu sam osjećao od malena i nekako sam uistinu znao koji će to biti moj životni poziv i put. To su prvo bili lokalni glazbeni festivali za djecu. Prvi takav je bio „Djecopjev“ koji se održavao u Dječjem kazalištu „Ognjen Prica“, kasnije „Branko Mihaljević“. Tog nastupa se i dan danas itekako sjećam jer mi je bio prvi javni ozbiljni nastup i sjećam se nevjerojatne treme koju sam tada imao. Očigledno se i ta trema „isplatila“ jer sam tada osvojio 3. mjesto. Svi moji počeci su nekako vezani za to. Ubrzo nakon toga su došle

i tada poznate televizijske emisije za djecu i mlade kao što su „Turbo Limač Show“ poznatog voditelja Siniše Cmrka, pa „Modri biser Rovinja“... To su sve nastupi koje pamtim i dan danas i rado ih se sjećam.

Nekako usporedo s ulaskom u punoljetnost, dešava se i nešto što će Vam umnogome odrediti buduću karijeru, a samim time i privatni život. Tada naime, postajete član grupe „Vigor“. Kako je došlo do te suradnje?

Kada sam napunio 18 godina počela je i moja ozbiljna glazbena priča. Imam sreću što imam divne roditelje koji su mi dozvolili da se uz školovanje bavim i time. Sjećam se kako sam jedini u mojoj školi bio učenik koji je preko tjedna redovito pohađao nastavu, a vikendima pjevao s „Vigorom“ i zarađivao svoje prve ozbiljne novce. Do suradnje je došlo sasvim iznenadno. Naime, bratić mog kuma koji je inače bio „one man show band“ se razbolio pred jednu gažu i zamolio me da idem s njim i da mu pomognem tu večer što sam ja, uz pristanak mojih roditelja naravno, i napravio. Te večeri je u restoranu u kojem smo nastupili bio i ujak tadašnjeg basiste grupe „Vigor“ koji me je čuo, oduševio se i pitao me da li bi htio pjevati u jednom bendu

koji trenutno traži pjevača. Tako je i bilo. Ubrzo smo dogovorili sastanak i sve ostalo je povijest.

Idućih nekoliko godina Vaši angažmani bili su vezani uglavnom za sviranje na svadbama. Jeste li u tom periodu vjerovali da ćete prije ili kasnije ostvariti uspjeh koji zasigurno priželjkuju svi oni koji se na bilo koji način bave glazbom?

Apsolutno. Ja sam oduvijek znao koji je moj životni put, odnosno moja životna misija. Ja taj period pamtim sa ponosom jer sam na svadbama naučio sve tajne ovog posla. Kada kao tinejdžer uđete u već formirani i dobro poznati bend (tada samo u lokalnim okvirima), vrlo brzo naučite sve o ovom poslu. Moj životni put je bio takav i ja sam na tome neizmjerno zahvalan jer nije bilo lako, ali su svadbe sada kada gledam s ovim vremenskim odmakom, moj blagoslov. Svatko od nas ima svoje početke. Moji su bili takvi i ja sam svoj zanat „pekao“ na taj način. Ja sam oduvijek vjerovao u sebe i znao sam gdje želim biti. Pustio sam vremenu da rastem i učim, nikada nisam prestao vjerovati u sebe i svoje ciljeve i zato sam sada tu gdje jesam. Ništa u životu nije lako i sretan sam što sam morao proći kako puno toga da bih došao do svog cilja. Ništa nikome ne pada

s neba i za sve se čovjek u životu mora potruditi, jer samo ozbiljnim radom dolaze i sjajni rezultati.

Da li se moglo živjeti isključivo od sviranja svadbi ili je to funkcioniralo samo kao nadgradnja na neki osnovni posao?

Apsolutno. Mi smo i tada svirali svaki vikend i dobro smo zarađivali, ali to naravno nije ništa u usporedbi s ovim danas. Mi smo tada imali i svoje poslove. Kada sam završio srednju školu zaposlio sam se kao voditelj na lokalnom radiju u Osijeku na kojem sam proveo 10 prekrasnih godina, ali sam cijelo to vrijeme znao da sam ja ipak rođen za malo veće stvari, što se i pokazalo točnim. Kada je krenula cijela ova priča oko grupe „Vigor“ 2013. godine, mi smo svi dali otkaze na našim poslovima i posvetili se samo ovome. Riskirali smo jer nismo znali koliki uspjeh nam slijedi, ali znate kako se kaže: „Tko ne riskira taj ne profitira“.

Spomenuli ste kako ste radili i kao voditelj na Gradskom radiju u Osijeku. Koji format emisija ste vodili?

Radio sam „šihtu“ koja je trajala 8 sati. Radio sam i novinarski posao, ali i posao voditelja, odnosno spikera. To su najčešće bile emisije zabavnog karaktera, ali sam i radio u informativnom djelu. Dakle, čitao vijesti, pratilo politička zbivanja u Osijeku i zemlji...

I onda, trenutak inspiracije koji Vas je izbacio u sam estradni vrh, do te mjere da se Vaša popularnost u vrlo kratkom vremenu proširila i izvan naših granica, a to je pjesma „Još fališ“. Ispričajte nam kako je pjesma nastala?

Sasvim slučajno. Bio sam na kompjuteru, slušao glazbu na „YouTube“-u i neočekivano naišao na pjesmu „Kanenas“ grčke pjevačice Ane Vissi. Ja do tada nisam slušao

grčku glazbu niti sam znao za bilo kojeg njihovog pjevača. Kada sam odslušao pjesmu, toliko me je melodija oduševila da sam odmah nazvao svog bubenjara Gorana i predložio mu da napravimo hrvatsku verziju te pjesme. Kada sam čuo pjesmu, znao sam da ako to snimimo na našem jeziku da će to biti nešto što će nam promijeniti živote iz temelja. Tako je i bilo. Napisao sam na tu melodiju svoj tekst, kontaktirao autora te pjesme Nikosa Karvelasa i pitao ga da li mi to smijemo. Dobili smo od njega vrlo brzo „zeleno svjetlo“ i sve ostalo je povijest.

Pjesma je postigla gotovo nevjerojatan uspjeh kod publike. U kratkom vremenu imala je milijunski broj pregleda na „YouTube“-u, a više nego uvjernljivo je osvojila i nagradu za Hit godine na Narodnom radiju. Što se nakon te pjesme promjenilo za grupu „Vigor“?

Apsolutno sve. Više nismo bili lokalni bend već smo vrlo brzo postali zvijezde zabavne glazbe. Životi su nam se okrenuli za 180 stupnjeva. Krenuli su koncerti, pa vrlo skoro i turneje po cijelom svijetu; od Njemačke, Švicarske, Austrije, pa sve do daleke Australije.

Utisak je da taj neki grčki melos jako dobro prolazi na našim prostorima, budući da su još neke Vaše kolege isto tako zahvaljujući sličnim melodijama popravili vlastite karijere, da spomenemo Tošeta Proeskog, Alku Vuicu, Lanu Jurčević, braću Matić, Lukasa... To je zvuk Mediterana, a kako je Hrvatska mediteranska zemlja, sve je to slično. Takvi melosi su narodima na ovim prostorima jednostavno „u krvi“.

Kad smo već kod tog pozajmljivanja melodija s nekim drugih prostora i iz drugčijih glazbenih izričaja, da li to u isto vrijeme znači da na našoj





glazbenoj sceni nedostaje kvalitetnih kompozitora koji bi stvorili nešto novo, a što bi od strane publike bilo prepoznato na način kao što je to slučaj s ovom Vašom pjesmom ili još nekima koje su postigle enorman uspjeh? Utisak je da je nakon preranih odlazaka Zdenka Runjića, Đorđa Novkovića, Arsena Dedića i još nekih iz one „stare garde“, taj dio glazbenog stvaralaštva pretrpio najveću štetu...

Ima nešto i u tome. Mi živimo na malom prostoru i realno je za očekivati da će i autori doći do zasićenja, odnosno bez novih ideja. Prepjevi se rade u svijetu oduvijek. U glazbi je to potpuno normalno. Sjetimo se 80-ih godina gdje je jako puno izvođača snimalo obrade velikih stranih hitova; Borisova „Mašta moja“, pa grupa „Cacado Look“ i pjesma „Kao pjesma“. Danijelova „Džuli“ s kojom je nastupio na Euroviziji je doživjela svojih nekoliko svjetskih obrada. Slažem se za autore koje ste spomenuli. To su sve velikani hrvatske zabavne glazbe i njihovim odlaskom smo izgubili puno toga.

Već smo spomenuli da ste postali popularni i izvan naših granica. Sad, za neke susjedne države to se moglo i očekivati, ali zanimljivo je da ste Vi stekli veliku popularnost u Poljskoj i Slovačkoj. Čini se kako glazba stvarno ne poznaje granice, čak ni one jezične. Kako Vi to objašnjavate?

Upravo tako kako ste i naveli. Glazba je zvonka radost i ona nema jezičnih barijera jer je glazba emocija, a emocija ne poznaje jezične barijere kao niti geografske širine i dužine. Naš veliki uspjeh u Poljskoj, Češkoj i Slovačkoj je nekako došao najprirodnije jer smo mi Slavenski narodi i samim tim su nam i jezici vrlo slični.

Ni tu se niste zaustavili, već ste otišli i „korak“ dalje, pa ste

osim po ovim relativno bližim destinacijama, nastupe imali i na mjestima u drugim vremenskim zonama...

Tako je. Do sada smo već dva puta bili na turneji po dalekoj Australiji, u Kanadi... Upravo se spremamo za naš drugi kanadski koncert koji će biti u prosincu u Torontu, a nakon toga vrlo vjerojatno i treći put u Australiji...

Već smo spomenuli kako Vam je brzorastuća popularnost donijela i mnogobrojne pozive za gostovanja na televiziji. Nešto od Vašeg neprijepornog talenta i svestranosti mogli smo vidjeti i u plesno - pjevačkom showu Nove TV „Tvoje lice zvuči poznato“, gdje ste oduševili kako službeni žiri, tako i gledatelje. Ušli ste u finale, a kritike za svaki Vaš nastup bile su uglavnom u superlativima. Kako ste Vi doživjeli jedno takvo iskustvo?

To su stvari koje pamtite dok ste živi. Niti u jednom trenutku nisam dvojio želim li ići ili ne kada sam dobio poziv s Nove TV. „Tvoje lice zvuči poznato“ je svjetski poznata zabavna emisija u kojoj su nastupala ozbiljna glazbena svjetska imena. Baš zato sam prihvatio taj poziv jer biti sudionik jedne takve emisije je ujedno i vrlo ozbiljna priča. Moram priznati kako je to nešto najnapornije što sam u životu radio, ali mi nije žao jer se dobre prilike u životu ne propuštaju. Tako su me naučili moji roditelji. Nakon mog prvog sudjelovanja popularnost grupe „Vigor“ je samo rasla...

Pobjedila je tada još jedna naša sugovornica u ovom serijalu, odnosno gdjica Nives Celzijus. Mislim da ako čovjek već mora od nekog izgubiti, da je Nives definitivno najbolji izbor...

Hahahahaha! Kao muškarac apsolutno se slažem s ovim!

Da se sada dotaknemo i naše osnovne teme, a to je željeznica.

Možete li se prisjetiti nekog od Vaših prvih putovanja vlakom?

Kako ne. Moja prva vožnja vlakom je bila davne 1984. godine i sjećam se tog uzbudjenja kao da je bilo jučer. Moj djed me je odveo na prvu vožnju tadašnjim šinobusom i sjećam se kako sam danima pričao o tom iskustvu. To su neke stvari i epizode iz mog života koje se nikada ne zaboravljuju..

Koliko često ste nakon toga putovali željeznicom?

Na žalost, vrlo rijetko. Moram biti vrlo iskren i reći da sam pri završetku svoje srednje škole položio vozački i da mi je od tada auto jedino prijevozno sredstvo. Kada se bavite ovim poslom onda vam je auto sve na svijetu jer ste sami, nema

ljudi, nema pogleda, nema skrivenih snimanja mobitelima... Jednostavno volim ići autom na putovanja jer se tako osjećam najkomotnije. Moja zadnja vožnja vlakom je bila davne 1996. godine iz Osijeka do Zagreba i od tada zapravo nikada više nisam putovao željeznicom.

Iako posljednjih nekoliko godina više vremena provodite u Zagrebu, Vi ste prije svega Osječanin. Samim tim već ste godinama neposredni sudionik prometa u gradu, što znači da su Vam dobro poznati željezničko - cestovni prijelazi u Vukovarskoj i ulici Sv. Leopolda Mandića, kao i gužve koje na njima izaziva svaki prolazak vlaka. Što mislite o procesu

koji je otpočeo, a to je deniveliranje tih prijelaza, čime će onda nestati i spomenuto čekanje na prolazak vlakova?

Uvijek sam za poboljšanje bilo kojih stvari pa i u cestovnom, a u ovom slučaju i željezničkom prometu. Znam kako dobro o čemu se radi jer upravo taj dio Osijeka pamtim po najvećim gužvama. Pogotovo oko 15,00 sati kada se ljudi vraćaju s posla. Još je i 200 metara od pružnog prijelaza i veliki kružni tok, pa se itekako sjećam koliko sam puta „zapeo“ u njemu. Izgradnju podvožnjaka na tom dijelu itekako pozdravljam jer će se samom njegovom izgradnjom uvelike pomoći u rasterećenju prometnih gužvi.





Sredinom 80-ih godina Osijek je bio prvi grad u bivšoj državi koji je uveo prigradski željeznički promet. Nažalost, danas od tog prometa nije ostalo gotovo ništa. Kako gledate na ideju njegovog ponovnog uvođenja, a kao odgovor na svakodnevne gužve i zastoje na gradskim prometnicama, premali broj parkirnih mesta, velike koncentracije ispušnih plinova...? Po meni je to nešto što se nikada nije niti smjelo ukinuti. Danas je automobila zaista previše, oni više nisu luksuz kao što su nekada bili i upravo iz tih razloga vidljivi su ovi problemi koje ste naveli. Što više automobila, to više gužvi i zastoja, a o nedostatku parkirnih mesta da i ne govorim. Zato sam ja uvijek za ove opcije i apsolutno pozdravljam ovu sjajnu ideju.

Željeznička je vid prijevoza koji za razliku od ostalih ima još jednu

dimenziju, a to je ona poetska. Postoji trocifren broj pjesama kojima je željezница jedan od motiva ili čak osnovna tema. Vi ste netko tko se vrlo uspješno bavi pisanjem pjesama; otkud ta fascinacija željeznicom mnogih pjesnika i tekstopisaca s raznih strana svijeta i to, možemo slobodno reći, u svim vrstama glazbe?

Putovati vlakom znači i uživati u pogledu kojeg imate kroz prozor vašeg kupea. Priroda kroz koju prolazi vlak je sama po sebi vrlo inspirativna. Sad ste u gradu, nakon toga putujete kroz selo, pa kroz totalno nenaseljeno područje... Sasvim dovoljno za dobru i ozbiljnu inspiraciju.

Razmišljate li i Vi možda u tom smjeru, tim prije što se stiče utisak da Vam inspiracije ne nedostaje?

Još nisam napisao pjesmu, a da sam se za to vrijeme vozio vlakom.

Tko zna, možda kad mi uistinu bude nedostajalo inspiracije kupim kartu, sjednem u kupe i samo se prepustim vožnji i pogledu kroz prozor...

Opće je poznato da radite „punom parom“ i da ste već dio godine uglavnom „rasprodani“. Kakvi su Vam dalji planovi, barem oni kratkoročni; neki novi singl, album, inostrana turneja...?

Trenutno radimo duet sa jednom velikom regionalnom zvijezdom i ta pjesma bi trebala „ugledati“ svjetlo dana sada u listopadu. Ove godine smo do sada imali preko 60 koncerata što je uistinu velika brojka s obzirom na situaciju u koju je svijet „zapao“ 2020. godine. Mi smo prije „Covida“ imali 120 koncerata godišnje i tako punih 9 godina! Zato smo i sa ovom brojkom itekako zadovoljni jer upravo zbog toga i pripadamo rijetkim izvođačima na Hrvatskoj sceni koji toliko puno rade. Publika voli naše pjesme, mi volimo našu publiku i to se na terenu itekako vidi. Spomenuo sam Kanadu i Australiju, a već ove godine krećemo u pripremu i dogovaranje naše prve turneje po Americi ukoliko situacija, odnosno zbivanja u svijetu to budu i dopustili.

Poštovani gosp. Roth, zahvaljujem Vam se još jednom u ime naših čitatelja što ste pristali da dio svog vremena odvojite za ovaj razgovor. Želimo Vam puno uspjeha u daljnjoj karijeri i da Vas prije ili kasnije nazove onaj grk i zatraži dozvolu da neku Vašu autorsku pjesmu objavi na grčkom tržištu!

Evo onda nešto za sami kraj; želim pozdraviti sve one koji će i ovoga puta imati vaš list u svojim rukama i poželjeti im sretan put Hrvatskim željeznicama, želim svima puno zdravlja u životu. Život je brz i prekratak i baš iz tih razloga Vam želim život ispunjen radošću i veseljem, bez stresa. Uživajte u svakom danu svog života.



DEJAN DEJANOVIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Koprivnica.

NE ŽALI NI ZA ČIM

RAZGOVARAO: Anto Iličić
PRIJEPIS: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Koščak

Rodio se 1973. godine u Koprivnici. U obitelji mu nitko nije bio na, ni uz željeznicu, tak oda je sasvim slučajno postao željezničar. Istine radi, treba reći da mu je tetak radio na željeznici (manevrist). I kad je naš Dejan krenuo u Zagreb pokazao mu je gdje je željeznička škola. Dalje je povijest. Nakon završene škole odlazi u hrvatsku vojsku te od 1994. radi na željeznicu, od putničke blagajne preko uobičajene lepeze radnih mjesta na prvoj crti. Konačno 1995. počinju dežurstva pod crvenom kapom u Đurđevcu.

Što je Dejana privuklo na željeznicu?

Od obitelji jedino je tetak radio na željezničku školu u Zagrebu kao manevrista. Kad sam ja krenuo u Zagreb u školu nisam imao nikakvu ideju i krenuo sam u školu tek toliko da sam krenuo. I eto završio sam za prometnika. Počeo sam raditi 1994. godine nakon odsluženja vojnog roka u Šibeniku. Prvo sam radio na putničkoj blagajni u Koprivnici pa sam onda obišao i sva druga radna mjesta jer je to onda bilo tako propisano. Kao prometnik počeo sam raditi u kolodvoru Đurđevac.

Željezница iz tih vremena totalno je drugačija od ove današnje! Što najviše pamtiš od tog vremena?

U to vrijeme bilo je zaista puno posla. Bio je velik broj teretnih vlakova i gotovo su se svi prerađivali u Koprivnici a putnika je bilo puno više. Sjećam se da je to bilo petkom kad je iz vojarne u Koprivnici bila puštena vojska a nedjeljom je bilo i puno studenata koji su putovali za Zagreb, Križevce, Varaždin. Danas vjerojatno nije ni jedna desetina tih putnika. Što se tiče teretnih vlakova danas idu direktni, kompaktni vlakovi a onda mješoviti što je iziskivalo jako puno manevarskog rada.

Sve se u životu mijenja pa i željeznička pa kako te promjene utječu na tebe?

Pa, pokušavam nešto i promijeniti ali baš i ne ide. Manje-više su to ustaljene navike koje je teško promijeniti a i drugi ljudi se teško mijenjaju.

Reći mi, molim te, da si neka velika vlast na željezničkoj vjerojatno ima nekih stvari koje bih odmah promijenio?
Ako vidimo da nema negdje posla onda treba popuniti sa ljudima tamo gdje ima posla. Recimo ja sam radio u Đurđevcu gdje sad i nema nekog posla, dok prema Varaždinu u kolodvorima traje prekid prometne službe a vlakovi bi vozili...

Koliko imaš godine radnog staža?

Sada imam 33 godine radnog staža.

Da li si za te 33 godine radnog staža zadovoljan sa svojim radom?

Mogu reći da sam zadovoljan sa protekom tog vremena. Uglavnom sam zadovoljan a mislim da su i kolege zadovoljni sa mnom. Suradnja je sasvim u redu.

Akakva je suradnja s radnicima drugih trgovačkih društava, drugih prijevoznika?

Da, mi se dosta susrećemo i s tim radnicima dugih poduzeća, drugih prijevoznika. Recimo prometnik na regulaciji je po meni drugi dispečer. To je baš specifično radno mjesto. On surađuje s dispečerima drugih prijevoznika i sa kolegama u Mađarskoj. Vanjski prometnik u Koprivnici ima više kontakata s radnicima HŽ Carga dok prometnik na regulaciji surađuje sa svima. Par puta smo imali situaciju s Mađarskom kad ponudiš vlak a oni ga prime po proteknu 24 sata pa se pojavi problem sa strojovodom jer mu je isteklo vrijeme. Ali, sve u svemu, suradnja je dobra. Posao je takav da moraš surađivati sa svima.

Radiš u turnusu 12/24/12/48. Sad nakon 30-ak godina vjerojatno osjetiš da je malo teže odraditi noćnu smjenu. Utječe li taj smjenski rad na tvoje zdravlje. Osjećaš li kakve tegobe?

Hvala Bogu, za sad ne, ali ipak se osjeća neka težina nakon noćne smjene.

Koprivnica nekad i danas. Jeste li zadovoljni uvjetima rada?

Što se tiče uvjeta rada nemam nekakvih značajnijih primjedbi. Možda mala obnova tih prostorija u vidu bojanja zidova

ali ostalo je u redu. Kako smo u očekivanju nove postavnice mislim da će i radni uvidjeti biti u redu.

I ti radovi koji su oko vas oko izgradnje drugog kolosijeka iziskuje dodatni napor i rad.

Rijetko radim kao vanjski da bi imao organizaciju prijevoza autobusima za vrijeme radova ali uglavnom se odrađuje i sve funkcioniра.

Osim uvjeta rada na nas utječe i broj izvršitelja. Često na mjestima izvršnih radnika nema dovoljan broj izvršitelja kao skretničara, manevrista pa kako se nosite s time?

Da, dosta kolega ide na zamjene u susjedne kolodvore u kojima, osim prometnika, nema nikog drugog i sve ostaje na njemu. No, tu se radi jedna greška jer imamo kolega kojima je dosta

posla u Koprivnici i koji bi se rado maknuli u manje kolodvore. A te manje kolodvore popunjavamo s novoprimaljenim radnicima koji nemaju u tim kolodvorima nikakvu perspektivu.

Reci mi molim te da li redovito dobivate službenu odjeću?

Pa, uglavnom je isporuka oko redovitog roka. Bilo je problema s isporukom cipela ali i to se popravilo. Mislim da su radnici zadovoljni.

Sad je potpisani novi Kolektivni ugovor jesu li ispunjena tvoja očekivanja o rastu plaće?

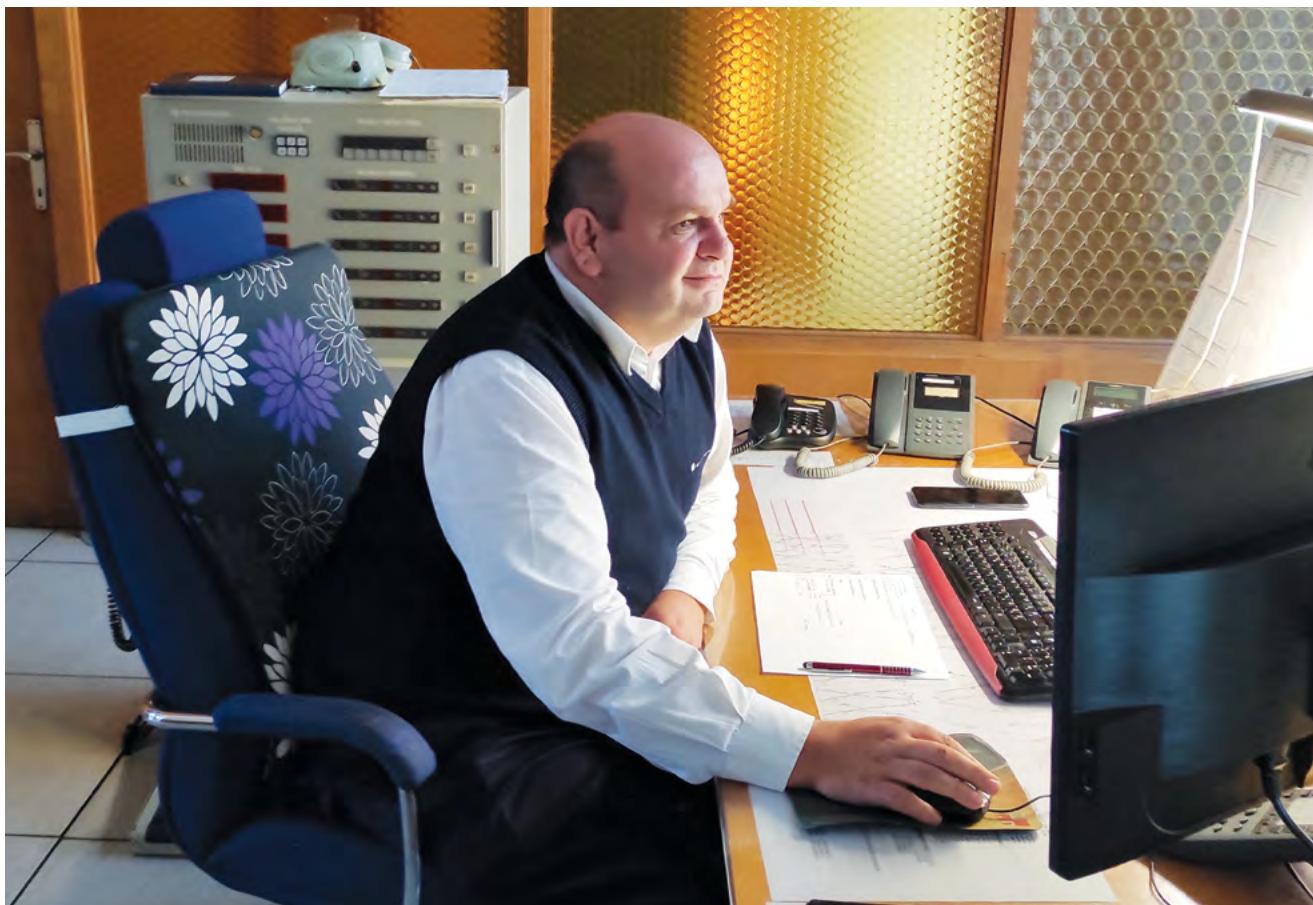
Ova prva plaća nije mjerilo za plaću po novom Kolektivnom ugovoru jer sam bio na godišnjem odmoru. Mogu reći da sam uglavnom zadovoljan, što znači ne sa svim odredbama Kolektivnog ugovora ali uglavnom zadovoljan.

Da, nikad ne možemo očekivati cjelovito zadovoljstvo ali ipak dobar rast plaća se dogodio. Ugrađene su neke stvari koje prije nisu bile, tako da se čini da je ipak prevladavajuće zadovoljstvo. Naravno da uvjek može bolje!

Mislim da je radno mjesto dispečera jako podcijenjeno. Nije to kao nekad kad su se trase vlakova ucrtavale u grafikone. Razlika je i u tome što mi dobijemo po koju prekovremenu, oni ne, pa imaju i maja primanja.

Bez obzira na prekovremene sate uvjek postoji ili kruži priča o višku radnika kao rezultat novog pravilnika o organizaciji. Kako je kod vas?

Pa da, uvjek ide ta neka priča ali mislim da s ovim, trenutnim brojem izvršitelja o višku nema





govora.

Imaš li kakav hobi, kako provodiš slobodno vrijeme?

Pa kao i većina iz ovog podneblja imam mali vinograd s 350 trsova koji iziskuje dosta rada i ulaganja i zauzima dosta slobodnog vremena.

Ima li nešto u životu što si htio ostvariti na željeznici ili u privatnom životu a da nisi uspio?

Nemam. Nisam imao nikakve

velike želje za ostvarivanjem nekih značajnih planova bilo na željeznici ili u privatnom životu.

Što bi preporučio ili poslao poruku za kraj ovog razgovora kolegicama i kolegama.

Moramo se prilagoditi novim vremenima, pratiti nove trendove a bilo bi dobro da to prati i rukovodeći kadar našeg poduzeća.

BLIC PITANJA:

Kako bi sebe opisao s nekoliko riječi?
Za ljudе sve!

Procjenjuješ li ljude na prvu?
Mislim da da.

Smatraš li se uspješnim u životu?
Relativno.

Što najviše cijeniš kod ljudi?
Poštenje.

Što te najviše nervira kod ljudi?
Podlost.

Navijaš li za neki klub?
Slaven Belupo a kad su derbiji u pitanju onda za Hajduk.

Imaš li kućnog ljubimca?
Nemam. Za sada.

Vrijedi i za tebe uzrečica strpljen - spašen?
Vrijedi.

Kako je na sportskim susretima članova sindikata?
Lijepo je vidjeti neke ljudе iz generacije, kolege koje ne vidiš godinama.

Imate li generacijske susrete?
Da, imali smo ove godine.

Ima li što za kraj razgovora što bi htio istaknuti.
Pa htio bih pozdraviti sve iz svoje generacije i radne kolege i zaželjeti im puno uspjeha u radu.



ZLATKO FRANKOL

rukovatelj manevre u kolodvoru Koprivnica

STRPLJIV I ISKREN

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Dražen Košćak

Rodio se 16. svibnja 1966. godine u Svetom Petru Čvrstecu, u obitelji koja nije imala nikakve veze sa željeznicom. Nakon odslužena vojske 1985. na nagovor susjeda prijavio se i krenuo u Zagreb RK na obuku za manevristu. Završava kurs i zapošljava se kao manevrist u Zagreb RK 1. srpnja 1987. godine. Radio je u IV. brigadi. Putovanje na posao i s posla teško su mu padali. Dočekao je priliku i prešao u Koprivnicu, od 1996. godine. Ima obitelj, dvije kćerke koje su već samostalne. Osim redovitog posla po malo se bavi i poljoprivredom.

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

Nakon vojske trebalo je naći neki posao. U mom selu bilo je željezničara koji su me pozvali i uputili kako i kome da podnesem molbu. Nisam tada ni mislio da će se to pretvoriti u cijeli radni vijek, ali je.

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

O, kakva je bila! Bilo je puno više posla, drugačiji tereti i drugačiji vlakovi. Više se ranžiralo. Sad su pretežno direktni vlakovi. Neusporedivo je uspoređivanje RK i Koprivnice. Neki kažu kako rade isti posao, ali nije isti, nikako nije isti.

Kao i sve u životu i željezница se mijenja. Koja Vam se željezница više sviđa - ona iz Vaših željezničkih početaka ili ova danas?

Ona željezница iz mojih početaka je bila opuštenija.

Puno je operatera i to donosi nekakvu napetost u posao.

Po ovoj vašoj priči reklo bi se da ste sretni. Dakle, uz sve opisano ima li nekih stvari koje bi, da možete promjeniti na poslu prve ili najradije promjenili?

Da mogu nešto promjeniti svakako bi promjenio rukavice za manevriste i radne cipele. Sa svim drugim sam koliko-toliko zadovoljan. Ovo dvoje baš ne valja. Rukavice su od neke krute plastike pa ja kad ih dobijem odem u Kaufland, kupim kožne rukavice i tako imam s čim raditi. Veseli me najava novih cipela koje sam nedavno probao. Čine se prekrasnim.

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

U ovih 30-ak godina radnog staža u puno kolodvora odradivao sam zamjene, radio sam i u Špišić Bukovici, Virovitici, Botovu, Drnju. Najkraće mogu reći da sam na poslu sretan i zadovoljan. Što treba to odradim, čak i neke zamjene u udaljene

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?
Ovdje u kolodvoru Koprivnica suradnja je odlična.

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

Je, baš osjetim, naročito poslije noćne. Vez obzira koliko je bilo posla. Ne kaže se uzalud kako je noć - noć i kako je noć za spavanje. Teško se oporavim. Teško zaspem i to nije onaj odmor koji vraća u normalu. Ako zaspem sat-dva to je to.

Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?

U odnosu na RK ovdje je hotel više kategorije. Za razliku od nekih drugih kolodvora ovdje je i kolegijalnost svih radnika, dakle i manevrista i prometnika i ostalih izvrsna.

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?

Da. Nikad nisam imao problem doći na posao i odraditi smjenu.

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?

Kao što sam već rekao isporuka službene odjeće i obuće je redovita, ali dva najvažnija artikla su loša i nisu primjerena onima koji ih moraju koristiti u redovitom radu.

Kakvo je vaše mišljenje

o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?

Plaća je sad ok, samo da nije inflacija.

Iako svjedočimo manjku radnika u našim kolodvorima čuju se priče o višku izvršitelja. Kako na vas djeluju te svakodnevne priče o višku, o otkazima? Ovdje kod nas od vremena do vremena pronosi se priča kako će se manevra ukinuti. S druge strane godinama se pričalo o višku ljudi, a sad se na svakom koraku vidi kako ljudi fale.

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

kakav hobi?

Nešto malo petljam sa strujom, a volim i otići na kupanje u toplice ili negdje na javne površine.

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

Ja sam zadovoljan onim što imam. Ne patim za ničim... možda što nisam nekakvu školu završio, ali sad je tako kako je.

Poruka za kraj?

Puno pozdravljam članice i članove SPVH, naravno i sve ostale. I nemajte straha, na željezniци se nitko nije obogatio, po tom pitanju možemo mirno spavati.





BLIC PITANJA:

Kako biste se opisali u nekoliko riječi?

Strpljiv i iskren.

Procjenjujete li dobro ljudi na prvu?

Mislim da da.

Smatrate li se uspješnim u životu?

Kolike su bile prilike - da.

Dvije vrline koje najviše cijenite?

Iskrenost i poštenje.

Dvije mane koje vas najviše nerviraju?

Dvoličnost.

Navijate za ... ?

Nisam strastveni navijač, ali volim Dinamo.

Kućni ljubimac?

Imam više ljubimaca i psa i mačku.

Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?

Vrijedi.

ĐURĐA KNEŽEVIĆ

Sladoled od vanilije

ROMAN



ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković
Foto: Internet, Nebojša Gojković

U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ na redu je predstavljanje još jednog djela domaćih autora, odnosno u ovom slučaju autorice. Riječ je o romanu „Sladoled od vanilije“ poznate hrvatske književnice Đurđe Knežević. Osim književnih ostvarenja među kojima se izdvajaju romani „O mojoj mami, Rusima, vatrogascima i ostalima“, „Gutanje vjetra“, „Meki trbuš jednoroga“, „Disanje nemani“, te ovaj koji Vam predstavljamo, gđa Knežević autorica je i brojnih publicističkih djela, novinskih tekstova, komentara i eseja. Bila je dugogodišnja suradnica „Novog lista“ i „Pogleda“, pisala kolumnе za news portal „Zamirzine“ i časopis „Identitet“, uređivala časopis „Kruh i ruže“, a na počecima svoje karijere bila je i profesorica povijesti u srednjoj školi (završila je studij povijesti i arheologije), te kustosica i direktorica Muzeja revolucije naroda Hrvatske u Zagrebu. Osim toga, osnivačica je „Zenske infoteke“, a 10-ak godina bila je i direktorica godišnjeg međunarodnog seminara „Žene i politika“ u Dubrovniku. Iako pritisnuta brojnim profesionalnim obavezama, spremno se odazvala našem pozivu da nam pobliže predstavi svoju književnu uspješnicu, tim prije što i sama potječe iz prave željezničke obitelji. A samo predstavljanje izgledalo je otprilike ovako...

Poštovana gđo Knežević, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoj roman „Sladoled od vanilije“! Za sam početak recite nam otkud inspiracija za ovo djelo kao i pripovjednu perspektivu koju ste u njemu koristili, a koja nije tako česta u našoj književnosti?

U jednom razdoblju života boravila sam u Berlinu i dnevno koristila podzemnu željeznicu. Bilo mi je zanimljivo (tako je i ostalo) gledati ljude oko sebe. Jedni pored drugih, zatečeni u ograničenom prostoru ne razgovaraju ali silno mnogo toga govore o sebi, o drugima koje vide

i kako ih vide, i obrnuto..., neobična je to i veoma snažna dinamika. I tako sam išla napisati ono što uistinu nikad nije izgovorenio niti se tako, kako sam napisala, desilo, ali je mislim, veoma moguće.

Da krenemo od samog naslova - „Sladoled od vanilije“. Ova najpopularnija ljetna slastica u Vašoj priči ima jednu puno dublju i značajniju ulogu, odnosno dimenziju...

Mnogi imaju svoj „sladoled od vanilije“, ili već neku drugu, ili više stvari, iz nekog drugog vremena, obično u rano doba, za koju se fiksiraju, često je idealiziraju, ona im je simbolična poveznica s vremenom prošlim i onim što se u njemu događalo, bile uspomene lijepo ili nelijepo. Naravno da niti jedan sladoled (ili neka druga takva stvar) neće, ne može biti isti kao onaj tamo davno, taman i da je objektivno doista posve istog sastava, okusa, boje..., jer niti okolnosti niti mi sami nismo isti. Uzaludan je to posao, čega smo uglavnom i svjesni, činimo to kad nismo baš sretni s vanjskom stvarnošću pa žalimo za prošlom..., možda nam treba melankolija?

Možete li nam u kratkim crtama reći nešto o sadržaju romana?

Radnje gotovo da i nema, a opet, ima je veoma mnogo. Četiri lika, sami u vagonu, uopće ne razgovaraju, a sve traje oko pola sata realnog vremena. Opst, radnje, kako rekoh, ima veoma mnogo, naime likovi doduše ne razgovaraju, pa i ne gledaju se (tek kratki pogledi, u granicama pristojnosti), ali se uzajamno „vide“, u dijalogu su uzajamnog zamišljanja tko je i što je onaj drugi/druga, što radi, čime se bavi, otkuda je... sva ona obična pitanja o ljudima koja imamo. Istovremeno, dakako, misle i o sebi, svojem ljudskom okolišu, brigama... U toj razmjeni se uzajamno nadograđuju, pa onda cjelovitu „istinu“ o svakom od njih dobivamo iz dva izvora, osobe same i onoga što o njih/njemu drugi misle (kako ju vide). Tu vrstu istine,

naravno, roman ne donosi, jer je sve autorska izmišljotina, ali donosi njezinu mogućnost. Pitanje je to za čitatelje, to jest, oni prosuđuju koliko je, da li je uopće to što je ispričano kao istina - istinito.

Kako ste već spomenuli, okvir u koji ste smjestili Vaše glavne junake i u kojem se odvija gotovo čitava priča, jeste jedan od vagona podzemne željeznicе. Utisak je da efekt i atmosferu koje ste tim njihovim pozicioniranjem stvorili, teško da biste uspjeli na nekoj drugoj lokaciji...

Vagon podzemne željeznicе je gotovo idealno mjesto za ovaku radnju. I k tome je noćni vlak. Dakle, četvero ljudi je „osuđeno“ neko vrijeme provesti u istom, ograničenom prostoru, pa još u noći i ispod zemlje. Takvi uvjeti jednostavno ne omogućuju neke druge utjecaje koji bi odveli pažnju putnika na neke druge stvari. Recimo, da se radi o dnevnom vlaku, gore na površini zemlje, netko bi mirno iz „odnosa“ četvoro ljudi, koji donosi knjiga, otplovio krajolicima. I ovi ovdje ne govore, ne gledaju se, ali su mogućnosti za neke druge doživljaje toliko reducirani da je nekako vjerojatnije da će se uz svoje osobne misli, baviti i drugima oko sebe. Da to ne rade, da se samo bave svojim mislima, o sebi samima, bio bi to jako dosadan roman. Ovako, postavljen u zamišljeni dijalog, nadam se da nije.

U romanu ste gotovo savršeno donijeli kompletan ugodaj putovanja podzemnim vlakovima, počevši od interijera koji prevladavaju na velikoj većini stajališta; neuglednih keramičkih pločica polijepljenih od poda do stropa, digitalnih zaslona obješenih po stropovima, žicom opletenih plavičastih neon-a, bifea s uzanim šankovima, pa sve do detaljnog opisa unutrašnjosti samih vagona i ekspresije koju vožnja u njima izaziva kod Vaših

likova. Ima li u tom dijelu i nekih autobiografskih elemenata?

Počet ću od kraja pitanja. Da, naravno da ima autobiografskih elemenata. Rekoh već na početku da sam neko vrijeme dnevno putovala podzemnom željeznicom. Svi koji putuju nekako već, na istim relacijama, upamtit će, često bivajući i nesvesni, mnogo toga, eksterijera, oblika, detalja, boja, situacija koje se ponavljaju, ali i onih koji iskrasavaju kao neuobičajene. Recimo, prometnika na nekoj željezničkoj stanicu nećemo pamtitи detaljnije, niti njega, niti željezničku stanicu na kojoj ga gledamo, ali ako mu kojim slučajem ispadne prometna palica, ili mu vjetar odnese kapu..., dogodi se neki ispad, nešto što ne vezujemo uz uspravni mirni, pouzdani lik prometnika, s crvenom kapicom, ozbilnjim licem, onda ćemo to jako dobro upamtiti. Željezničke postaje, bile one na zemlji ili pod zemljom, u osnovi su iste. Moraju biti, građene su s jasnom funkcijom i tome je sve, naravno, podređeno, no svaka

će nastojati dati makar mali pečat posebnosti, recimo, izborom boje za zidove, neke eto, kao u romanu, izborom keramičkih pločica, sitnim ukrasima na prozorima..., razbiti dakle nužnu uniformnost. I to je ono što svjesni ili nesvesni, pamtimos.

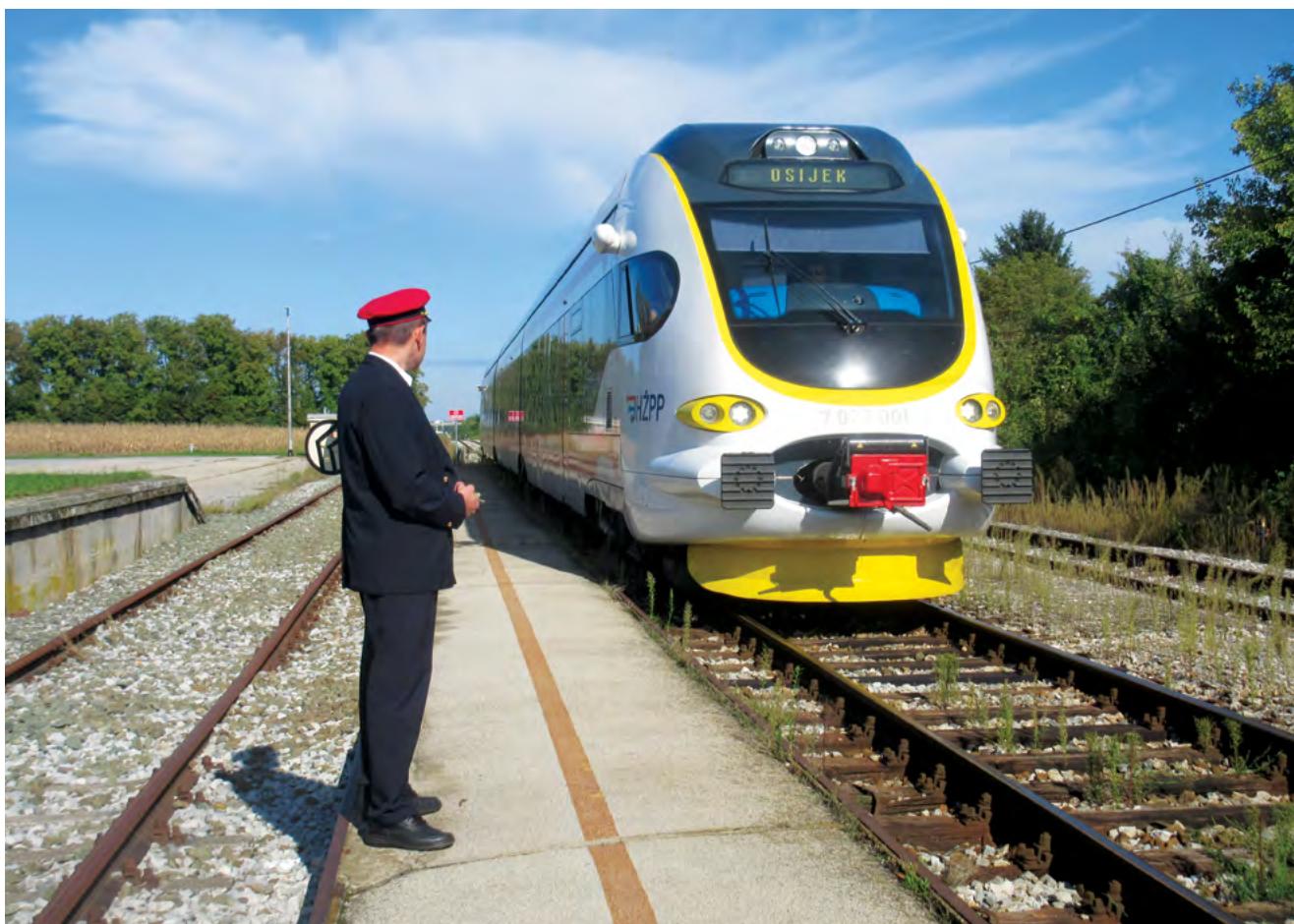
Željeznica je na neki način i dio Vaše obiteljske priče...

Jest. Otac mi je kao mlad čovjek radio na željeznicu, moji stričevi također, njihovi sinovi, dakle moji bratići pa i moj brat, također. Ne znam, mada slutim, kako je danas, ali ne tako davno, bila je to ugledna, cijenjena struka, s dignitetom. Bila je dijelom tradicije (i ponosa, društvenog ugleda) mnogih porodica, bila je velika stvar uči u taj sistem. Jednom kad sam vidjela brata (išla sam ga vidjeti na poslu) u cockpitu lokomotive, bio je strojovođa, onako visoko gore na mašini, odgovoran za putnike, bila sam baš ponosna. S tim mi je u vezi i prekrasna uvodna scena filma „Strogo kontrolirani vlakovi“ Jirijsa Menzela, u kojoj mladić prvi

put oblači uniformu prometnika, svečano uzbuden i ponisan pred veličinom i značenjem posla koji će obavljati. Bojim se da je danas sve pošlo nekako krivo.

Ono o čemu još pišete vezano uz željeznicu, a što primjećuju i neki od Vaših glavnih junaka (čiji su korijeni negdje na ovim našim prostorima), jeste i kultura postupanja sa smećem i otpadom koja je do te mjere ugrađena u svijest tamošnjih korisnika željezničkih usluga da svako odstupanje od nje izaziva reakciju okoline, i to ne samo verbalnu. Utisak je da ćemo mi lakše izgraditi onaj dugo obećavani zagrebački metro nego doseći taj nivo osobne odgovornosti prema vlastitoj životnoj okolini...

Odgovornost za javni, zajednički prostor se uči. Od kućnog odgoja, obrazovanja, do javnosti. Jedno bez drugog ne ide. Ako, recimo, jedan segment zakaže, urušit će se i ostali, jer, zašto bi netko s uvažavanjem i





odgovornošću vodio računa o okolini (ljudskoj i materijalnoj) ako će se to na nekoj drugoj odgojnoj razini ignorirati. U nas će ga/nju smatrati glupim, ili barem smiješnim. Jednako će se, ako ne i gore, provesti i onaj/ona, koji bi skrenuli pozornost na loše ponašanje. Nisu građani država s boljim karakteristikama, rođeni s odgovornošću prema javnom prostoru, uči ih se tome od vrtića, preko škola, javnost je u tom smislu veoma senzibilizirana. Iz iskustva, rekla bih da bi, u takvom okruženju, onaj/ona, koji bi reagirali na takvo neodgovorno ponašanje, dobili podršku okoline, ne i porugu ili „samo“ ignoriranje.

Tema o kojoj u romanu progovarate jesu i skoro očajnički pokušaji pojedinaca da po svaku cijenu pobegnu od samoće i otuđenosti. U društvu u kojem se sve nastoji ugraditi u bezbrojne „kalupe“ i norme, u kojem čak i televizijske

reklame za osvježivače WC-a obavezno uključuju bračne parove u ranim 30-ima s dvoje djece, najčešće djevojčicom i dječakom, te štenetom zlatnog retrivera, kolika je cijena koju samci moraju platiti za svoju slobodu, odnosno kolike su pogodnosti koje im ta sloboda donosi?

Lijepo ste opisali sliku tiranije patrijarhalne porodice, sve mlađahno, sa sitnom djećicom i retriverom a u kontekstu osvježivača za WC, tome ništa, osim onog „tiranija“, nemam dodati. Još jedan od kalupa, izvan kojeg su oni koji se ne uklapaju i na neki su način stigmatizirani. Samci, na primjer. To što je porodica veoma često izvor, blago rečeno, nelagode, u kojoj je stopa nasilja, uglavnom prema ženama i djeci, zastrašujuća, a nadalje i raste, to kao da nema nikakve veze s opisanom, idealiziranom slikom. Očigledno se radi o sustavnom, masovnom (samo)zavaravanju, a to,

naravno, ide zajedno s određenim interesima; održanja patrijarhalnih vrijednosti i kad nemaju nikakvu vrijednosti ili su pervertirane, kao odlično sredstvo kontrole pojedinca/ke itd. Vlastima, pa i onima koje se nazivaju demokratskim, odgovara sustav hijerarhije, a takvu se njeguje osobito u porodici, jer se tim putem, na isti način, lakše i bez kritičke svijesti, vlada građanima. Samce se valjda stoga i doživljava kao gotovo devijantne, reklo bi se - opasne!

Motiv koji u priči zauzima jedno od središnjih mjeseta jest i primoranost svakog od glavnih likova na dijeljenje zajedničkog prostora (vagona) s onim drugima, u pravilu nepoznatim osobama. Nije li ovo motiv koji je kod nas prisutan u mnogim sferama života, napose u većini sklopljenih brakova, a budući da prema službenim podacima svaki treći brak završi razvodom, a mnogi od

onih koji u braku ostaju (i opstaju) čine to zbog nekih subjektivnih strahova; moguće razdvojenosti od djece, gubitka egzistencije, neizvjesne budućnosti, osude vlastitog okruženja...?

Vaše pitanje samo potvrđuje maločas iznesen stav da je porodica (ne nužno svaka, ali upravo zbog svoje tradicionalne, patrijarhalne strukture i kulture, ima taj enormni potencijal) mjesto nelagode. I to za sve aktere. Činjenica da ima veoma velik broj razvoda sama po sebi govori o immanentnoj nelagodi u toj instituciji, a ne, kako se voli tvrditi, zbog pada moralnih vrijednosti (i opet patrijarhalnih, u prijevodu, šuti i trpi) i sličnih nebuloza. Sami ste naveli vrste strahova koje mogu imati ljudi kad ih razvrgavaju, oni su doista i realni, jednostavno stoga što je sistem posve usmjeren na to da se brak, kakav je da je, očuva, ne i na to da se takve posljedice anulira. Sistemu je korisnija i najnesretnija

porodica nego što su to sretni pojedinci.

U romanu se dotičete i nekih poprilično nepopularnih tema; sveopćeg beznađa, neizvjesnosti modernog života, ljubavi između osoba istog spola, odnosa sustava prema osobama druge nacije i vjere... Koliko je danas uopće zahvalno pisati o takvim temama? Stiče se utisak da ste potpuno opušteno mogli napisati nekakav roman „s ključem“ u kojem biste se obračunali sa svim politički nepodobnim skupinama, a tada Vam ni status akademika ne bi bio daleko...

Zaista ne znam o čemu bih pisala ako već ne o ljudima u nelagodi, nevoljama u kojima su se najčešće našli, a da tome nisu ni najmanje pridonijeli, ili izazivali, često nisu ni pojma imali što to provokira druge da ih vide kao nekakav remetilački faktor društva. A onda im se stavlja

na teret etnicitet (kojeg možda do tada nisu ni bili svjesni, niti su marili za to), ili rasu (što da radiš s bojom kože ili oblikom očiju?!), ili pak najbezazleniji od svih, ljubavni izbor, koji nije u skladu s normama. Ljubavni izbor se pritom propituje i žestoko osuđuje, ali same norme nikako, ni u kom slučaju. A možda norme ne valjaju, možda je tu nešto trulo, možda bi ih se moglo, pa i trebalo mijenjati jer su postale neodgovarajuće, anakrone...? Ljudska povijest je puna primjera mijenjanja loših, nehumanih, neciviliziranih normi u one nešto bolje. I tako dalje. Ključarima pak, s nacionalnim ili vjerskim ili već nekim sličnim predznakom, rado ustupam mjesto akademika. Napokon, to je, barem u nas, toliko smiješna, praktično izlišna institucija, da bih se grdno zabrinula da me netko uopće dovede u vezu s tim. No za brigu nemam ni najmanje razloga, to se meni jednostavno, i na veliku





sreću, ne može dogoditi.

U svjetlu već spomenutih tema - kako Vas je nakon objavljivanja romana dočekala stručna književna kritika?

Dobro. Jako dobro. Bilo je nekih „čitanja“ koja su bila bolja od moje nakane!

Za većinu pisaca od suda profesionalnih kritičara puno je važniji sud onih zbog kojih su na kraju krajeva, knjige i pisane, a to su čitaoci. Kako ste Vi osobno zadovoljni njihovim reakcijama, odnosno koliko je knjiga do sada imala izdanja?

U osnovi, profesionalni kritičari i citatelji su istog sastava, samo što se prvi moraju malo više pomučiti da ono što je i kako je napisano i kako su to razumjeli razlože pojmovima. Time istovremeno preuzimaju odgovornost kako prema publici (jer za nju i pišu i njihovo je pisanje naputak za čitatelje), tako

i prema autoru/ici, da koliko god je to moguće (a nije posve) budu objektivni prema napisanom. Eventualno (ne)raspoloženje prema osobi autora nikako ne bi smjelo igrati iole značajnu ulogu. No, mala smo zemlja, puno književnika/ca, Istina je da je teško biti nezavisan/na kritičar/ka, na malom prostoru premreženosti prijateljskih i/ili interesnih veza ne ostavlja (ako ikako) mnogo slobodnog prostora, treba to razumjeti. Samo što razumijevanje nije i odobravanje, ali to je već neka druga priča.

Što biste Vi osobno istaknuli kao posebnu vrijednost koju knjiga sadrži?

Daišta automatsmislu kažem, gad nobih pogriješila. Prije svega vrednovati vlastito djelo nije pristojno. Naravno da svi mi koji nešto takvo radimo imamo „veliko razumijevanje“ za same sebe, ali pristojnost nalaže da se o tome šuti. I druga stvar, kad bismo i prozborili o tome, opet

bismo gadno pogriješili, jer ono što sami smatramo vrijednim često ispadne skroz neuočeno. Sama sam veoma često bila iznenadena kako su neki kritičari/ke, citatelji isticali neke dijelove za koje ja i nisam baš marila, međutim, oni za koje sam mislila da sam ih super napisala, ostali su, avaj, neprimijećeni!

Za sam kraj, recite nam gdje se knjiga može pronaći i što biste vezano uz nju poručili svima koji se nakon ovog predstavljanja odluče da ju pročitaju?

Knjigu se može nabaviti u knjižarama (ako ih više i nemaju, lako ih naruče), također direktno kod izdavača, tada je malo niža cijena, a još je niža preko Njuškala. No moj je prijedlog, posuđivati knjige u knjižnicama. Ako baš dođe do toga da se neku knjigu upravo želi držati na polici, uvijek ima vremena da je se i nabavi. Prvo je valja pročitati.

HUGO BOSS

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



PROSURFAO SAM
NA INTENETU DA
U NJEMAČKOJ
OPET NA
ŽELJEZNIČKE
UNIFORME
UVODE
ČINOVE. VIDIO
SAM ČINOVE
STROJOVOĐA-
KAO PILOTA ILI
MORNARA U
CIVILNOJ SLUŽBI.
A NJEMAČKE
UNIFORME SU
UVIJEK BILE
ODRAZ TRADICIJE
I MODE.

Skretničar Bartol spremao se za posao. Oblačio je svoju radnu odjeću i zatezao tregere od hlača te uzdahnuo. E, kako su nekad skretničari imali dobre uniforme. Ti bokca, u onim kamgarnim šinjelima izgledali su kao gospoda časnici. A tek kape. Tako razmišljajući o slavnim danima skretničarske uniforme, sjeo je na bicikl i krenuo put kolodvora. Nikako se nije mogao naviknuti na novo radno vrijeme. Njegova Barica je imala napisano na papiru kod svojeg šivaćeg stroja za svaki dan u mjesecu kada treba ići raditi. Bartol to nikako nije mogao zapamtiti. Današnji početak rada skretničara Bartola poklapao se sa dolaskom Waltera i unučice na kavu kod Irene i Nikole u prometni ured. Ušli su zajedno u prometni ured. Nikola je već pristavljaо džezvu s kavom, a Irena je krenula do svoje torbe da iznenadi Waltera i unučicu s njihovim omiljenim bombonima. Bartol je ušao za njima ponovno zatežući tregera na radnim hlačama i morogajući o uniformi.

„Mi skretničari smo sad kak' ti dubretari. A da ne velim kak je kada je kiša...“ mrmljaо je Bartol;

„Je da ti ja donesem moju staru uniformu? Jest da se raspada kao i ova nova, ali mi kroj ne odgovara, pa se ti i ja uopće nećemo razlikovati.“ - odvrati Nikola;

- „Bartole, ja bih ti dao moju staru uniformu sa činovima koju sam čuvao u ormaru, ali sam je dao mački da ima gdje omaciti mačice.“ - veselo, a i sjetno će Walter;

- „Samo se vi sprdajte, vidi kak ste ušminkani, a ja kak smetlar!“ - pomalo uvrijeđeno će Bartol;

- „A Bartole, po vidiš da mi izgledamo k'o konobari iz birca!“ - odvrati Nikola - „možda ove nove budu bolje. Irena ti si išla na mjerjenje, kako ti se čini?“

- „Mislim da se nismo odmakli od birca, samo da mi potrefe veličinu.“ - odvrati Irena;

- „Evo, čim mačići stasaju, operem uniformu i donesem je.“ - šaljivo će Walter, a onda prijekorno: „Bar će te imati poštenu uniformu s činovima. Nitko se ne stidi činova: ni mornari, ni piloti, nitko osim željezničara“;

- „Prosurfaо sam na intenetu da u Njemačkoj opet na željezničke uniforme uvode činove. Vidio sam činove strojovođa- kao pilota ili mornara u civilnoj službi. A njemačke uniforme su uvijek bile odraz tradicije i mode. Čak je i za naciste uniforme kreirao slavni Hugo Boss. Baš me zanima ime dizajnera ili kuće koja je kreirala naše uniforme i čime su se vodili kod svog „modnog izričaja“. - analizirao je Nikola.

Tada je u prometnu ured ušao pomoćnik Donat sa „šihtericom“

u rukama: „Dobro da ste svi tu. Bartole ti sutra dolaziš raditi u 2,35 h tako da „pokriješ“ oba „ad-hoc“ najavljeni manevriranja operatera u okviru 8 sati, tako da imaš i odmor i da se prekosutra možeš javiti kako je predviđeno u 4,55 h da odradiš „dvanaesticu“. - hladno će Donat ne dižući pogled s „šihterice“.

- „Šefe, napišite mi to na papir jer ne mogu zapamtiti.“ - molečivo će Brtol.

Donat je samo okrenu očima, uzdahnuo i uzeo ceduljicu s stola, napisao podatke i dao Bartolu, a zatim nastavio: „Nikola, ti imaš slijedeći tjedan dvije „uskočne“ smjene...“

- „Zar opet, pa ja ću raditi 13 dana bez prestanka!“ - graknu Nikola;

- „Biti će ti sve prekovremeno plaćeno!“ - istim tonom odvrati Donat;

- „A kad' da ja potrošim te novce? Kad' da se napijem i otrijeznim kad nemam slobodno dan i pol u komadu?“ - odbrusi Nikola.

- „Kad bum ja imal celu noć u postelji?“ - okuraži se i Bartol. Irena i Walter više nisu mogli izdržati i prasnuše u smijeh. Unučica je prestala prebitati po vrećici sa slatkisima i začuđeno pogleda prisutne zašto viču i smiju se.

Donat samo uzme „šihtericu“ složi uvrijeđenu facu na Nikolu i bez riječi ode u svoj ured.

SPVH SKANDINAVKA

AUTOR: ŽELJKO JANDRAGIĆ	ZNANOST KOJA SE BAVI PROUČAVANjem VELIČINE I OBLIKA BROJEVA, NASTAVNI PREDMET	OZLJEDA KOŽE VRUĆOM PAROM	DRUGA PO DUŽINI EUROPSKA RIJEKA	TKANJE OD SVILE ILI PAMUKA ZA ZASTORE	DOĆI K SEBI NAKON SNA, PROBUDITI SE	NICOLE KIDMAN	SASTAVNI VEZNIK	"ZENTRALER KREDIT AUSSCHUSS"	MIRISNO SREDSTVO	AMERIČKI REDATELJ, MICHAEL (LOVAC NA JELENE)	BAREM JEDAN	MJESTO U DRŽAVI OHIO U OKRUGU HANCOCK	STANOVNIK STARÉ AZJSKE DRŽAVE
VEĆA PREINAKA PODSUSTAVA													
NA MIRAN, TIH NAČIN, TIHO, MIRNO								VELIKA VATRA NA OTVORENOM OSOBNA ZAMJENICA					
PISANO OBJASNUJUĆE O NAČINU UPORABE SMJERNICA							TEŠKO MENI, BIT CE LOŠE						
SKLADATELJ BADEV							POVEĆANJE						
TIP NASELJA IZ BRONCANOG I ŽELJEZNOG DOBA								DIO ŽENSKOG RUBLJA, STEZNIK					
UKUPNOST ONOГA ŠTO NETKO POSJEDUJE, IMETAK								LENA OLIN					
SULTANOVA ISPRAVA (TURC.)			VRSTA ZVUČNIKA	SUVREMENI HRVATSKI PIJANIST				POGON ZA PRERADU LANA					
GRABEŽ, OTIMANJE, PLJACKA					TANJA TUSEK			KALIJ					
JEZERO U SJEVERNOJ FIŃSKOJ (ENARE)					PRAVITI ROVOVE; RASKAPATI			SPORTSKI UČITELJ					
OLIMPIJSKI POBJEDNIK U NEKOJ OD DISCIPLINA													
SVJOSTVO ONOГA TKO IMA VELIKE OCI, KRUPNO- OKOST													
LANTAN			TRIJEŠKA HRVATSKI KNJIZEVNIK I SCENARIST, GORAN										
RIMSKI 1		GOVORNA UZRECICA "AUTOCESTA RIJEKA - ZAGREB"			ŠPANJOLSKA								
ATLETSKA UTRKA NA 42.195 m					NIJANSA ŽUTE BOJE								
PROPOVI- JEDI (PRODIKE)							DODATAK JELU						
MANJE PROSTORIJE ZA RAZLIČITE NAMJENE, OSTAVE				CRVENO KRVNO TJELESCE			SVETAČKA SLIKA						
NIŠTICA		ŽESTOKI NALET VJETRA UZVIK NE- STRPLJENJA		SJ.-AMER. INDIJANAC		OTVOR VULKANA							
PODLOGA U NISKO- GRADNJI					DOLAZAK NA POLAZNO MJESTO								
STANOVNIK IMOTSKOG					NAŠICE								
MONGOLSKI VLADARSKI NASLOV			ZVLIER IZ PORODICE PASA, CAGALJ				BIVŠA PLIVĀČICA BOJADŽI "LITRA"						
								PRASTA- NOVNIK BALKANSKOG POLUOTOKA					



Prdičke, salata, izbe, ertrrocit, o, udar, kratef, nasisip, povratak, imogauin, atina, kan, šakal, illit, RJESNJE: modernizacija, naputak, kriješ, stansas, ja meñi, teramar, midere, imovina, lanara, hat, niskotonicac, otim, tt, inari, okatsot, la, ivet, ija, e, maraton,