

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA PERONU

STUDENI 2022.



**AKTUALNO**  
NASLIJEĐENA ZLOČETOĆA

**JOŠ UVIJEK SANJAM**  
GORDANA KEVO

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**  
TARIK FILIPOVIĆ



## DOVIĐENJA PRIJATELJI





FOTO: Nebojša Gojković



# NAŠIM DEČKIMA

**Posvećeno svim preminulim kolegama i članovima našeg Sindikata**

U danima oko blagdana Svih svetih više nego inače prisjećamo se svih onih naših kolega koji nažalost, više nisu među nama. S mnogima od njih osim poslovnog vezao nas je i onaj puno važniji; prijateljski odnos. Dijeleći zajednički radni prostor, dijelili smo s njima i zajedničke radosti; vjenčanja, rođenja djece, rođendane, kupnje prvih nekretnina ili automobila, useljenja, razvode... Godinama su bili sastavni dio naših života i to bez sumnje onaj bolji dio. Njihovim odlaskom zauvijek je

otišao i taj dio nas, naše prošlosti i podsjetnika na neko bolje i ljepe vrijeme. Kako je smrt jedna od rijetkih konstanti na ovom svijetu, tako ćemo se zasigurno prije ili kasnije svi zajedno ponovo naći na nekoj drugoj pruzi, mladi i lijepi kakvi smo bili u ono „naše“ doba. Dok se to ne dogodi, koliko god nas trenutni život zaokuplja svojim lažnim sjajem, a mi pokušavali izgledati silno i nedodirljivo, u danima oko blagdana Svih svetih više nego inače sami sebi priznajemo: dečki, falite nam...

## IMPRESUM

**Glavni urednik:**  
Anto Iličić

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

**Naslovnica:**  
**Gordana Kevo**  
glavni referent za pravne  
i stambene poslove  
foto: Anto Iličić

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

„Na peronu“ je prava adresa.  
Pišite nam na:  
[spvhaperonu@gmail.com](mailto:spvhaperonu@gmail.com)

# OKRUGLI STOL U SPLITU

## 7. studenoga 2022. - naglasci iz rasprava

prijepis priredili: Dražen Lihtar, Josip Tirić i Nebojša Gojković  
FOTO: Ivica Stojak i Anto Iličić



**AKTUALNO**



O Hrvatskoj strategiji za vodik do 2050. godine (mobilni vodikovi sustavi, vodikova infrastruktura) kao snažnoj šansi za razvoj željeznicu i servisiranje prijevoza od/iz srednjodalmatinskih luka govorio je **prof. dr. sc. Frano Barbir**, Fakultet elektrotehnike, strojarstva i brodogradnje, Sveučilište u Splitu, redoviti član Akademije tehničkih znanosti Hrvatske

„Svi govore o vodiku i vodik je jedno od rješenja kojeg Europa

vidi u prvom redu u okviru svog zelenog plana, odnosno dekarbonizacije Europskog energetskog sektora.

Vlak na vodik je zapravo električni vlak koji proizvodi električnu energiju. Umjesto da energiju vuče iz baterija on energiju vuče iz gorivih članaka koji se snabdijevaju vodikom. Zanimljivo je da je napravljena studija (po narudžbi iz Bruxellesa) koja je zaključila da se na prugama koje su duže od 100 km i kojima prolazi manje od 90 vlakova dnevno više isplati vodik nego elektrificirati prugu ili vlak na baterije. A kod nas postoje takve pruge. Jedna je od Oštarije do Splita s odvojcima za Zadar i Šibenik i pruga od Koprivnice do Osijeka. Trebamo se pokrenuti brendirati i postati prvi u Hrvatskoj i prvi u ovom dijelu Europe koji bi imali vlak na vodik. Prednosti

vlakova na vodik su očite: ne ispušta nikakve štetne plinove nego samo vodenu paru ili kondenziranu vodu. Vodik je jedna realna opcija za mogućnost primjene vodika na željeznici ali je potrebno prije toga uspostaviti infrastrukturu opskrbe vodikom. Treba početi s malim koracima i mislim da bi pruga od Oštarija do Splita bila idealna i izuzetna prilika i za uspostaviti tu infrastrukturu. Ukratko zaključak: vlak na vodik je za dizel isto što je dizel bio za ugljen prije pedesetak godina.“



O utjecaju zaostajanja razvoja željezničke infrastrukture na razvoj luke Split, govorio je **doc. dr. sc. Luka Vukić** s Pomorskog fakulteta u Splitu

Htio bih istaknuti da kontinuirano propagiramo utjecaj i udio turizma u BDP-u RH u iznosu od 25%. Ne znam jeste li svjesni podatka koji kaže da industrija luka, prometa i logistike sudjeluje s 20% u ukupnom BDP-u RH što je isto tako značajno.

Moramo istaknuti da je industrija nešto što garantira jedan stabilan razvoj i održivost. U pandemijskom periodu vidjeli smo da je putnički prijevoz u luci Split opao za nekih 75%, a RH je povećala promet svojih luka za nekih 5 do 6%. Tu već možemo vidjeti taj utjecaj tereta, u ovom slučaju industrije koja vapi za jednom kvalitetnom povezanošću. Revitalizacija Ličke pruge je imperativ održivosti teretnih terminala i srednjodalmatinskih luka.

S obzirom na ograničeno lučko zaleđe dalmatinskih luka, a ograničeno je zbog neadekvatne željezničke infrastrukture, jedini faktor konkurentnosti je brendiranje ili identificiranje samih prometnih pravaca temeljenih na zelenim tehnologijama. U ovom slučaju

ideja je bila da se nabavi vlak na vodik i da se brendira splitski prometni pravac uzimajući u obzir ograničenu potražnju, kao i limitirajuće geografske faktore te eksterne uvjete koji dolaze od strane upravitelja infrastrukture i državnog tijela koje pruža usluge.

Bez obzira na tendenciju razvoja samih njihovih infrastruktturnih objekata, ulaganja u opremu za rukovanje teretom i posljedično povećanje prometa, ulaganja u modernizaciju želj. pruge ne prate sami razvoj dalmatinskih luka i taj dio bi sigurno trebalo promijeniti u slijedećem razdoblju. Ne treba zaboraviti da je 2021. bila godina željeznice, da imamo različite strateške i planske dokumente kao što je Europski zeleni plan, odnosno Strategija za održivu i pametnu mobilnost koja opet propagira željeznicu kao najznačajniji resurs, posebice u kontekstu ekoloških integracija jer sudjeluje samo sa 4% ukupnih emisija. Taj dio smo pokušali artikulirati u javnosti, dakle brendiranje splitskog prometnog pravca i socijalna identifikacija, podizanje razine svijesti i konkurentnost na međunarodnom tržištu u pogledu korištenja zelenih tehnologija.

Nacionalni plan razvoja željezničkog sustava koji kaže da bi razvoj trebao biti održiv, konkurentan, uključiv i dostupan. Tamo kaže i da bi tendencija razvoja trebala biti usmjerenja ka prebacivanju samog tereta s ceste na željeznicu. S obzirom na postojeće implikacije i postupanja od strane nadležnih institucija koja uključuju neke marginalne investicije, sve to nije u skladu s onim tendencijama

dugoročnog strateškog razvoja. Značajan akcent je stavljen na održivost koja bi opet trebala ići ka nekoj elektrifikaciji.

Vidjeli smo da već postoje neke studije izvodljivosti koje su potvrdile ekonomске opravdanosti revitalizacije pruge prema Splitu i Zadru. Međutim, ekonomска opravdanost ne smije biti presudni input. Postoji nešto što se naziva socijalna dobrobit i održivost cjelokupne industrije u ovom dijelu Hrvatske. Ovdje moramo uzeti u obzir ne samo direktni utjecaj industrije na poslovanje postojećih koncesionara, već i onaj indirektni i inducirani na cijeli županiju i regiju; dobavljače, poslodavce i sve ostale sudionike koji učestvuju u pružanju različitih usluga u poslovanju luka i drugih sektora.



**Lada Jurišić Vukorepa**, članica uprave, ŽITNI TERMINAL d.o.o. govorila je o previsokim cijenama prijevoza.

Imamo dvije stvari koje nas nauče o životu. Prva je da nema besplatnog ručka, a druga je da ne stavljamo sva jaja u jednu košaru. Dugoročno od toga nema sreće i to će nam se vratiti. Mi u Splitu smo već sada svedeni na to da smo konobari, kuvari i iznajmljivači. A gdje je višak vrijednosti? Nema ga. On dolazi

iz onog što rade „Cemex“, „Luka“, „Ina“ i što radimo mi. Ima tu sigurno još nekih firmi.

Hrvatska treba imati ravnomjeran razvoj, a trenutno ga nema. Geografski su i televiziji i Zagrebu i svima ostalima zanimljivi Split i Dalmacija, ali samo ona 3 ljetna mjeseca kad je tu „ludilo“, ali od „ludila“ se ne živi.

Mi trenutno nemamo nikakav ugovor o prijevozu željeznicom. Možda ima nešto što još odrađujemo, ali novo nema ništa i ne znam na koji način ćemo nastaviti suradnju.

Iskreno, mi smo do sada imali vrlo poštenu i urednu suradnju s HŽ-om i vjerujem da je to bilo na obostrano zadovoljstvo. Ali ako u tom istom HŽ-u ljudi smatraju da treba zatvoriti luke koje su južnije od Rijeke, onda mislim da mi tu nemamo što razgovarati.



**Alen Voloder**, predsjednik Uprave, CEMEX Hrvatska d.d. govorio je kako je većina dalmatinskih tvrtki u potrazi za alternativnim rješenjima prijevoza, a to je u pravilu kamionski prijevoz. Koliko je to u konačnici isplativo i da li bi ta vrsta transporta negativno utjecala na Vas?

Mi se polako okrećemo kamionima, ali namjeravamo

ostati raditi i sa željeznicom. Kad pričamo o problemima prijevoza željeznicom često se spominje HŽ Cargo, ali nije problem u njemu, već je problem u pravcu. Da mogu biti efikasniji, to je sigurno, ali kad pogledate i sve ostale operatere, to je sve otprilike isto i bit će tako dok država to ne riješi na jedan od tri načina. Prvi - najlogičniji i najbrži su subvencije. One bi trebale biti logične za neku regiju koja nema jednakе uvjete kao sve ostale regije u Hrvatskoj. Država bi trebala regulirati da se tu izjednače pravila. Drugi način je da se pokuša nešto oko Unske pruge i da se barem jedan dio tereta prebaci na taj elektrificirani dio. Treći način je elektrificiranje cjelokupne Ličke pruge. Za taj način nam treba podrška lokalnih političara od kojih je danas samo jedan ovdje. Njih to apsolutno ne zanima...



**Filip Rogošić**, direktor, Luka Split govorio je o važnosti željeznice luci Split.

U luku u Splitu u teretni dio se nije ulagalo sedamdeset sedam godina. Zadnje ulaganje je bilo prebacivanje teretnog dijela sa Rive gdje je sad Lučka uprava gdje još ispod ceste postoje kolosijeci. Mi smo izdvojeni pedesetih godina prošlog

stoljeća i od tada se nije ništa uložilo u luku Split.

Luka kao luka opterećena je mnogim vanjskim čimbenicima koji utječu na samu luku i tijek tereta. Prošle godine mi smo kao luka prekrčali skoro osamsto tisuća tona tereta od toga je željeznicom otpremljeno oko sto tisuća tona. Ove godine smo HŽ CARGO kao jedinog operatera na našem području održavali na životu jer smo potpisali ugovor s kineskom tvrtkom koja ima rudnike bakra u Srbiji. Ono što je bilo kao nemoguće postalo je moguće da se iz Srbije preko Tovarnika, Zagreba i Oštarija prema Splitu vozi bakreni koncentrat. Ovu godinu ćemo završiti negdje sa sto pedeset tisuća tona prekrcaja a koji su voženi spomenutom rutom. Negdje oko 30% ukupnog tereta ide preko željeznice.

Kad pričamo o elektrifikaciji, iako kažu da je nemoguće, ja kažem da je moguće samo treba dobra volja. Mi kao gospodarski subjekt ne prihvaćamo priču da Lička pruga neće biti uključena u TEN koridor.

Kad pričamo o željezničkoj veliki problem nam radi trenutno stanje u HŽ CARGO jer žalosno je to što oni rade u zadnjih dvadeset godina. Mi ne možemo biti taoci poslovodstva HŽ CARGO i njihovog lošeg vođenja u zadnjih dvadeset godina.

Mi smo danas u 21. stoljeću svjesni da bez kvalitetne željeznice ne možemo razvijati luke. Državni tajnik u Ministarstvu prometa i infrastrukture traži da damo tone kako bi se nešto pokrenulo ali pitanje je koje tone ako nemamo željeznicu. Znači kvalitetnijom željeznicom smanjiti će se trošak



po toni da bi mogao privući robu. Nije ni dobro što mi iz realnog sektora pitamo HŽ CARGO za ponudu a oni nama odgovore da nemaju ponudu i odbijajmo brodove sa po 45 tisuća tona pa su ti brodovi završili u Pločama i u Italiji. To nekima u državi odgovara ali nama u Dalmaciji ne odgovara.

Kao što sam rekao na početku ako se subvencionira trajektima za otoke tako može i ova pruga i ne slažem se sa ministarstvom da je to privatni interes jer je to javni interes jer se i privatni kamioni voze sa trajektima a voze materijal da se grade kuće i zgrade na otocima. Tako i mi prevozimo teret preko pruge a sve studije koje su napravljene da na svaki euro donesen preko luke bilo luka međunarodna ili industrijska četiri eura se vrate državi. Ako to nije dovoljno ekonomski isplativo onda ne znam što je isplativo.

Mislim da ne treba gledati samo Rijeku i Ploče radi nekih drugih interesa nego treba i nas manje luke. Ne zatvoriti ih kako je rekao gosp. Marčinko nego i luke Zadar, Šibenik i Split uz revitalizaciju riječke pruge treba modernizirati da krenemo u bolju budućnost.



**Milan Brkić, direktor Rail Cargo Carrier-Croatia,** govorio je o problemima koji onemogućavaju Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o. u organizaciji prijevoza do/iz srednjodalmatinskih luka.

Ove pruge su sve nepovoljne i loše jer u vrijeme gradnje mi kao država nismo postojali i sve te pruge su građene iz nečiji drugih interesa. Dok je željeznica bila državna nitko nije ni pitao za troškove ali na žalost sada smo suočeni s tim problemom troškova na način da to sve netko na koncu treba i platiti.

Svaki taj vlak koji vozi na dionici Split-Ogulin ili obrnuto košta, barem što se tiče lokomotiva, oko 2190 eura. Što se tiče goriva imamo neke podatke iz prijašnjeg razdoblja i nakon ovih iskustava za jedan smjer prema Ogulinu potrošnja goriva je 2100 litara a u drugom smjeru je

1720 litara. Trošak goriva vam je po vlaku 2825 eura.

Ako se to sve gleda znači da za jedan vlak koji vozimo od Splita do Oštarija ili do Ogulina, vlak sa nekakvom nadgradnjom koju imamo jer i mi imamo nekakve nadgradnje koštalo bi nas preko 7000 eura.

Ako bi se subvencioniralo gorivo, u tom slučaju bi se trošak lokomotiva zbog subvencija mogao spustiti za nekoliko tisuća eura po vlaku onda bi to možda moglo biti konkurentno. Trebalo bi kao kratkoročnu mjeru uvesti neko subvencioniranje, i to mora biti transparentno. Ozbiljno bi trebalo razmotriti revitalizaciju hrvatskog dijela Unske pruge.

#### **ZAKLJUČCI OKRUGLOG STOLA koje smo u pisanim obliku uputili premijeru i resornom ministru**

Poštovani Predsjedniče Plenkoviću,  
Poštovani Ministre Butkoviću,

dana 7. studenoga 2022. u suradnji sa HGK održali smo okrugli stol u Splitu na temu „Važnost željeznice za srednjodalmatinske luke“. Prije toga, 10. listopada 2022. održali smo okrugli stol u Zadru s jednakom temom.

U diskusijama su sudjelovali:



# NASLIJEĐENA ZLOČESTOĆA

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: Nebojša Gojković



Redovito, kad uočim neko nejednako postupanje poslodavca, istražujem razlog takvog postupanja. Ovdje ću opisati privremeni raspored. Prije priče želim istaknuti kako je u pripremi za kolektivno pregovaranje koje je rezultiralo sadašnjim kolektivnim ugovorom SPVH zauzeo stav kako će mogućnost privremenog rasporeda ostaviti u kolektivnom ugovoru uz uvjet da se u članku koji propisuje pravo na dnevnicu za službeno putovanje upiše izravna odredba da radnici na privremenom rasporedu ostvaruju pravo na dnevnicu za službeno putovanje po uvjetima iz Pravilnika o porezu na dohodak.

Međutim, poslodavac je tijekom ovih pregovora zamotavao svoje nastojanje osvojeno još 2016. kad je samo privremeno raspoređene radnike Sektora za promet isključio iz prava na dnevnicu za službeno putovanje. Te 2016. izbrisana je odredba

koja je glasila: U slučaju kada je službeno putovanje obavljenog radi zamjene, ispomaganja, doškolovanja, privremene promjene mesta rada, održavanja i sl. radnik ostvaruje pravo na dnevnicu obračunatu temeljem naloga za službeno putovanje s prilogom, ako se svaki dan vraća kući. Za one lako zaboravljive bila je to kolektivna prijevara usmjerena protiv SPVH...

Međutim, u ovim pregovorima poslodavac je odbijao naše prijedloge te je paralelno nudio mrvice. Rezultat je taj da za radnika Sektora za promet koje je na privremenom rasporedu u mjestu rada udaljenom 30 i više kilometara ne vrijede uobičajena pravila. Njemu umjesto dnevnice pripada pravo na stimulaciju od 4 kune po satu rada tijekom privremenog rasporeda (članak 120., 5. stavak). Razlika je u 100 kuna po smjeni, odnosno onome tko je proveo cijeli mjesec u privremenom rasporedu

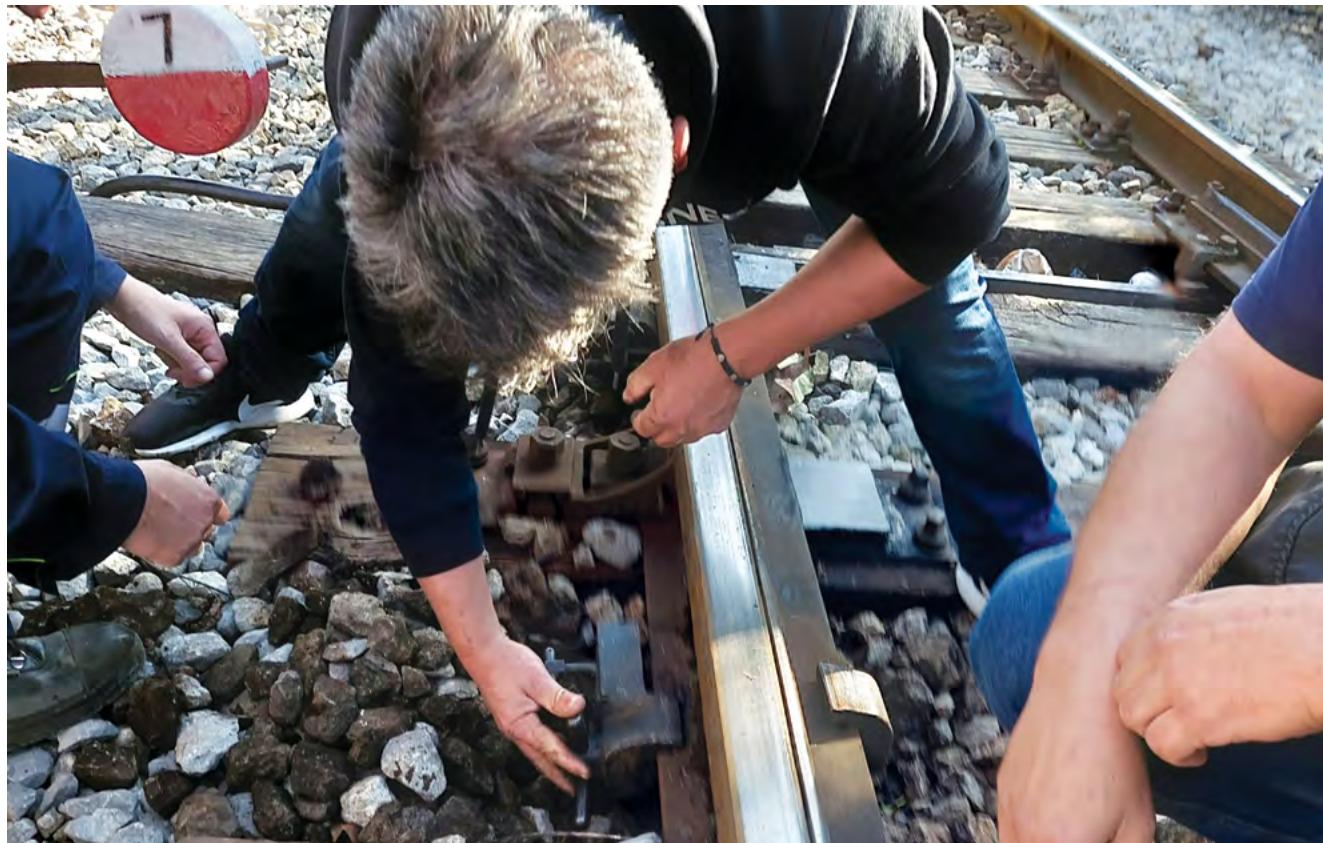
uskraćuje se 1500 kuna. Budući da novi KU ima puno dobrih stvari i rješenja, tako se problem uskrate prava na dnevnicu ne ističe i ne strši previše. I činilo se kako će ovaj problem prekriti prašina...

## Evo priče

Međutim, kako se svaki mjesec privremeno raspoređuje makar 40 radnika Sektora za promet, tako ima onih koji su nezadovoljni, ima onih koji zbog nezadovoljstva čitaju, googlaju, pitaju i konzultiraju se kako bi saznali jesu li im prava uskraćena.

Njihova izravna pitanja su mi ukazala na nešto što nije dobro. Kako bi otklonio dileme u vezi primjene nazvao sam Voditeljicu odjela financija: zamolio sastanak. 7. studenoga 2022. bila je spriječena ranije preuzetim obavezama, 8. studenoga ispričala se velikom

**AKTUALNO**



zauzetošću, 9. studenoga 2022. sam joj poslao e-mail tražeći odgovor na pitanje: „Na čemu Služba za obračun plaće temelji ne isplatu dnevница za službeno putovanje radnicima Sektora za promet u slučaju kad poslodavac upućuje privremenim rasporedom u drugo mjesto rada, a koje je udaljeno 30 i više kilometara od mesta rada iz radnikovog ugovora o radu.“

Isti dan dobivam slijedeći odgovor:

U slučajevima privremenog rasporeda ne izdaje se nalog za službeni put iz sljedećih razloga:

- Prema članku 120. Kolektivnog ugovora radnik privremeno obavlja poslove u drugom mjestu rada, odnosno Poslodavac radnika privremenim rasporedom raspoređuje na rad u drugo mjesto rada. Nalog za službeni put i dnevnice se ostvaruju ukoliko se radnik

upućuje na službeno putovanje iz mesta rada ili iz mesta prebivališta, uobičajenog boravišta u drugo mjesto, a u slučaju privremenog rasporeda radnik se raspoređuje u drugo mjesto rada.

• Članak 176., stavak 1 za koji navodite da izrijekom nalaže da radniku pripada pravo na dnevnicu, govori da za službeni put izvan mesta rada, mesta prebivališta ili uobičajenog boravišta pripada pravo na dnevnicu. A u slučaju privremenog rasporeda ne radi se o službenom putu, već o privremenoj promjeni mesta rada.

• Za vrijeme privremenog rasporeda radniku se priznaje pravo na naknadu troškova prijevoza prema novom mjestu rada iz rješenja o privremenom rasporedu.

• Određena je kompenzacija u vidu stimulativnog dijela plaće od 4 kn bruto po satu koja je ranije

bila određena Odlukom Uprave, a od 1.7.2022 je navedena i u članku 120. Kolektivnog ugovora u kojem je određeno: U slučaju privremenog rasporeda na udaljenost veću od 30 (trideset) kilometara od mesta rada, mesta prebivališta ili uobičajenog boravišta, radnici Područnih radnih jedinica prometa za vrijeme privremenog rasporeda ostvaruju pravo na stimulativni dio plaće u bruto iznosu od 4 kune za svaki stvarno održeni sat rada u privremenom rasporedu.

• Trajanje privremenog rasporeda dulje od 30 dana, a službenim putem u smislu Zakona o porezu na dohodak smatra se putovanje do 30 dana neprekidno.

• Poslodavac je na temu privremenih rasporeda i izdavanja naloga za službeni put zatražio i dobio mišljenje Hrvatske zajednice računovođa i finansijskih djelatnika HZRF i

u kojem je potvrđeno mišljenje da se ne radi o službenom putovanju, već o privremenoj promjeni mesta rada (priloženo).

Moj dojam je kako autoritativen odgovor vrvi proizvoljnim tumačenjima i neutemeljenim tvrdnjama koje mogu opisati s tri riječi: naslijedena zločestoća prethodnice.

Konkretno: članak 120. KU daje poslodavcu mogućnost da bez promjene ugovora o radu privremeno rasporedi radnika u drugi kolodvor, tj. drugo mjesto rada. Zašto? Zato jer se radi o hitnoći bez koje je teško i gotovo nemoguće organizirati posao. Promjena bitnih elemenata iz ugovora o radu ne može se dogoditi u roku keks, za nju treba najmanje mjesec dana. Učinili smo uslugu poslodavcu, ne računajući da će temeljem klimavih konstrukcija uskraćivati isplatu svome radniku koji mu je dragocjen.

Pitanje je kakav čovjek i poslodavac moraš biti kad radnicima koji omogućavaju premošćivanje poteškoće uskraćuješ isplatu pripadajuće naknade? O tome svjedoči

nezakonita procedura tumačenja. Pozivaju se na mišljenje Hrvatske zajednice računovoda i financijskih djelatnika HZRIF iz 2016., iako je procedura primjene KU takva da su trebali tražiti mišljenje Povjerenstva za tumačenje KU u 2022.

**Za one koji žele znati više:** Nedavno smo imali sličan slučaj koji je rezultirao poreznim rješenjem za više od 20 milijuna kuna. Isplaćivalo se otpremnine, a nije se plaćao porez jer je netko iz Porezne uprave nekom u HŽI lakovski rekao kako se na njih ne treba plaćati porez. Netko je rekao... nije poštivana zakonita procedura.

Mene čudi da odredba iz članka 176. važećeg KU treba bilo čije tumačenje? Voditeljica koja mi je uputila odgovor tvrdi kao u čl. 176., st. 1. ne piše to što piše. Odredba glasi:

Za svako službeno putovanje u zemlji radi obavljanja poslova i radnih zadataka izvan mjesta rada, mjesta prebivališta ili uobičajenog boravišta na udaljenosti od najmanje 30 (trideset) kilometara radnik ima

pravo na dnevnicu prema odluci Poslodavca najviše do propisane neoporezive vrijednosti.

Meni je nedvojbeno da radnik odlukom o privremenom rasporedu (čl. 120., st. 1.) obavlja poslove u drugom mjestu rada. I ne manje važna činjenica je kako voditeljica koja mi je odgovorila ne zna da se radnici privremeno raspoređuju i jedan, i dva, i tri, i 10 ili više dana. Rijetko koji više od trideset dana. Tu Zakon o porezu na dohodak ne nudi nikakvu dilemu...

Za rješenje nametnute uskrate isplate nama preostaje pokrenuti sudski spor pa pokušati dobiti odgovor prije isteka važenja ovog KU. Paralelno bilo bi poželjno pripremiti za nove kolektivne pregovore odredbu koja će izravno narediti pravo na isplatu dnevnice za službeni put u slučaju kad putovanje zbog privremenog rasporeda radnika radi obavljanja poslova i radnih zadataka izvan mjesta rada i mjesta prebivališta ili uobičajenog boravišta na udaljenosti od najmanje 30 kilometara.

Da otklonimo sve dileme.

AKTUALNO





**TARIK FILIPOVIĆ**  
glumac

# VLAK UVJEK IMA NEKU POSEBNU ROMANTIKU

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

**On je kazališni, filmski i televizijski glumac, te TV voditelj. Ovaj njegov šturi opis ni izbliza ne predočava o kakvoj ljudskoj i profesionalnoj veličini je riječ. Više od dva desetljeća svojim stasom i glasom on je neprikosnoveni vladar malih ekrana i nesumnjivo ono najbolje što kroz čitav taj vremenski period nacionalna televizija ima. Natprosječno inteligentan, elokventan, duhovit, odmijeren, savršene dikcije, čistog književnog jezika i pravilno oblikovanih rečenica, on je ono rijetko pozitivno šarenilo u sveopćem sivilu beskrvnih i robotiziranih čitača blesimetara s raznih nam televizija. Osim televizijske, jednako je impresivna i njegova glumačka karijera; tisuće odigranih kazališnih predstava, ostvarene uloge u nekima od naših najpopularnijih filmova i serija, osvojene mnogobrojne strukovne kao i nagrade publike. On je Tarik Filipović i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Od prvog uspostavljenog kontakta s njim, preko realiziranog razgovora pa sve do fotografiranja u Hrvatskom željezničkom muzeju, još jednom je vlastitim primjerom potvrdio da svi oni koji su uistinu veliki, tu svoju ljudsku i profesionalnu veličinu uvijek iznova dokazuju odnosom i ophodenjem prema nama ostalima, da kažemo običnim smrtnicima, a gdje se mi niti u jednom trenutku tog odnosa ne osjećamo ništa manjima od njih. Posebna priča bili su njegovi odgovori; po prvi puta otkad radimo razgovore bilo s poznatim licima, bilo s nekim od naših kolega, i to na način da odgovore snimamo pa ih onda prenosimo na papir, desilo se da gotovo ni jedan odgovor ne moramo ni u kom smislu ispravljati ili preoblikovati. Talent i umijeće uistinu vrijedni divljenja. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...**

**Poštovani gosp. Filipović, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak krenut ćemo od Zenice i djetinjstva provedenog u tom gradu. Po čemu ga najviše pamtite?**

Nema na čemu, sa zadovoljstvom sam pristao na ovaj razgovor. Zenica; grad mog djetinjstva, mog odrastanja, sazrijevanja, dakle prvih 18 godina mog života. Iz ove perspektive sve izgleda tako bajkovito, lijepo, prepuno igre, smijeha, druženja... U biti najživlja sjećanja nosim iz tih prvihih 18 godina. „Čelično srce“ bivše države, željezarski grad, zagađen, ali je imao takvo jedno ljudsko bogatstvo kako među mладима, tako i među starijima. Jednostavno, skupilo se iz svih krajeva bivše države jer željezara je privukla ljude poslom, tako da se uz stare Zeničane skupila jedna respektabilna ekipa, muzički potkovana, sportski i kazališno obrazovana. Jeden mali - veliki grad gdje je asfalt uvijek bio ili prevruć ili prehladan, gdje si prošao neko djetinjstvo i neku „školu“ ulice koju malo tko može platiti. Prva asocijacija su mi naravno odlasci na nogometne utakmice, to najviše pamtim.

**Da se nadovežemo na ovaj zadnji**

**dio Vašeg odgovora; „Sve je super i sve je za pet, kada si muško i voliš nogomet...“ Stihovi su to grupe Pips, Chips i Videoclips u kojima se velika većina muškaraca barem u jednom dijelu svog života prepozna. Ni vi tu niste bili iznimka...**

Nadovezat ćemo se; kraj ovog prvog odgovora je i početak drugog. Meni je nogomet u početku najvažnija ne sporedna, već jedna od onih glavnih stvari. Svakodnevno sam u nogometu, pratim sina koji trenira, pratim utakmice kojih ima u izobilju. Kad sam ja bio mali to baš i nije bilo tako. Sjećam se prvog dolaska na stadion „Bilino polje“ u mom rodnom gradu. Poslije toga sam pratilo apsolutno sve i kada sam došao u Zagreb, onda nisam propuštao „Dinamove“ utakmice. Znam da je to teško shvatiti nekome tko to ne voli. „Čelik“, „Dinamo“, pa reprezentacije Hrvatske i Bosne i Hercegovine su 4 momčadi za koje navijam. Navijao sam i za reprezentaciju bivše države naravno, ali sve je to stvar prošlosti. Najviše se ježim na „Čelikove“ utakmice.

**Što je onda svojevremeno presudilo da Vaš životni odabir bude gluma?**

Ja sam imao onako standardnu priču nekih dječaka koji su pokušali u nogometu; bio sam dobar, ali nikad ne bih bio vrhunski zbog fizičkih predispozicija. Bio sam dobar i kao košarkaš, ali nije to to i bolje da nisam ostao u tome jer bih vjerojatno tavorio u prosječnosti. Onda me sestra pozvala na jednu audiciju, rekla je: „Imam brata koji zabavlja obitelj“. Prošao sam tamo i zaljubio se u to, tako da jednostavno od ranih godina uopće nije bilo dileme čime će se baviti i gdje će studirati. Odluka je pala jako, jako davno. Jednostavno, taj miris kazališta me opio. Kad si mali onda želiš; joj, daj da snimam filmove, da me ljudi gledaju, da budem poznat... Kad jednom sve to snimiš, onda više to ne želiš.

**Onaj dio Vašeg umjetničkog rada, a koji je s vremenom pomalo pao u drugi plan zahvaljujući nekim Vašim drugim angažmanima, jeste kazalište. Da bi se lakše shvatilo o kolikom dijelu je riječ, dovoljno je spomenuti podatak da ste odigrali preko 1000 kazališnih predstava gotovo svih postojećih žanrova. Jesu li kazališne daske u stvari svojevrsno ishodište i polazna točka svakog glumca?**

Misljam da imate krivi podatak, ja sam

odigrao 4000 izvedbi različitih kazališnih predstava, što znači da sam 12 godina svaku večer bio na sceni. Nije to nikad pao u drugi plan, već su ljudi u drugom planu jer jako mali broj ljudi ide u kazalište i prati kazališnu scenu. Meni je televizija na neki način hobi, jedna paralelna karijera. Ja nisam nikad pravio pauze u svom poslu i naigrao sam se predstava. Igram i dalje, imam nekih 4 ili 5 predstava koje su „živuće“. Kazališne daske su polazna i krajnja točka svakog glumca jer tu si svaku večer iznova pred novim ljudima, bez alibija da te boli glava, da si nervozan, da imaš problema u obitelji... Svaku večer iz početka. Film i serije su puno „slađe“, manje se truda uloži, a onda samo bereš plodove tog „slatkog“ rada koji možeš i ponoviti više puta. U 20,00 sati u mom kazalištu ponavljanja nema, odnosno ima, ali dan poslije - sve ispočetka.

**Široj javnosti najpoznatiji ste kao voditelj najpopularnijih kvizova na ovim prostorima. Brojke koje ste tu dosegli teško će u skorije vrijeme netko nadmašiti. Vodite li kakvu evidenciju, odnosno znate li koliko je to emisija u kojima ste aktivno učestvovali?**

Ne znam točno niti sam mislio da će ta moja televizijska, odnosno kvizaška karijera trajati toliko dugo. Krenulo je od „Milijunaša“; OK, par godina i to je to. Onda još par godina, pa još par godina, pa je otisao „Milijunaš“ i došao „Jedan protiv 100“, pa „Sve u 7“, pa je došla „Potjera“ koja je dugo trajala, pa su vratili „Milijunaš“, a onda sam se i ja vratio doma, kako volim reći. Ne znam točan broj emisija, ali ja ču taj posao raditi dok god ga želim raditi i dok mene žele, odnosno dok je ljubav obostrana. Još uvijek s istim žarom dolazim na emisije i jako uživam u tome. Koliko god mi je ta karijera donijela, toliko mi

je na neki način i odnijela, ali ne žalim; opet bih napravio isto. Očito je to moj životni put.

**Posve druga priča su Vaše filmske i televizijske uloge. Iako ste se i u tom segmentu značajno ostvarili, stiče se utisak da ste mogli puno više. Razlozi zbog kojih niste su objektivni ili subjektivni?**

Pa, kad pogledam unatrag, čini mi se da ima puno toga. Izdvojio bih filmove „Duga mračna noć“, „Dva igrača s klupe“, „Go West“, sad evo novi španjolski film „42 sekunde“, serije „Bitange i princeze“, „Konak kod Hilmije“, „Lud, zbumen, normalan“... Stvarno je bilo toga, ali moglo je, moglo je puno više. U našem poslu je to na neki način i sreća i lutrija. Znam puno odličnih glumaca koji nikad nisu dobili pravu priliku ni na daskama ni pred kamerom, tako da uvijek kažem: Ljubomoran sam na nogometare koji kada su dobri i igraju u Sesvetama, vidjet će ih „Dinamo“, pa će ih vidjeti „Bayern“, pa eto, ne možeš proći neopaženo. Ovdje kod nas mora se svašta nešto dogoditi. Daleko od toga da se ne prepozna talent, ali ima nas puno „krokodila“ u, neću reći maloj bari, ali u bari... Već sam rekao da mali broj ljudi štuje i posjećuje kazališne hramove. E sad, objektivni i subjektivni razlozi? Sad sam u nekim najboljim godinama kad mogu najviše dati, tako da se nadam da tek dolaze moji najbolji filmski i televizijski projekti.

**Da li Vam se tijekom karijere desilo da ste odbili neku ulogu iz razloga neslaganja s vrijednostima koje ista promiče, odnosno porukom koju biste tumačenjem te uloge poslali prema publici?**

Je, događalo mi se. Naravno da ne mogu igrati nešto iza čega ne mogu stati. Daleko od toga da biram moralne uloge, više





sam se naigrao negativaca i svega i svačega, ali jednostavno film mora zadovoljavati moje umjetničke kriterije i to je to. Tako da da, neke sam stvari odbio jer mi nisu „sjele“ na prvu. Neke sam bez razloga odbio jer mi iste nisu onako „mirisale“, a ispalio je na kraju dobro. Ali nije mi žao, imam dobar „nos“ za te stvari i uglavnom sam dobro prosuđivao, odnosno prihvaćao i odbijao.

**Nezaobilazan dio Vaše karijere su i sinkronizacije. Znate li možda koliko ste ih do sada odradili i koje od njih su stekle najveću popularnost?**

Sinkronizacija crtanih filmova je jedan bijeg iz stvarnosti kad jedno dijete koje „čuči“ u vama u potpunosti izade i zasjeni odraslog čovjeka. To se stvarno ne radi zbog novca, to su baš uživancije. Svi mi hrvatski glumci i ljudi koji se time bave, dosegli smo jednu visoku razinu i standard na koji smo već navikli i djecu i odrasle. Mojoj djeci je to bila najveća fora; A, tvoj tata je Škrga iz „Potrage za Nemom“, Papagaj iz „Hlapića“, glavna svinja iz „Angry Birdsa“, tigar Diego u „Ledenom dobu“... Sad sam ovo ljeto radio jedan novi crtani film, tako da se uvijek rado odazovem kad je nešto dobro tog tipa i uvijek iznova uživam u tome.

**Ono po čemu ste također poznati i u čemu Vaš talent dolazi do punog izražaja, jesu imitacije, počevši od one najpoznatije, a koju ste pretvorili u monodramu „Čiro“ i u kojoj ste gotovo do savršenstva skinuli lik Miroslava Blaževića, preko imitacija Vaših kolega, raznih estradnih zvijezda, pa sve do imitacija nekih bivših predsjednika. Kako Vam sve to uspijeva i što je to još osim samog glasa bitno da bi neka imitacija bila uspješna? Ne bih imitaciju nazvao nečim zasebnim, to je jedna od glumačkih vrlina. Nije to oponašanje, barem**

ja ne oponašam. Možda u društvu, u kavani, ali na sceni i u filmu, ja kažem da umjesto grimasa i glasa ti „oblačiš“ kožu i dušu nekog čovjeka kojeg si već „skinuo“ u mimici, u glasu i pokušavaš živjeti njega na sceni. Baš ste spomenuli, igrao sam Ćiru Blaževića i njegov život igram još uvijek u predstavi, igrao sam pokojnog predsjednika Tuđmana u predstavi „Spika 2“ i sad u mom autorskom komadu „Predsjednici & ca“. Te imitacije ne dolaze grimasom i glasom već dolaze baš iznutra; iz utrobe, iz kože, iz svega... Ako niste ta osoba na sceni, imitacija je zanimljiva ovako kao forma pola minute, minutu, ali da budete jedna osoba na sceni, ta ista osoba... Ja obično likove koje sam do te mjere „skinuo“, cijeli dan mogu biti taj lik. Mogu shvatiti kako on razmišlja, što bi rekao u kom trenutku, kako bi reagirao, kako bi pogledao... To je jedan vrlo složen proces i vraćam se na početak odgovora; mislim da je to jedna od glumačkih vrlina, a ne nešto površno i jeftino kako ljudi shvaćaju.

**Mnogi od Vaših angažmana i projekata u kojima ste sudjelovali često puta su se vremenski preklapali. Koliko je bilo zahtjevno u jednom kratkom vremenskom roku uživjeti se u neke posve različite uloge?**

Pa, događalo se... Prije sam uspijevao puno više toga uraditi, a sad više ništa ne radim „na nož“. Jednostavno napravim nekakvu križaljku, ostavim sebi slobodne dane da „napunim baterije“, što stignem - stignem, izaberem po prioritetima. Prije se preklapalo svašta, trčalo se sa seta na set, vozilo se po noći, ali te stvari više ne radim, to je iza mene. Jednom sam igrao u 7 dana 7 različitih predstava. To mi se nikad prije niti poslije nije dogodilo. Trenutačno imam 5 predstava na repertoaru

koje igram, a tad sam ih imao 8, a igrao sam ih 7 od ponedjeljka do nedjelje. Igrali smo istu večer jednu predstavu, pa trčali u „Exit“ na drugu predstavu. Sačuvaj Bože što sve glumac podnijet može, ali evo s godinama čovjek nekako nauči „stati na loptu“ i dati sve od sebe u granicama svojih želja i mogućnosti.

**Jedan ste od najnagrađivanih glumaca na ovim prostorima, odglumili ste tisuće predstava, ostvarili brojne filmske i televizijske uloge, ostvarili se kao voditelj najpopularnijih emisija, događaja i projekata... Imat ćete nešto**

**u Vašoj profesionalnoj karijeri što ste iznimno željeli, a još niste realizirali?**

Ja sam ambiciozan čovjek, ali samo iz razloga što volim ostvarivati svoje snove. Kad ostvarim jedan, zadajem si novi zadatak i nemam neki početak i kraj koji ja zamišljam. Umjetnost u našem poslu je trajati, a ja sam uvijek iznova zadajem nove zadatke, nove ciljeve, pišem komade koji su postali hitovi. Nekad radim sam, a nekad s koautorma kao što su Antonio Gabelić ili Ivica Ivanišević. „Seks i glad“ sam napisao sam. Kad nema posla koji me zadovoljava, onda sam sebi dam posao. Sad sam završio scenarij za

film, okušao sam se u režiji, okušat ću se i u filmskoj režiji... Jednostavno, ispunjavam svoje snove i ne mislim stati dok god imam snage, volje, žara, i zdravlja, naravno.

**Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Tu je najbolje da krenemo od samog početka i Vaših prvih iskustava vezanih uz vožnju vlakom, što znači da se vratimo u neko Vaše srednjoškolsko doba...**

Pa, u doba moje škole vlakom smo išli na ekskurzije i obično na more s ekipom. To je bio onaj popularni vlak Stuttgart-Kardeljevo, današnje Ploče,



a onda od Ploča dolje prema jugu. To su neka moja prva prava putovanja vlakom. Meni je željezničica, odnosno vlak najdraže prijevozno sredstvo i stvarno najviše uživam u lijepim vlakovima; tu mi je najudobnije, najljepše, najuzbudljivije... To su bili ti moji prvi vlakovi koji su tada bili prepunučeni jer više se ljudi vozilo vlakom, a u to vrijeme iskreno, nisu ni imali nekakvu udobnost.

#### **U to vrijeme čak ste i jednu Novu godinu dočekali u vlaku...**

Da, bila je to 1989. godina i odlazak u Moskvu, pa u Kazahstan s predstavom „Zeničkog teatra“. Putovali smo na Novu godinu relacijom Beograd-Moskva i bilo je predivno. To je jedno od najljepših sjećanja koje nosim. Bilo je stvarno divno, padao je snijeg, promjenila su se 2, 3 godišnja doba. Tatjana, jedna krupna žena, u ponoć je otvorila šampanjac tako da je bilo romantično, a mi „ribe“ to volimo.

**Iz tog mладalačkog doba pamte se i neki navijački vlakovi, posebno jedan na relaciji Zenica - Sarajevo. Ta epizoda mogla bi se podvesti pod ono: „mladost - ludost“...**

Da, uvijek sam volio te navijačke vlakove, pogotovo kad bi bili organizirani pa bih kao srednjoškolac imao besplatan vlak, pa je još klub častio ulaznicama i idemo navijati. Ali eto, par puta sam mogao i bez glave ostati. U Sarajevu su jednom kamenja „frcala“ oko glava i od tada sam prestao ići na takva gostovanja. Vremenom je i to iščezlo, ali u bivšoj državi je bilo puno više takvih okršaja. Mladost - ludost, ali vjerojatno bih napravio isto da sam sad u tim godinama.

**Kad smo već spomenuli navijačke vlakove, zanimljivo je da ste i dosta godina kasnije bili u jednom takvom vlaku, samo ovaj put ne kao navijač, već organ reda. Riječ je o filmu „ZG80“ i ulozi koju ste tumačili...**

Dobro, to je bila mala epizoda u tom filmu, ali sjećam se „Vlaka u snijegu“,

jedan od najdražih filmova svoj djeci moje generacije. Tad sam poželio da sam u tom vlaku s tom djecom. Taj vlak uvijek ima neku posebnu romantiku koju nema ni automobil, ni autobus, ni brod... Eventualno možda brod, ali vlak je vlak, pa makar bio i u snijegu.

#### **Kasnije ste svoje željezničko gradivo utvrdili brojnim putovanjima na relaciji Zagreb - Split...**

Je, to jedno vrijeme sam dosta često išao u Split, pa avionom, pa autom... Onda sam shvatio; bio je točno u ponoć vlak, uzeo bih spavača kola i mislim da je već oko 6,00 ili 7,00 sati bio u Splitu. To mi je bilo nešto najdraže; uzeo bih svoja spavača kola, lijepo se naspavao, probudio se, oprao zube... Dodeš onako svjež, obrijan, naspavan, nauživaš se na putu...

#### **Koje putovanje vlakom pamtite kao najljepše?**

Najljepše smo već spomenuli, to je ono putovanje u Moskvu, to je stvarno bilo kao neka bajka. Tako mi je ostalo u sjećanju i ne bih to sjećanje dao ničime pokvariti.

#### **Imali ste priliku putovati i nekim od najmodernijih željeznica zapadne Europe. Kakve utiske ste ponijeli s tih putovanja?**

Željeznice su „vani“, barem ovo što sam ja nešto isprobao, te brzine, to je stvarno čudo. Žao mi je što to kod nas nije uobičajeno i normalno, nadam se da će uskoro biti. Ovo čega sam se nagledao, to je „suludo“. Ti si od Barcelone do Madrida brže i udobnije vlakom nego avionom. Držim „palčeve“ da će Vlada RH i svi oni koji mogu, pomoći Hrvatskim željeznicama da se bolje povežemo. Ja uvijek kad negdje putujem gledam ima li neka veza vlakom, čak sam u Barcelonu na snimanje filma htio ići vlakom, ali vidim da su to neka „suluda“ presjedanja, da putuješ 2 ili 3 dana... Šteta, nadam se da će se barem ovaj prostor, ova

naša regija bolje povezati udobnjim i ljepšim vlakovima, pa ćemo tako češće i putovati.

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

Danas jako rijetko putujem vlakom što je šteta, jedino kad odem negdje van, pa tipa odem u Stockholm a imam predstavu u Goteborgu, pa idemo brzim vlakom, ili ono što sam već spomenuo Madrid i Barcelona... Tu kod nas jako rijetko, ali stalno supruzi i djeci pričam kako moramo na neko lijepo putovanje vlakom. Nadam se jako brzo. Kad smo vidjeli da se vraća „Orient Express“ onda smo rekli: Joj, to ćemo; Pariz, Istanbul, spavat ćemo opet u „Esplanadi“ u Zagrebu... Ali onda smo vidjeli da su to takve „sulude“ cijene da ćemo ipak ići nekim udobnjim vlakom koji ipak ima malo pristupačnije cijene.

#### **Osim „Milijunaša“ u kojem Vas gledamo svaki četvrtak, na čemu ste još trenutno angažirani i ima li u pripremi nekih novih projekata u kojima ćete sudjelovati?**

„Milijunaš“ je četvrtkom, predstave su trenutačno „Predsjednici&ca“, „Da sam ptica“, „Čiro“ i moj novi hit „Seks i glad“. Uskoro krećem u realizaciju svog filma „Film za Oskara“, to je radni naslov. Trenutačno smo u prikupljanju novca. Pišem jedan komad za našu „Fiji“ produkciju. Usput se i snima; idem u Tursku snimati jednu „Disneyevu“ produkciju. I tako, idemo dalje, posla uvijek ima, a kada ga nema - stvari se i to je to.

**Poštovani gosp. Filipović, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i radu, i za sam kraj jedan stih za Vas: „Crno i crveno srce je moje, konačno znam i sam koje je ljubav boje...“**

Hvala vama, hvala za ovaj posjet i hvala za ove prekrasne stihove!



**SAŠA JAKOVINA**  
inženjer za mjerjenje

# SS TEHNIČARI ZASLUŽUJU VIŠE

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Saša Jakovina rodio se 1977. godine. Oženjen je, otac troje djece Klare, Eve i Martina. Živi u svojoj obiteljskoj kući. Nakupio je 26 godina radnog staža na Zagreb Gl. Kol. Sad obavlja poslove i radne zadatke radnog mesta inženjer za mjerjenje.**

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

Obiteljska tradicija. Tata je bio brigadir na Zagreb Gl. Kol. u SS i ja sam nastavio njegovu priču. Nadam se da će se ta obiteljska priča i produžiti.

**26 godina radnog staža govori da imaćete prilično sjećanja i iz onih vremena kad su željeznice u RH bile jedinstvene. Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicama?**

Nekako mi se čini da je takvo funkcioniranje bilo puno bolje. U toj željezničkoj je bilo više logike, logičnog djelovanja. Danas smo podijeljeni na više cjelina, no unatoč tome svi moramo zajedno raditi. To nameće pitanje opravdanosti podjela u funkcioniranju.

**Saša, čini mi se kako su oduvijek bili oslonjeni jedni na druge i usko povezani Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav. Mi iz Prometa smo uglavnom na vas gledali kao na kolege koji pomažu u nevolji: kad se ukaže potreba vi dođete popravite to što nije u redu i odete prema drugom mjestu gdje je nešto u kvaru. Dakle, postoji tehnička i ljudska usklađenost između**

**željezničkih infrastrukturnih podsustava nas u Prometu.**

Točno tako. Podjela nije gotovo ni malo utjecala na odnose između Prometa i Održavanja, odnosno SS-a. Mi smo zajedno oslonjeni jedni na druge; mi smo onaj dio izvršne željeznice koja ne može jedna bez drugog. Očigledno je da smo jedno tehnološko tijelo. Stvorila se neka fama da smo odvojeni, no u stvarnosti je kao što je oduvijek i bilo - jedno te isto smo. Poznajemo se još iz srednje škole, zajedno smo počeli na željeznicama. Većina nas kad je došla raditi već je poznavala ljude u oba sektora i Prometnom i u Održavanju.

**Kad spominješ svojih 26 godina radnog staža logično je za pretpostaviti kako je bilo i dobrih i loših stvari i događaja. Unatoč svemu, čini mi se korisnim saznati čini li te posao koji radiš sretnim? Ima li nešto na što si posebno ponosan?**

Najviše mi znači posao održavanja uređaja za osiguranje Zagreb GK koji je bio star 70 godina. To je bilo nešto posebno. Prešli smo prije 10-ak godina s tog totalno zastarjelog uređaja na novi, elektronički uređaj. Bilo je to što se SS struke tiče svjetlosni skok. Prije toga nije bilo doticaja

s kompjutorima, grafičkim karticama i sl.

**Jeste li zadovoljni organizacijom rada u kojoj vi niste samo kotačić?**

Okolnosti našeg rada određuju uređaji s kojima smo u doticaju, najkraće - izuzetno je složeno raditi u ovim uvjetima: graničimo sa Zapadnom, a APB-om prema Leskovcu i Klari, prema Borongaju je Integra. Za samostalan rad u takvim uvjetima treba čitav niz godina upoznavanja i iskustva.

Opća je karakteristika da izvršnih radnika nedostaje. Kod nas je stanje alarmantno. Ima nas premalo. Zbog toga smo dobili zaduženja za prevelike dionice pruga. Mi smo zaduženi za održavanje u ispravnom stanju uređaja na Zagreb GK, ali i svih uređaja u čvoru Zagreb. Često padamo na najbanalnijim primjerima mobilnosti. Na primjer, dogodi se kvarčcp u Leskovcu, a mi zbog gužvi u cestovnom prometu ne možemo za sat i više doći na mjesto kvara. Svo to vrijeme prijelaz je strgan, zatvoren, a kolone su nepregledne.

**Kako vi gledate na status SS tehničara?**

Starosna dob SS tehničara po mom mišljenju je zabrinjavajuća. Ako znamo

da za osposobljavanje jednog radnika nakon škole treba tri do pet godina kako bi sam mogao rješavati probleme ne znam kako će se taj problem riješiti. Zbog različitosti uređaja na području koje pokrivamo jedino logično nameće se da se pojedinac specijalizira za jedan uređaj. Tako bi postigli najveću učinkovitost. Na žalost, danas nije tako, danas imamo obaveze na preširokom području što rezultira smanjenjem učinkovitosti. Tu valja povući paralelu s kolegama prometnicima koje se ne upućuje tokom smjene da rade u više kolodvora. Za snalaženje u novim uvjetima treba puno znanja i puno vremena. Na primjeru sličnog uređaja koji osigurava bečki kolodvor mogu reći da tamo imaju usko specijalizirane SS tehničare. I to im je posao. Dočim, kod nas prije svega zbog nedostatka

ljudi daje nam se da održavamo sustave koji su toliko različiti da je teško imati dovoljno znanja za očekivanu efikasnost.

**Taj nedostatak ljudi, radnika, najavljuju riješit će se vanjskim zapošljavanjem. Možemo li se nadati dobrom odazivu mladih ljudi?**

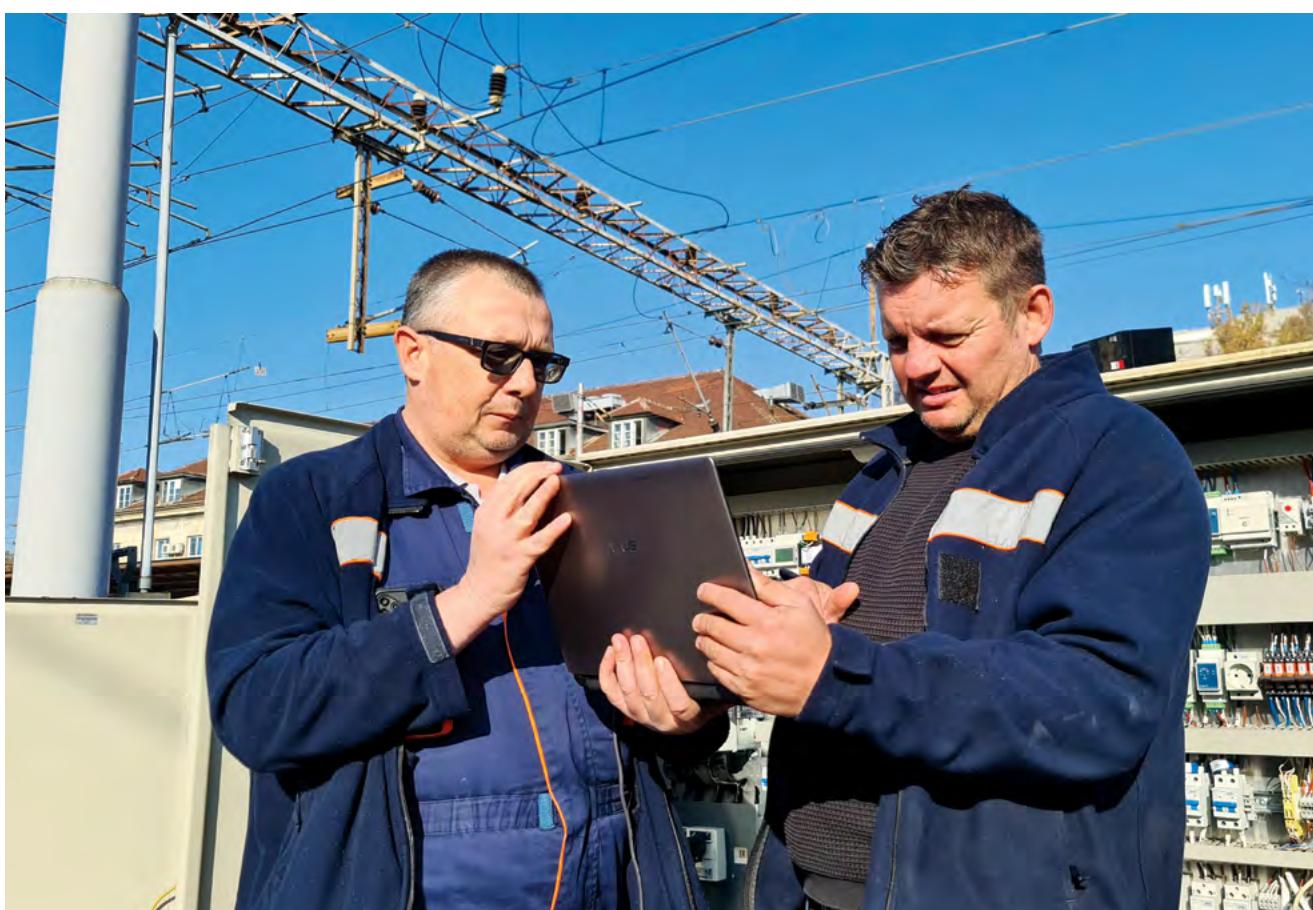
Doći će ako im naša ponuda za posao bude privlačna. Tu prije svega mislim na plaću. A opet, od kandidata se očekuje da zna engleski, njemački pasivno, da ima zdravstvenu sposobnost za rad na visini. I sve to za 36,88 kn/satu bruto. Neto plaća je manja od 5000,00 kn. Nitko ne može reći da je to privlačna plaća za radnika koji treba postati oslonac ispravnom i pouzdanom funkcioniranju sustava. Mišljenja sam da HŽ Infrastruktura treba ponuditi mladima, onima u srednjoj školi stipendije i sigurno

zaposlenje, tako da si osigura kadrovski oporavak za naredno razdoblje.

**Dakle, dotakli smo se i plaće SS tehničara. Molim Vas da nam pojasnite kad Vi govorite o svojoj plaći s kim ili s čim se uspoređujete? Kako dolazite do rečenice: ja sam zadovoljan ili ja sam nezadovoljan?**

Ja svoju plaću gledam kroz redovite režijske obaveze koje imam, ali i ulaganje u odgoj djece, život obitelji. Sve dok sam prisiljen spajati kraj s krajem i tražiti neke dodatne prihode, izvan redovitog posla kao što su vrt i ta proizvodnja, ja ću biti nezadovoljan.

**Imate li neku ideju kako bi se vaš status mogao promijeniti na bolje? Uočavate li i vi razliku u zahtjevnosti obavljanja poslova u odnosu**



**na uređaje i frekvenciju vlakova? Jeste li razmišljali o rangiranju mesta rada?**

Sigurno, ako je to proveo Promet da postoje pokazatelji složenosti poslova i izmjeritelji koji ukazuju na razlike održavanja uređaja kojima se regulira promet vlakova. Jednako tako važno je i sagledati složenost i nivo znanja koji je potreban za ispravno funkcioniranje uređaja. Tu treba biti vrlo oprezan kako ne bi napravili veću štetu od koristi.

**Ako je suditi po okolnostima u kojima radite možemo li reći da vi na posao dolazite relaksirani, bez grča u želucu?**  
E, da. Tako bi trebalo biti... Ali, već pri polasku od kuće na posao znam da me čeka ogromna količina posla i nikad ne znam što će se novo dogoditi. Svaki dan i svaka smjena je specifično drugačija. Ne znaš gdje će se što pokvariti, gdje će netko strgati rampu, dal' će netko nešto drugo pokvariti. Posao je specifičan i veliko je područje.

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

Dobivamo. S nekim artiklima nismo zadovoljni, naročito radnim cipelama.

**Jeste li zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima? Imate li čajnu kuhinju i tuševe za oprati se nakon smjene?**

Neobično je da nemamo adekvatan prostor za oprati se tokom ili nakon smjene. Ovaj objekt gdje radimo zove se nova postavnica, postoje neki pokušaji osposobljavanja tuš kabina, ali to je sve zaključano. Tužno je, ali istinito da nam je sanitarni čvor katastrofa.

**Imaju li željeznički izvršni**

**radnici, konkretno SS tehničari pravo na napredovanje na poslu? Kakvi su vaši planovi za razvoj karijere?**

Teško. Ima nekih elemenata koji se mogu opisati kao mogućnost napredovanja. U početku si tehničar, pa s vremenom specijalista, a možeš postati i brigadir. Tako ti se popravlja cijena sata rada i to je gotovo sve.

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

Prijesvega promijenio bi okolnost malog i nedovoljnog ulaganja u željezničku infrastrukturu. Neoprostivo je gledati kako za vrijeme kiša voda curi iz lampi i da je to stanje za koje ne znam kad će se promijeniti.

**Imate li neispunjениh snova?**

Kad se osvrnem iza sebe nije mi žao za odabranim. Mislim da opet biram da bi sve isto napravio. Nema nekih stvari koje sam sanjao, a da ih nisam ostvario. Ovih dana i mjeseci, od kad je potpisana ovaj kolektivni ugovor, sanjam da SS tehničar ima cijenu sata rada od sedam eura.

**Poruka za kraj ovog razgovora?**

SS tehničari zaslužuju da postanu krema izvršne službe i krema među izvršnim radnicima na željeznici jednako kao što su to danas prometnici vlakova. Meni je to logično i nameće se kao neminovnost.

## BLIC PITANJA:

**Kako bi se opisali s nekoliko riječi?**

Poduzetan.

**Procjenjujete li ljudе na prvu?**

Da.

**Smatrate li se uspješnim u životu?**

Da.

**Dvije vrline koje najviše cijenite?**

Iskrenost i direktni razgovor, bez okolišanja.

**Dvije mane koje vas najviše nerviraju?**

Lažljivost i žmukljarenje.

**Navijate za ... ?**

Inker iz Zaprešića.

**Kućni ljubimac?**

Daaa, imam. Pesa i pet mački.

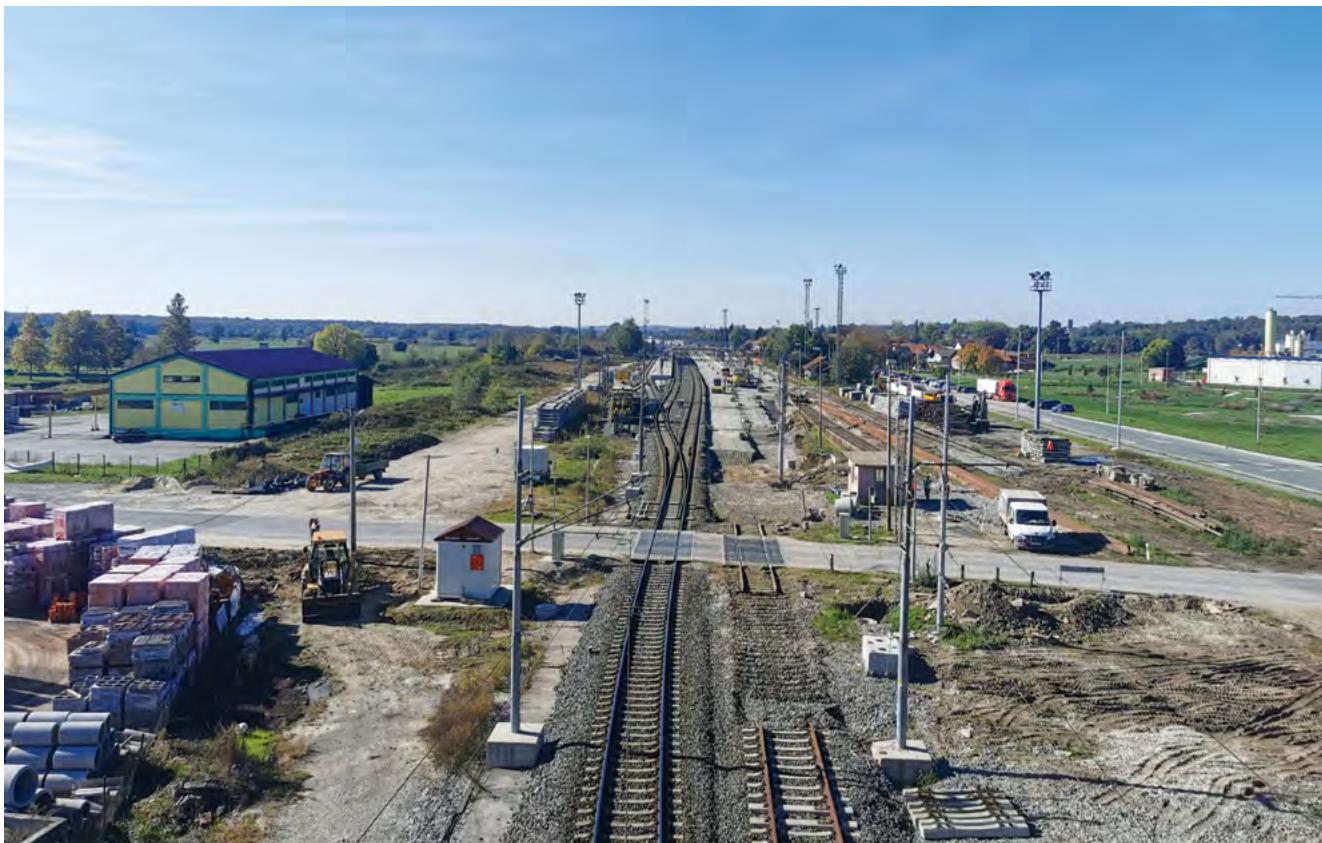
**Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?**

Vrijedi, ali do određene granice.

# NADAMO SE DOVRŠETKU KOLODVORA

PIŠE: Marinko Sirovec

FOTO: Marinko Sirovec



Iako radovi na projektu EU 5/16 (obnova postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka D. Selo - Križevci) traju od 2016. godine, kolodvor Križevci nije završen i u funkciji su samo 3 od 6 prijemno-otpremnih kolosijeka, industrijski kolosijek „Mlinar“ i jedan krnji kolosijek, IK5. Uz vrlo intenzivan teretni promet, povremeni utovar vagona na industrijskom kolosijeku, svakodnevne zatvore pružne dionice od kolodvora Križevci pa sve do kolodvora Koprivnica što uključuje otpremu i prijem materijalnih vlakova i pružnih vozila, i činjenicu da je u kolodvoru Lepavina 5. kolosijek zatvoren za prijem i otpremu vlakova, sadašnji kolosiječni kapaciteti ne zadovoljavaju potrebe. Nadali smo se da će svi kolosijeci u kolodvoru Križevci

biti u potpunosti u funkciji kad se intenziviraju radovi na projektu od Križevaca do državne granice ali nismo te sreće. Doduše radovi u kolodvoru Križevci su intenzivnije krenuli od travnja ove godine, na gradilištu radi 20-ak radnika sa nekoliko kamiona, bagerom, dvoputnim bagerom, vibro-valjkom i kombiniranim radnim strojem. Svi su oni stručni u svom poslu, uglavnom se radi o radnicima nekadašnjih Remonta pruga, Hidroelektre, Integral inžinjeringa i tu su od početka radova samo su mijenjali poduzeća. U međuvremenu dok nije bilo materijala za radove na budućim glavnim kolosijecima odradili su demontažu starih krnjih kolosijeka, iskop starog materijala, zasipavanje polovnim ali dobrim kamenim agregatom te postavili

kolosijeke od isto tako polovnih ali dobrih AB pragova i tračnica. Kako je stizao potreban materijal završena je drenaža i podloga za asfaltiranje što je podloga za kolosiječni zastor i kolosijeke u konačnici. Obzirom da smo dobro zagazili u mjesec studeni nemamo neka očekivanja za ovu godinu, ali nadamo se dovršetku kolodvora u prvoj polovici sljedeće godine. Dobra su ekipa, znaju što znači raditi na željezničkoj infrastrukturi, gdje se u blizini mora nesmetano odvijati željeznički promet, za razliku od kooperanata čiji nam se radovi često puta i ne spomenu u dnevnom planu rada a traže odobrenje za rad čak i „pod prometom“ i „pod strujom“. Radovi na izgradnji kolodvora uvelike su ovisili o dinamici dopreme potrebnog materijala

za nasipavanje platoa, betona i kamenog tucanika za polaganje kolosijeka. AB pragove i skretnice DIV doprema kamionima iz Srbije, nažalost hrvatski radnici nisu dobili taj posao iako su se čelni ljudi konzorcija koji je dobio radove na tom projektu obećavali angažiranje domaće industrije i zapošljavanje naših radnika. To se nažalost nije dogodilo u onoj mjeri kako se obećavalo što zbog nedostatka domaće radne snage, što zbog raznih interesa u konzorciju.

Posljedica tih svih okolnosti je kolodvor Križevci nakon 6 godina radova sa 3 glavna kolosijeka sa puno vlakova i želja izvođača radova i željezničkih prijevoznika. No kada i bude završen jednog lijepog dana, u odnosu na stari imat ćemo kolodvor sa jednim više elektrificiranim kolosijekom, sa kraćim krvnjim kolosijecima, jednom kolosiječnom vezom manje prema 1. kolosijeku, nepodijeljene peronske kolosijeke na budućem 1. peronu (sadašnjem 2. peronu) i neodgovarajuće podijeljene kolosijeke na 2. budućem peronu (sadašnjem 3. peronu) zbog čega nam je otežano posluživanje industrijskog kolosijeka „Mlinar“ kao i prijem i otpremanje putničkih vlakova iz smjera Koprivnice koji se vraćaju za Koprivnicu. Kakve nam god bile kolosiječne veze svi se na pruzi M201 veselimo da čim prije u kolodvoru Križevci imamo sve kolosijeke za eksploraciju, da ne spominjemo pružnu dionicu Dugo Selo - Vrbovec i kolodvor Dugo Selo, ali to je neka druga priča.





**GORDANA KEVO**

glavni referent za pravne i stambene poslove

# NISAM PRESTALA SANJATI

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Gordana Kevo rođena je u Vinkovcima. Slavonska duša ličkih gena. Godine nisu bitne, pa ih nećemo navoditi. Osnovno i srednje obrazovanje završava u Vinkovcima, a Pravni fakultet u Osijeku. Nekoliko ispita prije završetka studija dogodila joj se obitelj. Udalila se, rodila djecu te se, kad joj se opet ukazala prilika, vratila pravu i završila studij. Majka je dvoje djece koja zaziru od željeznice... Životni put doveo ju je iz Vinkovaca u Zagreb. Radi u Nekretninama kao glavni referent za pravne i stambene poslove. U ovom razgovoru neće iznositi mišljenja niti bilo što drugo što ima službeni karakter razgovora s radnikom HŽ Infre. Naprsto, ovo je razgovor s dragom nam i dugogodišnjom članicom SPVH.**

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

Željeznica je u genima moje obitelji. Lička pruga, konkretno u Sincu mi je rođena majka, a otac je iz Ličkog Lešća. Djed mi je bio željezničar. Te okolnosti su pripomogle da se nađem na željeznicu.

**Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicu?**

Odmah sam došla u Sektor Nekretnine što mi je bilo vrlo zanimljivo. Ta grana prava koja se odnosi na vlasništvo mi je bila zanimljiva i eto me. Možda sam u nekim okolnostima i mogla mijenjati mjesto rada, ali ovdje sam ostala svo vrijeme.

**Bez obzira kako se činila spora i učmala, željeznica se mijenja. Kako se nosite s njima?**

Ja sam vam rođeni optimista koji uvijek drži kako može

bolje. A česte promjene otvaraju mogućnosti za bolje.

**Gotovo svako jutro kad dolazim na posao susrećem Vas veselu i nasmijanu. To govori da Vas sadašnji posao čini sretnom?**

Općenito da. Ali, u svakom poslu ima situacija koje donose zabrinutost, nekad i razočaranje. Nije osmjeh uvijek svih osam sati odraz posla.

**Često kod nas na željeznicu, a i u okruženju voli se reći: da je meni samo pet minuta vlasti... A vi? Da možete promijeniti neku stvar na poslu što bi prvo promijenili?**

Najradije bi uvela fleksibilno radno vrijeme. Ja sam vezana za rad sa strankama i tu bi bilo zgodno ne držati se strogo ograničenja, ono, da se može doći u nekom razmaku od pola osam do pola devet i onda odraditi svoju smjenu.

**Imate prilično radnog staža, iako ste prilično mlada. Vidi li se po nečemu da se ponosite svojim poslom?**

Da ne budem lažno skromna mislim da da. To mi potvrđuju neizravno kolege iz struke ili kolege koji su otišli dalje i jave se kako bi se čuli i posavjetovali oko nekog predmeta.

**Svi mi, unatoč podjeli jedinstvene željeznice, često surađujemo s kolegicama i kolegama iz poduzeća koja su nastala na njezinim temeljima. Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?**

Kako ne sudjelujem na tako visokim razinama komunikacije, tako nemam iskustva suradnje nakon podjele željeznice.

**Ne radite u turnusu, ali posao ostavlja traga u našim životima. Kako na**

**vaše zdravlje i život utječe posao?**

Stresa apsolutno ima. Česte su prilike kad posao nosim doma, ili se probudim u neko vrijeme u noći i odmah dozovem u pamet taj posao: imovinsko pravo ili sudbinu ljudi. Ta isprepletenost posla odražava se na mene.

**Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?**

Unazad ovih nekoliko godina, ako pod pandemiju, potres, preseljenje - podvučemo crtu jasno je kako to utječe na sve nas, tako i na mene i moje trenutno okruženje. Nije lako.

**Kad imate priliku zastati ujutro kad se probudite i**

**virnete u dušu možete li samoj sebi reći kako na posao relaksirani, bez grča u želucu?**

Prije sam sve osobnije shvaćala. Sad ne.

**Dodirnimo se i onog dijela koji je svima nama značajan - plaći. Kakvo je vaše mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?**

Ako gledamo VSS, konkretno moju, mi smo tu izostavljeni, tako smo potplaćeni, a generalno i pravna struka na nivou Infrastrukture. Ako gledamo današnje vrijeme, inflaciju, gospodarska kretanja moglo se to pravednije napraviti. I ljudi u tzv. administraciji oni najmanji žele naučiti,

žele pratiti rast struke, a nisu pravedno nagrađeni. Za sustav su najgori nezadovoljni radnici.

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

Naravno da ima prostora za razvoj karijere. Sad, koliko ima volje i šansi to je druga priča. Uvijek je pitanje organizacijskih prilika i spremnosti mene ili nekog drugog da zakorači u promjenu.

**Čime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?**

Trenutno sam aktivna u nordijskom hodanju. Treća godina, tri pit tjedno u Maksimiru: štapovi, trener,





ekipica. Tako sve ono što nosim s posla, pokupim kod kuće nosim u Maksimir i tamo se praznim. Preporučam svakome da započne i održava tjelesne aktivnosti. Imam i jednu čežnju koju ne uspijevam ostvariti, a to je rad s konjima. Ostvarila sam kontakte s udrugom za terapijsko jahanje djece. Bio bi to spoj humanitarnog rada i ljubavi prema životinjama. Još nisam uhvatila pravi ritam, ali bit će.

**Gordana, kad se osvrnete na životni put, na vrijeme iza sebe kažete li samoj**

**sebi da žalite za nekim neispunjениm snovima?**  
Nemam, ali mi nedostaje više prilika za odlazak u Vinkovce, do roditeljske kuće. Tamo je neki drugi svijet, susjedi, uspomene, sjećanja na mladost, na odlaske u kino i disco. Svejedno, mogu reći kako nisam prestala sanjati, pa se možda dogode još neke lijepе stvari koje su čekale na mene.

**Poruka za kraj?**

Mislim da se ne treba ustručavati tražiti ili reći svoje mišljenje. Jednako trebaj biti iskren, usuditi se pokušati.

## BLIC PITANJA:

**Kako biste se opisali u nekoliko riječi?**  
Stojim čvrsto na Zemlji.

**Procjenjujete li dobro ljudi na prvu?**  
Ne na fizički izgleda. Treba mi par rečenica...

**Smatrate li se uspješnim u životu?**  
Svakako ustrajnom, a onda u najširem smislu te riječi i uspješnom.

**Dvije vrline koje najviše cijenite?**  
Naravno, iskrenost i poštjenje.

**Dvije mane koje vas najviše nerviraju?**  
Licemjerje i zavist.

**Navijate za ... ?**  
Hrvatsku reprezentaciju u bilo kojem sportu.

**Kućni ljubimac?**  
Nemam, ali djeca rade sve kako bi ga imala.

**Kad ste zadnji put bili u kinu?**  
Ne idem u kino, ali nekad odem u kazalište.

**Društvene mreže?**  
Facebook, Twitter, Viber i sl.  
Ne.

**Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?**  
Više mi odgovara ona: Tko čeka taj se načeka.

# ŽELJEZNIČKA ČITAONICA



Nakon Đurđe Knežević i njenog romana „Sladoled od vanilije”, na redu za predstavljanje u našoj rubrici „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA” ponovo je jedno djelo iz opusa stranih autora. Nakon više od godinu dana koliko ova rubrika postoji, po prvi puta predstaviti ćemo Vam djelo koja žanrovske pripada romansi, odnosno ljubavnim romanima. Riječ je o ostvarenju „Noć u Orient Expressu” britanske spisateljice Veronice Henry. Razlog zbog kojeg smo ovo djelo uvrstili u našu „čitaonicu” (kao i u slučaju nekih ranijih predstavljanja) nije samo ono što se može iščitati iz njegova naslova; ovaj roman svojevrsna je oda željeznici i jedna od najljepših pisanih posveta putovanju vlakovima. Upitno je postoji li uopće djelo koje na detaljniji i slikovitiji način opisuje jedan vlak i sve ono što putovanje njime može izazvati kod svih onih sretnika koji imaju privilegiju da njime putuju. Autorica nam na gotovo fotografiski način dočarava legendarni Orient Express počevši od samog njegovog postavljanja na kolodvorski peron, organiziranog dočeka putnika od strane vrhunski pripremljenog osoblja, preko opisa

njihovih uniformi, unutrašnjosti vagona, kupea, vagon-restorana, personaliziranog inventara, aranžmana na stolovima, jela i pića koje se poslužuje, atmosfere koja vlada prilikom zajedničke večere, glazbenih numera koje izvodi pijanist za klavirom, pa sve do živopisnih prikaza krajolika kojima vlak na svojoj trasi prolazi. Sve je toliko vjerno opisano da kod čitatelja doslovno izaziva osjećaj da je i sam dio tog po svemu jedinstvenog i nevjerojatnog putovanja. Ovo štivo romantičarski je i gotovo idealizirani prikaz željeznice u njezinu najboljem izdanju, potpuno suprotan od svega onog što smo svakodnevno navikli čitati od strane nekih drugih „pisaca”. Svi oni koji pročitaju ovu knjigu vjerojatno će osjetiti neodoljivu želju da se i sami prvom prilikom upute na jedno od takvih putovanja. Da se kojim slučajem ne zna tko je autorica i koje su njezine reference, moglo bi se pomisliti da knjiga pripada promidžbenom materijalu nekog od željezničkih putničkih operatera. Sam sadržaj knjige prati nekoliko paralelnih priča, odnosno bavi se u prvom redu ljubavnim životom nekoliko likova različitih dobnih i društvenih struktura. Ono što povezuje sve te priče i likove jeste činjenica da će se u jednom trenutku svi skupa zateći u Orient Expressu, putujući svatko iz svog razloga u krajnje odredište vlaka, točnije Veneciju. Na samom početku romana autorica nas vraća u prvu polovicu prošlog stoljeća gdje počinje okosnica čitave priče. Tamo upoznajemo Adele Russell, seosku kućanicu, majku dvojice maloljetnih blizanaca i ženu lokalnog liječnika čija obitelj već generacijama pripada engleskoj srednjoj klasi, što opet sa sobom nosi unaprijed određeni način života, kao i posebne društvene

norme i obveze koje takva pripadnost podrazumijeva. Njen jednoličan i pomalo dosadan život iz korijena se mijenja nakon što na jednoj od mnogobrojnih seoskih aukcija umjetnina upoznaje Jacka Molloya, inače trgovca umjetninama, zavodnika i boema koji je svoj društveni status izgradio ponajprije zahvaljujući svojoj bogatoj supruzi. Već na njihovom slijedećem susretu oni započinju ljubavnu vezu koja za Adelle vrlo brzo prerasta u svojevrsnu oopsesiju. Na vrhuncu te zabranjene veze, Jack tada još neafirmiranog slikara Reubena Zealea angažira da naslika Adellin akt, na što ona prilično nevoljko pristaje. Nedugo nakon toga, Adelle i Jack Orient Expressom odlaze u Veneciju gdje provode nekoliko nezaboravnih dana intenzivno uživajući u svojoj ljubavi. Iako u potpunosti zaljubljena u Jacka, upravo tada u Veneciji Adelle odlučuje da okonča svoj dvostruki život i potpuno se posveti svojoj obitelji te galeriji koju je u međuvremenu otvorila, dobrim dijelom zahvaljujući upravo svom ljubavniku. Rekao bi Balašević: „Sve prave su ljubavi tužne..“ Ona slika, od autora nazvana „Innamorata“ (ljubavnica) na kojoj je Adelle potpuno naga i koja je u stvari bila Jackov poklon njoj, ostaje skrivena u njegovu stanu. Obećao joj je da ju nikada neće dati u javnost, a ona sama može doći po nju kad god to bude poželjela. Mnogo godina kasnije, Zeale postaje svjetski poznati slikar čija djela, a kako to već biva kad su umjetnici u pitanju, nakon njegove smrti postižu ogromne cifre na brojnim aukcijama, tako da i ona Adellina slika sada ima neprocjenjivu vrijednost. U međuvremenu je ona postala udovica, a njena unuka Imogen vodi njenu galeriju koju Adelle

Piše: Nebojša Gojković

Foto: Internet, Nebojša Gojković

sada namjerava prodati, kao i većinu imanja koje joj je ostalo nakon suprugove smrti. Kako će uskoro Imogen napuniti 30 godina, Adelle joj za rođendan želi pokloniti onu svoju sliku za čije postojanje više ne zna nitko osim nje i Jacka. Nakon više od 50 godina od njihova posljednjeg susreta, ona se odvazi nazvati ga u Veneciju gdje posljednjih nekoliko godina, a nakon što mu je umrla supruga, živis Petrom, studenticom umjetnosti. On još uvijek gaji osjećaje prema Adelle i poziva ju da sama dođe po sliku, no ona ima druge planove; u Orient Expressu rezervira kartu do Venecije i to putovanje, zajedno sa slikom po koju treba otići, poklanja svojoj unuci. Imogen, koja je u mnogome „povukla“ na svoju baku, jednako kao i ona zaljubljuje se u čovjeka „mutne“ prošlosti i ništa „bistrije“ sadašnjosti. Riječ je o Dannu McVeighu, lokalnom zavodniku iz obiteljskriminalnim „pedigreom“, za kojeg Imogen nikako nije sigurna osjeća li što prema njoj ili mu je samo tu „da vrijeme brže proleti“. Prije svog puta za Veneciju, ostavi mu oproštajno pismo gdje mu objašnjava svoju namjeru da karijeru nastavi u New Yorku i tako prekine sve veze sa dosadašnjim životom. Nakon što pročita pismo, on kreće za njom i uspijeva ju stići na jednoj od postaja Orient Expressa. Paralelno s ovom pričom, pratimo i priču vrhunskog svjetskog fotografa Rileya i njegovog odnosa sa Sylvie Chagall, poznatom glumicom koju je jednom prilikom slučajno sreo u podzemnoj željezničkoj i koja je upravo zahvaljujući njemu i njegovim fotografijama postala to što jeste. Više od 50 godina traje njihova prijateljsko-ljubavna veza u kojoj su oboje otvoreni i za druge „sudionike“, ali uvijek iznova vraćaju se jedno drugom. Nekoliko tjedana prije namjeravanog zajedničkog putovanja Orient Expressom u Veneciju, na kojem su običavali proslavljati njezine

rođendane, Riley doživljava tešku prometnu nesreću u kojoj je tek pukom srećom ostao živ. Tog trenutka odlučuje da će učiniti ono što je čitav život želio, ali je uvijek zbog nečeg odgadao, odnosno zaprositi Sylvie. Treća priča koju u romanu pratimo jeste ona između Archia i Emmie. Archie je već godinama vrijedno i mukotrpno radio na obiteljskom gospodarstvu želeti pomoći roditeljima da održe (i zadrže) ono što je obitelj generacijama stvarala. Posebno je bio vezan uz Jaya, svog prijatelja iz djetinjstva koji je nedavno umro od posljedica leukemije. Upravo ga je Jay prijavio na nagradnu igru koju je organizirala agencija za traženje partnera „Spajalica“. Morao mu je obećati da će, ukoliko ga odaberu, otići na putovanje Orient Expressom koje je agencija organizirala za dvoje najsretnijih kandidata, a koji će biti izabrani kao potencijalno najkompatibilniji partneri. Sudbina je htjela da upravo on bude jedan od to dvoje. Iako nikako nije želio ići, obećanje koje je dao prijatelju obavezalo ga je u toj mjeri da je prešao preko svih svojih principa i prihvatio iznenadni izazov. „Spajalica“ ga je spojila s Emmie, samostalnom poduzetnicom koja se bavi dizajnom i prodajom šešira, a koju je bivši partner, inače ovisnik o kockanju, doveo na rub egzistencije. Nju je na ovu igru prijavila sestra, a njen rezultat prihvatile je kao dobru priliku da se nakratko udalji od sumorne stvarnosti prouzročene postupkom bivšeg partnera. Četvrta priča upoznaje nas sa Stephanie, djevojkicom koja je dugo vremena bila zarobljenica vlastitog posla, odnosno kafića koji je na neki način bio njen životni projekt. Odnedavno je živjela u kući svog novog dečka Simona, zajedno s njegovih dvoje djece tinejdžera, Beth i Jamiem. Svi zajedno spremali su se za odlazak Orient Expressom u Veneciju, a namjera Simona koji je sve to osmislio bila

je da vrijeme provedeno na tom putovanju iskoriste kako bi se na taj način dodatno zbližili. Međutim, koliko god samo putovanje bilo lijepo i primamljivo, problemi koje nose sa sobom neće postati nimalo manji. Uglavnom, na radost svih onih koji se odluče pročitati ovaj roman, sve priče koje autorica obrađuje okončavaju se na sretan način, čak i ona između vremešnih Adelle i Jacka, slaveći na taj način prije i iznad svega ljubav, onu vanvremensku i bezuvjetnu. Veronica Henry britanska je spisateljica ljubavnih romana, spisateljica TV scenarija i novinarka. Godine 2014. upravo za ovaj roman osvojila je nagradu „Romantični roman godine“ koju joj je dodijelilo „Udruženje romantičnih romanopisaca“. Ovo udruženje profesionalno je tijelo koje zastupa autore romantičnih fantastika u Ujedinjenom Kraljevstvu, djeluje preko 60 godina i broji oko 1000 članova. Inače, Veronica Henry u svom opusu ima 20-ak objavljenih knjiga od kojih su kod nas prevedene one najpoznatije: „Krivo je more“, „Produženi vikend“, „Kako pronaći ljubav u knjižari“ i naravno, ova koju smo Vam upravo predstavili. Knjigu „Noć u Orient Expressu“ nešto ćete teže naći u domaćim knjižnicama, pogotovo onim provincijalnim. Zato ju vrlo lako možete kupiti u većini knjižara, trgovinama koje se bave otkupom i prodajom rabljenih knjiga, kao i putem Internet prodaje. Cijena po kojoj se može naći otprilike odgovara cijeni jedne ulaznice za gledanje filmova u „CineStaru“, odnosno cijeni velikog pakiranja kokica. Vrijeme potrebno za njeno čitanje iznosi 3 do 4 sata, a idealna je za sve one koji nisu odveć zahtjevni te vole lagano i opuštajuće štivo, lišeno nepotrebног crnila i nasilja bez kojih je gotovo nemoguće zamisliti današnju modernu književnost.

## **VOZNI (NE)RED**

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**UZALUD GA JE  
STROJOVOĐA  
UVJERAVAO DA JE  
NA VRIJEME VIDIO  
ULAZNI SIGNAL  
DA POKAZUJE  
„SLOBODNO“ I  
DA NIJE UOPĆE  
SMANJIVAO  
BRZINU.  
KONTROLOR JE  
BIO LJUT I CRVEN  
K' O PAPRIKA.**

Na jutarnjoj kavi u prometnom uredu Walter je po običaju pričao o prošlim vremenima. Unučica je „kopala“ po torbi „tete Ijene“ pažljivo prevrćući svaku bočicu parfema i ostale njoj zanimljive predmeta i kutijice. Željko koji se zatekao u uredu, pitao je Waltera kako nije nikad napredovao dalje od prometnika. Walter je uzdahnuo i rekao da tu ima puno stvari. Najviše onih političkih, ali i drugih. I da sada željeznica nije kao što je nekad bila, a što sadašnji željoši jako teško shvaćaju. Kada je već bila pomalo riječ o tome kako je on dobar prometnik, pogotovo što je imao uvijek autoritativan nastup što je kod ondašnjih šefova bilo jako na cijeni. Ali desio se jedan nemio slučaj: Išao je putnički na križanje kod njega s mješovitim. Međutim, kada je ušao mješoviti, završni kočničar je zadrijemao u svojoj kočničarskoj kćici i nije dao signal da je vlak cijeli. Dok je skretničar došao do njega i probudio ga, javio Walteru da je sve uredu, prošlo je vrijeme. Putnički se približavao kolodvoru. Walter naravno nije htio oko toga praviti problem, pa je brzo, dao blok-privolu skretničaru na drugoj strani da pusti putnički na križanje. Taman kada je „zazvrčala privola“ u blok uređaju kod skretničara na drugoj strani, skretničaru je počela kipjeti kava na „furuni“ jer je bio naložio novim suhim drvima. Dok je panično sklanjao džezvu, przeći pri tom prste, dotle je gusta crno-zlatna pjena skakala

na sve strane. Na trenutak je zaboravio da treba dignuti polugu ulaznog signala i predsignalu. Brzo se sabrao ali je ipak prošlo neko vrijeme i to je bilo dovoljno da putnički nađe na predsignal koji je pokazivao „oprezno“. I ništa se tu ne bi značajno dogodilo da u lokomotivi putničkog vlaka nije bio kontrolor.

Uzalud ga je strojvođa uvjeravao da je na vrijeme video ulazni signal da pokazuje „slobodno“ i da nije uopće smanjivao brzinu. Kontrolor je bio ljut i crven k'o paprika. Kada bi se počeo češati po ruci oko rukava u visini činova, to je bio znak da će netko „fasovati“. Ovaj put je to bio Walter. Nije htio izdati kočničara koji je zaspao u kočničarskoj kučici „na štoku“, te je tako zakasnio s postavljanjem prolaska za putnički vlak.

„Kamo bi stigli kada bi svi tako olako shvaćali vozni red i disciplinu koja iz njega proizlazi?“ - strogo će kontrolor Walteru - „Kako provodimo vozni red tako nas i ljudi gledaju!“

I tako je Walter ispaо iz kombinacije za napredovanje zbog nonšalantnog odnosa prema voznom redu. A Irena je nazvala skretničara Bartola i dala mu izvještaj o promjenama u prometu, zakašnjenje vlakova, prije vremena, „ad-hoc“... tako da Bartolu ništa nije bilo jasno, pa joj je rekao neka mu kaže onako jedan po jedan kada nađu i kuda idu. Nikola je otišao na peron i već se unaprijed pripremao na pitana

putnika kao kada ide vlak koji je lane išao u ... ili da li će danas kasniti vlak koji je kasnio jučer... Nikola bi prvo šaljivo a onda pomalo ljuto odgovara da se ne sjeća što je jučer jeo a kamoli kada ide vlak koji je išao lane u ... ili ne samo jučer, nego će kasniti i danas i sutra i da bi se u Japanu svi željezničari davno poubijali od srama. A da ovo vidi kontrolor iz Walterovog doba, ne bi mogao vjerovati svojim očima i ušima. Ne da bi trljaо već bi pokidao činove s uniforme.

U glavnom, rekli bi zlobnici, vozni red postoji za to da se zna koliko vlak kasni. A netko tko bi prigovorio da je vlak naišao za „oprezni“ predsignal, ispaо bi u najmanju ruku smiješan i čudan. Nikola se vratio u prometni ured i u svom stilu komentirao na zadani temu: „Nema što nismo učinili da otjeramo putnike - vozni red, kašnjenja, izostajanja, a oni još uvijek uporni i dolaze na vlak!“

Željko mu je samo napomenuo da mu je pametnije da bude kuš, jer ni on kao Walter neće napredovati. Nikola je rekao da mu se fučka - kad bi postao šef izgubio bi beneficiju. U stvari, znao je da nema šanse za napredak, a ovo je ljepeš zvučalo, jer je ipak bio ponosan čovjek. A i sam je osjetio da ga je vrijeme pregazilo i da se uhvatio da razmišlja mirovini i da sve više počinje sličiti na Waltera.



PP

4 121 008-2

EVOZ d.o.o.

Hrvatske  
Željeznice

T