

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# ZPERNU



srpanj - kolovoz 2023.



srpanj - kolovoz 2023. • BROJ 135 • ISSN 1132 - 7739

**KOLEKTIVNI PREGOVORI**

ŠTO SE TRAŽI

**NESREĆA U OKUČANIMA**

OSVRT NA SLUŽBENO IZVJEŠĆE

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**

ĐANI STIPANIČEV



## LJETO NA ŽELJEZNICI



FOTO: Nebojša Gojković

# POBRATIMSTVO LICA U SVEMIRU

Ne boj se! nisi sam! ima i drugih nego ti  
koji nepoznati od tebe žive tvojim životom.

I ono sve što ti bje, ču i što sni  
gori u njima istim žarom, ljestvom i čistotom.

Ne gordi se! Tvoje misli nisu samo tvoje! One u drugima žive.

Mi smo svi prešli iste putove u mraku,  
mi smo svi jednako lutali u znaku  
traženja, i svima jednako se dive.

Sa svakim nešto dijeliš, i više vas ste isti.  
I pamti da je tako od prastarih vremena.

I svi se ponavljamo, i veliki i čisti,  
kao djeca što ne znaju još ni svojih imena.

I snagu nam, i grijehu drugi s nama dijele,  
i sni su naši sami iz zajedničkog vrela.  
I hrana nam je duše iz naše opće zdjele,  
i sebični je pečat jedan nasred čela.

Stojimo čovjek protiv čovjeka, u znanju  
da svi smo bolji, međusobni, svi skupa tmuša,  
a naša krv, i poraz svih nas, u klanju,  
opet je samo jedna historija duša.

Strašno je ovo reći u uho oholosti,  
no vrlo sretno za očajničku sreću,  
da svi smo isti u zloči i radosti,  
i da nam breme kobi počiva na pleću.

Ja sam u nekom tamo neznancu, i na zvijezdi  
dalekoj, raspreden, a ovdje u jednoj niti,  
u cvijetu ugasлом, razbit u svijetu što jezdi,  
pa kad ču ipak biti tamo u mojoj biti?

Ja sam ipak ja, svojeglav i onda kad me nema,  
ja sam šiljak s vrha žrtvovan u masi;  
o vasiono! Ja živim i umirem u svjemu;  
ja bezimeno ustajem u braći.

Tin Ujević

FOTO:Nebojša Gojković



## IMPRESUM

Glavni urednik:  
Anto Iličić

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

Naslovnica:  
**Josip Mrkonja**  
prometnik vlakova  
u kolodvoru Vinkovci  
foto: Nebojša Gojković

zadnja:  
Mario Vučković, prometnik vlakova  
u kolodvoru Josipovac

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

# KOLEKTIVNI PREGOVORI U HŽ INFRASTRUKTURI D.O.O.

## Priopćenje reprezentativnih sindikata

FOTO: Nebojša Gojković

**Poštovani,**

stupanjem na snagu Pravilnika o izmjenama Pravilnika o porezu na dohodak (NN 1/2023) ispunili su se uvjeti za otvaranje kolektivnih pregovora oko članaka KU koji definiraju neoporezive dodatke na plaći. Reprezentativni sindikati u HŽ Infrastrukturi d.o.o. su pokrenuli proces kolektivnih pregovora za sklapanje I. Aneksa KU HŽI. U skladu s odredbama članka 181. a KU poslodavac je inicirao otvaranje pregovora oko načina obračuna naknade troškova prijevoza na posao i s posla (članak 181.a), obzirom da je trošak spomenute naknade značajno povećan u odnosu na prijašnje

odredbe propisane u članku 181. KU.

Kroz dosadašnji tijek pregovora uvjetno smo se usuglasili oko članaka KU kako slijedi:

- Jednokratni dodatak na plaću - regres (članak 183.) - povećanje s dosadašnjih **199,18 na 300,00 eura**
- Božićnica (članak 184.) - povećanje s dosadašnjih **119,45 na 220,00 eura**
- Uskrsnica (članak 185.) - povećanje s dosadašnjih **79,63 na 143,00 eura**
- Naknada troškova prijevoza na posao i s posla (članak 181. a) - poslodavac je povukao

svoj prvotni prijedlog vraćanja prethodnog modela obračuna naknade troškova prijevoza na posao i s posla te prihvatio **zadržavanje trenutnog modela obračuna naknade prijevoza na posao i s posla.**

Kod članka koji definira dodatno nagrađivanje radnika (članak 186.) uvjetno smo se usuglasili s povećanjem naknade sa **55,21 na 82,90 eura mjesечно** uz napomenu da poslodavac predlaže primjenu povećanja od 1.siječnja 2024., a sindikati traže primjenu **od 1. srpnja 2023. (odmah).**

**Članci oko kojih je sindikalna strana također inicirala**

kolektivne pregovore, a koji do sada nisu rezultirali postignutim dogovorom niti približavanjem stavova pregovaračkih odbora su sljedeći:

- Terenski dodatak (članak 182.a) - obrazloženje poslodavca kako je Terenski dodatak ukinut novim KU jer se isti nije primjenjivao te je time postao bespredmetan sindikati nisu prihvatali. Članak kojim je definiran Terenski dodatak sporazumno je isključen iz KU zbog činjenice da duži vremenski period nije bilo radnika na koji se isti odnosio.
- Članak 216. a - sindikati traže dodatni rast cijena sata rada u odnosu na onaj predviđen KU i to

od 1. srpnja 2023. za sve radnike za 0,60 eura po satu, od 1. siječnja 2024. za sve radnike za 0,60 eura po satu i od 1. siječnja 2025. za sve radnike za 0,60 eura po satu.

Sljedeći sastanak pregovaračkih odbora dogovoren je za utorak, 11. srpnja 2023. do kada očekujemo održavanje sastanka s resornim ministrom.

sastanak s resornim ministrom s ciljem pokušaja povećanja finansijskog okvira za ovaj I. Aneks KU.

S poštovanjem.

Sindikat prometnika  
vlakova Hrvatske

Sindikat infrastrukture HŽ  
Sindikat željezničara Hrvatske

U Zagrebu, dana 4. srpnja 2023.



## OSVRT NA OBJAVLJENE SLUŽBENE REZULTATE ISTRAGE ŽELJEZNIČKE NESREĆE U OKUČANIMA

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: SPVH

Nakon silovanja javnosti zbog slučaja Rudine dogodio se drugi primjer identičnih namjera. Javno priznajem kako sam zgrožen činjenicom da se o uzrocima nesreće špekuliralo na neprimjeren način i time pokušalo utjecati na tijek istrage koje se vode a to nažalost nije prvi put...

Kao što je poznato nakon svake željezničke nesreće vode se u pravilu tri istrage: policijsko-sudska, željeznička stručna i neovisna od strane Agencije za istraživanje nesreća. Stoga je neprimjeren davanje medijskog prostora na nacionalnoj televiziji i vodećim dnevnim listovima u RH osobi koja omalovažava glavnog istražitelja željezničkih nesreća, bilo kojeg istražitelja, a napose Agenciju za sigurnost željezničkog prometa.

Zbog mržnje i obijesnog izvještavanja javnosti za očekivati je da će kolege koji su to radili povući ručnu i prepustiti posao onima koji su ovlašteni za provođenje i okončanje istrage.

Dodatno, usudio bih se ustvrditi kako smo neposredno nakon događaja o kojem je riječ bili izloženi nečemu što se najtočnije može opisati kao medijski reket. On je proizведен ili se proizvodio medijskim linčom ili medijskom hajkom. Što je medijski linč ili medijska hajka? Medijski linč je kampanja kojom se lažima ili poluistinama u medijima nastoji diskriminirati neka osoba ili društvena skupina ili postići neki zamagljeni cilj.

Je li to legitimni postupak? Mogu li se mediji instrumentalizirati i pretvarati u privatne istjerivače nečije pravde? Jesu li dva poznata šerifa ovlašteni istraživati željezničke nesreće i upućivati na krivce?

Ima tu dilema na koje neću i ne znam dati odgovore, ali pokušat ću pojednostaviti priču. Zaključak prepuštam vama.

U posljednjih dvadesetak godina željeznički promet doživio je niz promjena sa svrhom modernizacije i restrukturiranja željezničkih poduzeća i otvaranja prijevozničkog tržišta u Europi. Sigurnost željezničkog prometa samo je jedan od važnijih segmenta koji je doživio ogromne promjene. U tišini odustalo se od „svetog pisma“ kako je sigurnost na prvom mjestu, promoviran je trošak, odnosno zarada na nedodirljivo prvo mjesto. Sve ostalo je u službi profita. Tako je i kao nužno zlo uspostavljen sustav upravljanja sigurnošću. Podsetimo se kako su osnovni elementi sustava upravljanja sigurnošću sigurnosti kvalitativni i kvantitativni ciljevi s planovima i postupcima za njihovo postizanje te istraga i analiza izvanrednih događaja.

Jasno je kako je istraga izvanrednih događaja postupak koji se provodi kako bi se utvrdile sve okolnosti koji su dovele do izvanrednog događaja te kako bi se spriječile buduće nesreće i poremećaji. Ona uključuje prikupljanje i analiziranje svih relevantnih podataka, donošenje zaključaka, jednako tako i utvrđivanje uzroka i odgovornosti,

i kada je to prikladno, davanje sigurnosnih preporuka. Preporuka unutar EU je da se istrage izvanrednih događaja provoditi profesionalno i uz maksimalno sudjelovanje svih zainteresiranih subjekata.

Naosnovu manjeg uvida u okončanja istrage izvanrednih događaja danas bi se usudio iznijeti zapažanje kako sve češće pojedini članovi iz drugih trgovачkih društava, ali i iz HŽI nisu uvijek na propisanoj profesionalnoj razini. Tako se istraga izvanrednih događaja najčešće provodi površno, samo da bi zadovoljili formu. Trošak plaća HŽI. I kad treba i kad ne treba. Procjena rada zaposlenika istražnih tijela za istragu izvanrednih događaja u pravilu ne obavlja se nikada. Nema istaknutih ciljeva poboljšanje istrage, nema motivacije zaposlenika, ne prati se brzina izlaska na mjesto izvanrednog događaja.

EU je u svojoj Direktivi konstatirala kako je razina sigurnosti u željezničkim sustavima Zajednice općenito visoka, posebice u usporedbi sa cestovnim prijevozom. Istakli su i kako

su ozbiljne željezničke nesreće rijetke. Međutim, nesreće mogu imati pogubne posljedice i izazvati zabrinutost javnosti u pogledu sigurnosti željezničkog sustava. To je i razlog da se istrage o sigurnosti treba odvojiti od sudske istrage o istom poremećaju i treba zajamčiti pristup dokazima i svjedocima. Istragu treba provesti trajno tijelo koje je neovisno od svih sudionika u željezničkom sektoru. Te istrage trebaju se provoditi što je moguće otvoreniye. Za svaki događaj istražno tijelo treba osnovati istražnu grupu s potrebnom stručnošću kako bi pronašla neposredne i temeljne uzroke. Cilj i svrha istraživanja sa stajališta sigurnosti je stvaranje jasnih i nedvojbenih saznanja kako bi se izbjeglo njihovo ponavljanje. Rezultati tih istrage trebaju biti dostupni javnosti.

Za teže i najteže izvanredne događaje određeno je da istragu radi Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu. Agencija je osnovana Zakonom o osnivanju („Narodne novine“, NN 54/13, 96/18). Agencija je funkcionalno

i organizacijski neovisna od svih tijela nadležnih za zračni, pomorski i željeznički promet te od svih pravnih i fizičkih osoba. Ona autonomno provodi sigurnosne istrage s ciljem i zadatom utvrđivanja uzroka nesreće te s tim u vezi izdavanja sigurnosnih preporuka na osnovu nalaza provedenih sigurnosnih istrage. Agencija sastavlja konačno izvješće o pojedinom provedenom istraživanju koje može sadržavati sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti u željezničkom prometu te javno objavljuje konačna izvješća o provedenim istraživanjima u željezničkom prometu.

Sve ovo zadovoljeno je 11. travnja 2023. kad je Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (dalje AIN), Odjel za istrage nesreća u željezničkom prometu objavio konačno izvješće o Ozbiljnoj nesreći, sudaru vlakova br. 2506 i 41200, između kolodvora Okučani i Novska, dana 9. rujna 2022. godine. Uz to izvješće koje smo jedva dočekali pojavilo se i priopćenje Županijskog državnog odvjetništva u Sisku pod imenom „Utvrđeni

uzroci željezničke nesreće na pruzi Okučani-Novska 4. svibnja 2023“. Ta dva izvješća koristit će u ovom tekstu za prikaz manipuliranja i plasiranja neutemeljenih izjava kolega iz SSH. Mišljenja sam kako bi bilo korisno svima nama kad bi se ti oblici zastrašujućih kampanja okončali...

**AIN sam događaj opisuje ovako:** „Teška željeznička nesreća o kojoj govorimo dogodila se dana 9. rujna 2022. godine u 21:28 sati prema lokalnom vremenu, na pruzi M104 Novska-Tovarnik- državna granica, između kolodvora Okučani - Novska na desnom kolosijeku u km 294+485, dogodio se nalet vlaka za prijevoz putnika broj 2506 (HŽPP) na vlak za prijevoz tereta broj 41200 koji je bio zaustavljen na pruzi radi otklanjanja primijećene smetnje.

U ovoj nesreći tri osobe su smrtno stradale, strojovoda, konduktor i maloljetna muška osoba, putnik u vlaku za prijevoz putnika. Ukupno je jedanaest putnika ozlijedeno, od kojih je dvoje teško i devet lakše. Uzročni čimbenik predmetne ozbiljne nesreće je da vožnja vlaka broj 2506 nije u potpunosti provedena sukladno izdanim



pisanim obavijestima, te prolazak vlaka za prijevoz putnika broj 2506 uslijed aktivacije tipkala vožnja po nalogu preko prostornih signala 6222 i 6322 u trenutku kad je na istima svijetlilo crveno svjetlo (odnosno znak „STOJ“) umjesto zaustavljanja, te iza prostornog signala 6322 nakon 383 m dolazi do naleta na zaustavljeni vlak za prijevoz tereta broj 41200.“

ŽDO i PU sisačko-moslavačka gotovo identično opisuju nesreću, uz napomenu da je uz tri osobe smrtno stradale, jedanaest osoba ozlijedeno te je prouzročena šteta velikih razmjera.

U to vrijeme, neposredno nakon nesreće Sindikat strojovoda Hrvatske obraća se medijima nudeći svoje viđenje. Kolege tvrde da signalizacija nije radila i da je to glavni krivac za nesreću. SSH tvrdi i da je strojovoda „posluživao vožnju po nalogu, a je li imao pismeni ili usmeni nalog, to ćemo vidjeti“, rekao je kolega i dopredsjednik Sindikata Dalibor Petrović. SSH održava i konferenciju za novinare na kojoj govore o tragediji kod Novske. U pozivu i u uvodu

same konferencije svoj postupak opravdali su "...netočnim izjavama zadnjih dana". "Izjave ne prikazuju što se dogodilo, pa smo morali sazvati konferenciju za novinare", kazao je Mrgan.

Dakle, tema konferencije su "dokazi o neispravnosti i nefunkcionalnosti sigurnosno-signalnih uređaja između kolodvora Okučani i Novska u vrijeme vožnje vlaka u kojem su poginule tri osobe, suprotno tvrdnjama člana Uprave HŽ Infrastrukture i inspektora Agencije za istraživanje nesreća". "Strojovoda je rukovao po vožnji po nalogu iz čega proizlazi da je imao dozvolu da prolazi kroz crveno. Ostaje sigurno da će policija utvrditi tko je kriv. Nesreća je mogla biti sprječena pomoću ljudi koji su vidjeli da je prošao kroz crveno. Dokazi da je bilo crveno su u instrumentima", kazao je kolega Dalibor Petrović. "Jedino vjerujemo DORH-u, nikome drugome", kazao je Petrović.

#### **AIN u svom izvješću konstatira ono čemu smo svjedočili:**

Tijekom razdoblja obavljanja poslova istrage nakon navedene nesreće, Odjel za istrage nesreća u željezničkom prometu bio je izložen raznim pritiscima javnosti, putem pisanih medija i javnih nastupa pojedinaca ili udruženja... "Kao i neznanja da su naše istrage neovisne i odvojene od sudskih ili upravnih postupaka i ne dovode u pitanje utvrđivanje krivnje ili odgovornosti pojedinaca."

Akrobacije i proizvodnja istine očitovala se i u zamjeranju policiji što nije našla nalog da strojovoda prođe na crveno. Petrović tvrdi da je strojovoda imao nalog da prođe crveno. "On je imao samo jedan nalog, ali dozvolite da je on možda imao i drugi nalog. Teško ćemo sve saznati, ali strojovoda sigurno nije prošao dva crvena, prometnik sigurno nije odgovoran", pojasnio je Petrović koji navodi da se sve sada mora točno utvrditi. Na pitanje je

li moguće da je strojovoda shvatio krivo, Petrović odgovara: "Recimo da je strojovoda krivo i shvatio, bilo je 15 minuta da netko vidi da je prošao kroz crveno i reagira".

Jedna od žešćih je i izjava D. Petrovića u kojoj tvrdi: "Vlak nije smio biti otpremljen iz Okučana. Nikad se nije dogodilo da bi strojovoda sam od sebe krenuo. Tu može biti da je dobio nalog, možda ga je netko zvao pa je dobio nalog preko telefona..."

**ŽDO i PU sisačko-moslavačka:** Na temelju svih prikupljenih podataka i dokaza, kao i na temelju rezultata provedenog neovisnog vještačenja po vještaku za željeznički promet, utvrđeno je da je strojovoda putničkog vlaka krećući se prugom od Okučana prema Novskoj, nakon izlaska iz kolodvora Okučani, prošao pored tri prostorna signala, pri čemu je pored prvog prostornog signala prošao na upaljeni zeleni signalni znak "Slobodno", dok je nesporno utvrđeno da je pored sljedeća dva prostorna signala prošao bez zaustavljanja na upaljeni crveni signalni znak "Stoj", a automatsko zaustavljanje vlaka djelovanjem "autostop" uređaja (koji se aktivira kod prolaska vlaka na crveni signalni znak) izbjegao je namjernim ručnim aktiviranjem prekidača "vožnja po nalogu". Takvo njegovo postupanje bilo je u uzročnoj vezi s nastalim posljedicama.

Utvrđeno je da je strojovoda putničkog vlaka, postupajući na opisani način, prekršio članak 132. stavak 2. i članak 134. stavak 1. Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (Narodne novine broj 107/2016. - dalje: Pravilnik) te je prekršio Pisani nalog SE-3/50 kojima je bila određena obveza vožnje prema signalnim znacima prostornih signala, čime je kao sudioniku željezničkog prometa kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozio promet da je izazvao opasnost za život i tijelo ljudi i imovinu velikih razmjera, pri čemu

je prouzročena smrt više osoba. Opisanim postupanjem ostvario je zakonsku obilježju kaznenog djela ugrožavanja posebnih vrsta prometa iz članka 225. stavak 4. i 1. Kaznenog zakona.

#### **AIN izjavljuje:**

AIN je dojavu o nesreći zaprimio dana 9. rujna 2022. godine u 21:40 sati od strane glavnog dispečera HŽI, Sektora za promet. Temeljem prikupljenih informacija odlučeno je da će istražitelji željezničkih nesreća AIN-a izaći na mjesto događaja radi obavljanja očevida i prikupljanja dokaza i činjenica navedene nesreće. Istraživanje koje provodi AIN je potpuno razdvojeno od istraživanja koja provode druga nadležna tijela u okviru svojih ovlasti sukladno nacionalnim propisima i sporazumima. Na mjestu događaja obavljen je detaljan pregled i fotografiranje mjesta nesreće, dokaznih predmeta, te naknadno prikupljanje svih dokumenata u cilju pronalaska dokaza i činjenica.

#### **SSH na konferenciji izjavljuje:**

..."strojovoda teretnog vlaka svojevremeno imao oduzetu poslovnu/zdravstvenu sposobnost, koja mu je vraćena putem suda..." Petrović je govorio i o tome da je strojovoda zaustavio vlak u blizini svoje kuće. Kazao je i da nije uobičajeno da se strojovodi vrati zdravstvena sposobnost, a da su ga iz HŽ-a vrati u sustav.

#### **ŽDO i PU sisačko-moslavačka:**

U odnosu na pogovor u javnosti da je strojovoda teretnog vlaka broj 41200, zaustavio vlak na navedenom mjestu u Rabiću radi nedopuštenog prihvata odnosno silaska migranata s vlaka, ti navodi su provjereni i u cijelosti otklonjeni kao netočni.

#### **SSH o pružnoj signalizaciji i SS uređaju izjavljuje:**

"Vlak nije smio biti otpremljen iz Okučana. Nikad se nije dogodilo da

je strojovoda sam od sebe krenuo. Tu može biti da je dobio nalog, možda ga je netko zvao pa je dobio nalog preko telefona..."

"Policija jako dobro slaže križaljke, ja se ne bojam", kazao je i ponovio da je strojovoda putničkog vlaka prošao kroz tri crvena, no rekli su da će odgovor na pitanje tko je kriv morati dati policija. Na pitanje što je glavni uzrok nesreće, Petrović kaže da je uzrok nesreće NEISPRAVNA SIGNALIZACIJA. "Zeleni, žuti, crveni", da je to strojovoda imao, on bi sigurno stao i to bi značilo da je signalizacija u redu i ispravna", ponovio je Petrović.

#### **AIN je napravio analizu SS sustava**

#### **- kvarovi i smetnje na dionicima Okučani-Novska u razdoblju od 1. 3. 2022. - 9. 9. 2022.**

"Na dionici pruge Okučani - Novska nalazi se sedam ŽCP-a i jedan PP, te osam prostornih odsjeka. Prema načinu funkcioniranja svi ŽCP-i i PP su automatski uređaji s daljinskom kontrolom. Prema evidenciji HŽ Infrastrukture d.o.o. odjela za održavanje SS i TK postrojenja u periodu od 01.03.2022. - do 09.09.2022. godine na predmetnim ŽCP-ima zabilježeno je 3 smetnje i 25 kvarova, a na prostornim odsjecima zabilježeno je 5 smetnji i 14 kvarova.

Pred sam nastanak predmetne nesreće signalno sigurnosni uređaj za osiguranje APB-a se resetirao te je na svim prostornim signalima postavljen signalni znak „Stoj“. Uređaj je u tom trenutku detektirao određenu neispravnost te postavio svu signalizaciju u stanje veće sigurnosti tj. signalizirao je restriktivnije signalne znakove. Na taj način zadovoljena je odredba članka 34. stavka 4. gore navedenog Pravilnika."

#### **SSH:**

"Tu se nešto iza brda valja, kad su rekli da je signalizacija ispravna... to su rekli, a vidimo da to nije istina. Očito se istraga usmjerava da je

krivac onaj koji se ne može braniti. Ako imate taj moderan uredaj... probajte vi zamisliti što se pokušava zataškati...", rekao je Petrović.

#### **ŽDO i PU sisačko-moslavačka:**

„Slijedom svega utvrđenog, proizlazi da postupanje strojovode teretnog vlaka broj 41200 i prometnika vlakova u kolodvoru Okučani i kolodvoru Novska nije predstavljalo kršenje odredbi Pravilnika, niti drugih relevantnih propisa i internih akata te nije bilo u uzročnoj vezi s nastalim posljedicama, radi čega se u njihovom postupanju ne stječu zakonska obilježja kaznenog djela koje se progoni po službenoj dužnosti.

#### **AIN sigurnosne preporuke:**

temeljem provedenog istraživanja ove nesreće, u cilju povećanja sigurnosti željezničkog sustava AIN izdaje Agenciji za sigurnost željezničkog prometa sljedeće sigurnosne preporuke:

- AIN/06-SR-01/2023: Sva vučna željeznička vozila koja prometuju na mreži pruga Republike Hrvatske trebala bi biti opremljena uređajima s digitalnim zapisom brzine kretanja prilikom prve modernizacije ili redovitog popravka, a najkasnije do 1. srpnja 2027. godine.

- AIN/06-SR-02/2023: Sva vučna željeznička vozila koja sudjeluju u prijevozu putnika, a prometuju na mreži pruga Republike Hrvatske trebala bi biti opremljena uređajima za video zapis vožnje vlaka prilikom prve modernizacije ili redovitog popravka, a najkasnije do 1. srpnja 2027. godine.

- AIN/06-SR-03/2023: Uključeni željeznički prijevoznik, HŽPP, trebalo bi u sadržaj za stručno osposobljavanje strojovoda uključiti veću pozornost oko opasnosti prolaska vlaka pored signala koji zabranjuju daljnju vožnju, kao i veću pozornost za obveznu primjenu odredbi Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu

(NN 94/15) i Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (NN 107/16).

- AIN/06-SR-04/2023: Uključeni željeznički prijevoznik, HŽPP, trebalo bi revidirati vlastiti sustav upravljanja sigurnošću, po pitanju radnih postupaka strojovoda.

- AIN/06-SR-05/2023: Željeznički prijevoznici na području RH dužni su redovno jednom mjesечно provesti uskladihanje vremena video zapis vožnje vlaka i uređaja za digitalni zapis brzine kretanja.

- AIN/06-SR-06/2023: Upravitelj infrastrukture, HŽI, dužan je redovno jednom mjesечно provesti uskladihanje vremena na uređajima koji zapisuju podatke.

- AIN/06-SR-07/2023: Na svim vučnim željezničkim vozilima koja prometuju područjem željezničkih pruga RH u slučajevima vožnje po nalogu prilikom prelaska preko balize, ugrađena AS oprema na vozilima trebala bi ograničiti brzinu vožnje do Vmax= 40 km/h, a vožnja do slijedećeg prostornog signala ograničava se na Vmax=30 km/h. U slučaju da trenutno ugrađena AS oprema ne može ispuniti prethodno navedene zahtjeve, ostavlja se rok najkasnije do 1. srpnja 2025. godine da se vozila prilagode traženim zahtjevima.

- AIN/06-SR-08/2023: Upravitelj infrastrukture, HŽI, trebalo bi poboljšati nadzor SS uređaja sukladno odredbama Pravilnika o održavanju SS uređaja (HŽI-400) i Upute o postupku radnika izvršnih službi sa SS i telekomunikacijskim uređajima (HŽI-432).

# PANEL ODRŽIVOST ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA - PLANIRANJE ZA RAZVOJNU BUDUĆNOST

PIŠE: Milan Brkić  
FOTO: Milan Brkić



U organizaciji Saveza za željeznicu održan je u sveučilišnom kampusu Borongaj 14. lipnja 2023. panel o održivosti željezničkog sustava u Hrvatskoj.

U uvodnom dijelu održane su 3 prezentacije „Održivost željezničkog sustava u Hrvatskoj“, „EZ provjera infrastrukturnih podsustava u funkciji dugoročne održivosti željezničkog prometa“ te „Kako planirati za ljudе i ekonomiju? Ključni elementi razvoja održive željeznice“.

Zanimljivo, ali ne i iznenadujuće na panel se nije nitko odazvao iz MMPI, HŽI, HŽ PP i HŽ Cargo. Očito njih ova problematika ne zanima

jer je za proračunske ovisnike održivost željezničkog prometa i dalje neupitna.

U prezentaciji o održivosti željezničkog prometa Milan Brkić je naveo nekoliko činjenica o poslovanju „privatnih prijevoznika“ natržištu željezničkih usluga u RH. Kao što je poznato već 2013. godine registrirani su prvi privatni željeznički prijevoznici u RH. U početnom razdoblju, nakon dobivanja dozvola, prijevoznici su prolazili fazu ishodište rješenja za sigurnost dio A i B i ostvarivanja ostalih uvjeta. Prve komercijalne aktivnosti novoregistriranih prijevoznika počele su u 2014. Već u početnom razdoblju

liberalizacije prijevoznici su bili suočeni s brojnim problemima. Daljnje pogoršanje uvjeta poslovanja nastaje od 2016. godine otpočinjanjem velikih investicijskih radova na modernizaciji i obnovi željezničke infrastrukture uz istovremeno smanjivanje brzina zbog nedostatnog održavanja. Unatoč navedenim činjenicama nakon liberalizacije tržišta prisutan je stalni rast prijevoza tereta željeznicom. Posebno teška godina za prijevoznike je bila 2022. zbog naglog pogoršanja stanja infrastrukture, poskupljenja energetika i problema s prelascima granice sa Srbijom i Mađarskom. U postojećim

uvjetima prijevoz nije pouzdan. Prijevoznicima je zatvaranje dionica pruga koja traju 2 do 5 dana neprihvatljivo. Kod zatvaranja dionica na koridorima ne nude se alternative. Resorno ministarstvo u potpunosti zanemaruje željezničke prijevoznike iz „realnog“ sektora kod planiranja i provedbe modernizacije infrastrukture. Prijevoznici smatraju da je održavanje infrastrukturnih podsustava u potpunosti zanemareno. kod nas do sad nije bila praksa.

U prezentaciji o planiranju održive željeznice Ante Klečina daje osrt na potrebu strukturiranja usluga u prijevozu putnika te optimalnom korištenju postojećih infrastrukturnih kapaciteta u funkciji mobilnosti stanovništva.

Nakon zanimljivog panela može se zaključiti sljedeće:

- Radi očuvanja ove gospodarske grane Država treba uvesti subvencije za teretni željeznički prijevoz kojima bi se kompenzirali dodatni troškovi prijevoznicima koji nastaju tijekom izvođenja radova na obnovi infrastrukture te ponovno uspostavio prijevoz pojedinačnim vagonima ili grupama vagona.

- Upravitelj infrastrukture treba posebnu pozornost posvetiti održavanju infrastrukturnih podsustava i regulaciji prometa kako bi prijevoznici mogli

konzumirati usluge upravitelja infrastrukture sa zajamčenom kvalitetom jer o tome bitno ovise ulazni troškovi prijevoznika.

- Projekti obnove i modernizacije infrastrukture trebaju biti bolje pripremljeni, njihovu realizaciju treba povjeriti pouzdanim izvoditeljima koji će radove obaviti u ugovorenim rokovima i kvalitetno, a sustav EZ provjere treba primjenjivati od samog početka pojedinog projekta.

- Revitalizacija „unske“ pruge značajno bi doprinijela iskorištenju postojećih kapaciteta i dalnjem razvoju srednje dalmatinskih luka te postupnom povećanju prijevoza ekološki prihvatljivim transportnim sustavom na području RH.





**ĐANI STIPANIČEV**  
pjevač

## PAMTIM POSEBAN MIRIS VLAKA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

*On je pjevač, kazališni glumac i glazbenik. Član je kazališta „Komedija“ i kvarteta „Četiri tenora“, a više od jednog desetljeća bio je dio klapa „Dalmati“. Zahvaljujući svojim nesvakidašnjim glasovnim mogućnostima vrlo brzo se etabirao na hrvatskoj glazbenoj sceni kao jedan od najboljih interpretatora kako one tradicionalne, tako i suvremene vrste glazbe. U prilog tome govori i činjenica da je na svoja 3 do sada objavljena albuma pored poznatih dalmatinskih uspješnica otpjevao i neke hitove iz svjetski poznatih muzikala, kao i neke svoje pjesme koje pripadaju zabavnom glazbenom izričaju. U kazalištu „Komedija“ igrao je u mnogobrojnim predstavama, rock operama i muziklima poput „Jesus Christ Superstar“, „Briljantin“ ili „Jalta, Jalta“, u kojima je uglavnom tumačio naslovne uloge. Nastupao je i na našim najvećim glazbenim festivalima; „Melodije Jadrana“, „Šibenska šansona“, „CMC Festival“, kao i na natjecanju za izbor hrvatskog predstavnika na „Eurosongu“, odnosno „Dori“. Sudjelovao je i u brojnim televizijskim emisijama poput „Zvijezde pjevaju“ (gdje je bio i mentor), „Evergreen“, „Svirci moji“, „Lijepom našom“... Isto tako, organizirao je i veliki broj humanitarnih koncerata te nastupao diljem Europe, Amerike i Kanade. Za svoj umjetnički rad nagrađen je mnogobrojnim priznanjima i nagradama, a za ovu priliku spomenut ćemo samo one najvažnije; Nagrada za interpretaciju na Splitskom festivalu, Prva nagrada publike i Nagrada za najbolju interpretaciju na Festivalu dalmatinske šansone, Prva nagrada stručnog žirija i Prva nagrada publike na Festivalu Šibenik, Nagrada hrvatskog glumišta, a odlikovan je i Redom Danice hrvatske s likom Marka Marulića. On je Đani Stipaničev i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“, a sam razgovor izgledao je otprilike ovako...*

**Poštovani gosp. Stipaničev,** prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, da krenemo od Vašeg djetinjstva; kako je bilo odrastati u jednom poznatom jadranskom turističkom središtu i po čemu posebno pamtite taj period života?

Bilo je lijepo živjeti i odrastati u gradu Šibeniku, kao i provoditi duga ljeta u Tribunjima, mjestu odakle potječu svi Stipaničevi bez daljnog. Lijepo su posebno uspomene na osamdesete jer sedamdesete su ipak nekako ostale u magli krhkih sjećanja. Tada je Šibenik zapravo bio veoma razvijeni industrijski grad omeđen dvama velikim tvorničkim kompleksima, „TLM“-om i „TEF“-om. Samim tim kad nije bilo vjetra bili smo i poprilično zagadeni nusprodukta u proizvodnji aluminija, elektroda i ferolegura. No zato smo bili u vrhu po prihodima i BDP-u. Sport i kultura su također „cvali“. Možda ipak proslava titule prvaka u košarci s legendarnim Draženom i trenerom Đurovićem zauzima tu neku nezaboravnu poziciju pogotovo kad imate 13 godina.

**Zanimljiv je podatak da iako ste djetinjstvo proveli na Jadranskom moru, mjesto Vašeg rođenja više gravitira jednom drugom moru, točnije onom Panonskom...**

Da, moja majka je iz banatskog sela Mokrin odakle je i Miroslav Antić, te je malo poznato i pravi James Bond po kojemu je kreiran najpoznatiji filmski junak svih vremena, a po stvarnom imenu Dušan Popov. Beskrajna ravnica dokud pogled seže na bilo koju stranu bila je kontrapunkt mom odrastanju u krševitoj, obalnoj Dalmaciji. Odlazili bi k baki i djedu ponekad i ljeti u ranijim fazama djetinjstva, a češće zimi kad je znalo biti i -20 stupnjeva.

**Nakon završene srednje škole upisujete biologiju na Prirodno-matematičkom fakultetu u Zagrebu. Znači li to da ste namjeravali baviti se prosvjetnim radom?**

Objektivno nisam imao jasnú sliku što će se desiti nakon što završim upisani fakultet. Kod mene su se stvari počele zapravo odvijati same po sebi, tako da sam recimo zadnji ispit položio 99-e kad sam već imao iza sebe nekoliko nastupa na splitskom i šibenskom festivalu

te „Dori“, a aktivno sam pjevao sa tada vrlo popularnom zagrebačkom klapom „Dalmati“ koji su mi omogućili i financijski neovisan period studiranja. Bila su to također lijepa vremena iako prožeta ratnim stradanjima i patnjama.

**Početak Vaše pjevačke karijere vezan je uz studentske dane, točnije uz jedan pjevački zbor...**

Počeo sam pjevati kao brucos u mješovitom pjevačkom zboru „Moša Pijade“, kasnije nazvan „Lira“ pod ravnjanjem velikog maestra Emila Cossetta. Tu sam stekao prva pjevačka iskustva i spoznaje o glasovnim predikcijama. Usposredno s tim pjevao sam u neformalnoj klapi studenata, a zvali smo se „Teuta“ te iako nismo ubilježili neke brojnije i konkretnije nastupe, bili su dio mojeg stasanja i usmjeravanja ka glazbenim vodama.

**Usposredo s pjevanjem, vrlo uspješno počinjete se baviti i glumom. Kako je počeo taj dio Vaše karijere?**

Završetkom studija u ljetu 1999. godine, nekako sam upao u stanoviti vakuum s propitkivanjem što i kako dalje u profesionalnom i inom

smislu. Tada je krajem godine uslijedio poziv legendarnog „Komedijinog“ glumca i režisera Vlade Štefančića koji me pozvao glumiti i nastupiti u rock operi „Jesus Christ Superstar“ što sam nakon nekolikog nećkanja i prihvatio, te nastupio u „Lisinskom“ po prvi put u ulozi Isusa početkom travnja 2000. godine. Sve ostalo je povijest.

**Koji trenutak je bio prijeloman da shvatite kako je pjevanje, odnosno kazalište ono čime ćete se u životu baviti?**

Pa već ušavši u klapu „Dalmati“ počeo sam 1993. godine nastupati na omiškim festivalima te tada vrlo jakom Splitskom festivalu. Suradivali smo kao klapa s najvećim zvijezdama tadašnje glazbene scene; da ih sad ne nabrajam. Usporedo s tim, počeo sam i samostalno snimati i nastupati negdje od 1996. godine kad sam snimio i prvu solo pjesmu „Kap života“. Naravno da sam već tada iako apsolvent (a to je potrajalo prvenstveno zbog mnoštva nastupa i koncerata) znao da će glazba biti moja sfera interesa i izvor prihoda za život.

**Bili ste ako ne glavni, a onda barem jedan od glavnih aktera u izvedbama najvećih mjuzikala i rock opera na ovim prostorima, počevši od „Jesus Christ Superstar“ pa sve do „Jalta, Jalta“. Koju od tih uloga najviše doživljavate kao svoju?**

Evo recentno smo obnovili „Jesusa“ za kojeg držim da je vjerojatno najkompletnija glazbena predstava kazališta „Komedija“ u njezinoj povijesti. Zbilia je užitak igrati ulogu Isusa a pogotovo kad imam briljantne kolegice i kolege iz famoznog ansambla „Komedije“. Osim te uloge, veoma mi je draga uloga Radamesa u Elton Johnovoj „Aidi“, ali i Griše u „Jalti“ te Edwina u opereti „Kneginja čardaša“.

Ima još puno predivnih uloga i uprizorenja tijekom moje 23 kazališne godine.

**Vi predstavljate i jednu četvrtinu pjevačkog kvarteta „4 Tenora“. Koliko ste već zajedno i kako se uopće rodila ideja da formirate kvartet?**

Zajedno smo u ovom sastavu već pet godina, a ukupno od početka sedam. Ideja je prvenstveno bila da se napravi super klapa ali samo od njihovih tenorskih perjanica kako bismo i mi sami uživali u toj zvučnoj raskoši i ponudili tržištu jedan potpuno novi i poprilično jedinstveni proizvod koji se usprkos svim našim pojedinačnim karijerama uspio održati i uvijek i iznova puniti te oduševljavati auditorije diljem zemlje, a i šire. Nedavno rasprodani „Lisinski“ tri tjedna prije koncerta je najbolji dokaz za to.

**Poseban dio Vašeg javnog angažmana predstavlja i humanitarni rad. Možete li nam otprilike reći koliko je to do sad organiziranih humanitarnih koncerata i što je to što Vas posebno inspirira i potiče za takav vid Vaših aktivnosti?**

Nikada nisam išao za tim da bih brojao i bilježio takove nastupe. Oni su jedinstveni dio karijere svakog glazbenog pojedinca ili grupe te se ne bih izdvajao od bilo koje kolegice ili kolege. Za takve koncerte treba ponešto slobodnog vremena i volje, a kada oni ispune svoju svrhu tada smo i mi iz umjetničkih sfera ispunjeni i zadovoljni.

**Kao potvrda Vašeg kvalitetnog rada uslijedile su i brojne nagrade, kako one od strane struke, tako i od publike. U kojoj mjeri kod nas takve nagrade utječu na karijeru jednog glazbenika?**

Utječu zasigurno. One su potvrda određene kvalitete koju



posjeduješ kao i uloženog truda u određenom periodu kreativnog rada. Naravno da se od njih ne živi, ali zacijelo utječu na vidljivost pojedinca te su podstrek u dalnjem radu i stvaranju novih vrijednosti. Poneki put ne dođu a očekuješ ih i zavređuješ, a ponekad se ugodno iznenadiš kada te daruju.

**Ima li pored svega što smo spomenuli nešto što u ovom profesionalnom dijelu karijere niste ostvarili, a željeli biste? Možda neka opera...**

E da..., to bi zasigurno moj povremeni profesor pjevanja, veliki tenor pok. Stojan Stojanov Gančev silno želio, baš kao što i ja negdje još nisam otklonio tu mogućnost mada su za to šanse sve manje. Možda bih volio i snimiti neku autorsku pjesmu koja bi bila samo moja i za mene karakteristična, a koja bi ušla u neke evergrinske almanahе. No najveća želja mi je dugo i što kvalitetnije trajanje na sceni kao soliste maticnog teatra i kao glazbenika na koncertnoj platformi.

**Da se sad malo posvetimo i našoj osnovnoj temi; možete li se za ovu prigodu prisjetiti nekih Vaših prvih iskustava sa željeznicom, odnosno vožnji vlakom?**

To bi bilo negdje u ranom djetinjstvu, početkom sedamdesetih kada bi se vozili vlakom iz Šibenika preko obligatnog Perkovića, Knina, Bihaća, Novske preko Sl. Broda, Vinkovaca do Beograda odakle bi nastavili „famoznim“ šinobusom do Kikinde. Naravno da bi u tzv. „kušet“ kolima bilo sjajno, a posebno u spavačim kolima kada te vlak svojim ujednačenim ritmom vožnje blaženo uspava. Pamtim i poseban miris vlaka iako mi njuh danas nije jača strana. Naravno, obavezna je pohana

piletina koja je uvijek bila na meniju svih putovanja vlakom. Pamtim i jednu skoro epsku priču povratka iz Beograda kada je Šibenik bio pod skoro metar snijega u siječnju 1985. ili čak 1986. godine. Po izlasku iz vlaka smo pomislili da smo stigli u Novosibirsk a ne u mediteranski Šibenik. Od vijavice smo se jedva probili do stana nekih kilometar i pol udaljenog od glavnog kolodvora. Nezaboravno...

**Ta iskustva „podebljali“ ste tijekom svog studiranja u Zagrebu...**

Da. Išlo se i na gostovanja sa navijačima Hajduka put Beograda do „Marakane“ ili pak Osijeka. Bilo je zabavno u Kninu 1990. godine kada su nas hajdukovi i navijače „Dinama“ (putovasmo tada skupljepa vremena) na putu iz Splita za Zagreb kamenovali na prolasku kroza nj. Također i „krvavi Uskrs“ sam proveo u vlaku. On nije prošao tada ličkom trasom već srećom preko Bihaća. Tada 31. ožujka 1991.g. poginuo je na Plitvicama prvi hrvatski policajac Josip Jović.

**Kasnije tijekom karijere, putovali ste nekima od najboljih svjetskih željeznica. Tu se posebno ističe Vaš boravak u Tokiju i vožnja japanskim vlakovima. Kakve utiske imate s tih vožnji??**

Neviđena i neusporediva točnost i preciznost. Čistoća i opremljenost, brzina pa i oblik su jedinstveni za zemlju izlazećeg sunca. Nisam imao prigodu voziti se među gradovima, ali dovoljna je bila i podzemna željeznicu za ono što svi znamo o japanskim vlakovima.

**Kojim ste još željeznicama imali priliku putovati?**

Jedna vožnja do St. Galena u Švicarskoj odmah iza Lihtenštajna i istočnog Tirola mi je ostala najbajkovitija. Kada prolazite kroz

sva ta prekrasna alpska mještašca koja si dotad gledao samo na utrkama svjetskog kupa za skijašice i skijaše, zastane vam dah. Barem meni koji sam pasionirani poklonik bijelog sporta. Naravno, putovao sam podzemnim vlakovima u New Yorku, Londonu, Parizu, spomenutom Tokyu, Budimpešti, Rimu, Beču, Berlinu, Torontu. Ali mali čuveni vlakići u San Franciscu je zbilja poseban. Malo je zastrašujuć, no mora se probati. Naravno, zbog kosine po kojoj se vozi.

**Putujete li ponekad i našim željeznicama?**

Na žalost, od samostalnosti na ovamo uopće ne.

Jedan vlak koji već desetljećima ne vozi, a pokraj kojeg smo Vas nešto ranije i fotografirali, svojevrsni je zaštitni znak grada u kojem živite. Riječ je naravno, o popularnom „Samoborčeku“. Ideja o njegovoj obnovi nije nova, no čini se da je od ideje do realizacije predug put...

Svima nama koji živimo u Samoboru

to je „vlak zvani čežnja“ i svi ga nekako priželjkujemo i maštamo o njemu. Ne možemo vjerovati da se ni jedna od vlasti koje su do sada bile, a nakon propasti te pruge i njenog zatvaranja, nije dovoljno založila za njenu ponovnu revitalizaciju. Trebalo bi zapravo samo od Podsuseda prema Bregani postaviti tračnice i na taj način osposobiti tu „priču“. Samobor bi tim potezom nebrojeno puta dobio na kvaliteti života, pogotovo sad kad je povezanost sa Zagrebom očajna; tko nema osobni automobil, zbilja je u „traumi“. Vlak je ono najelegantnije, najlepše, najbrže i najbolje prijevozno sredstvo. Tako je svuda u cijelom svijetu, samo je kod nas to na zadnjem mjestu prioriteta. Unatoč tome, svi se nekako nadamo da ćemo još za života dočekati da se vrati taj „Samoborček“ i da do Zagreba konačno imamo vezu kakvu zaslužujemo.

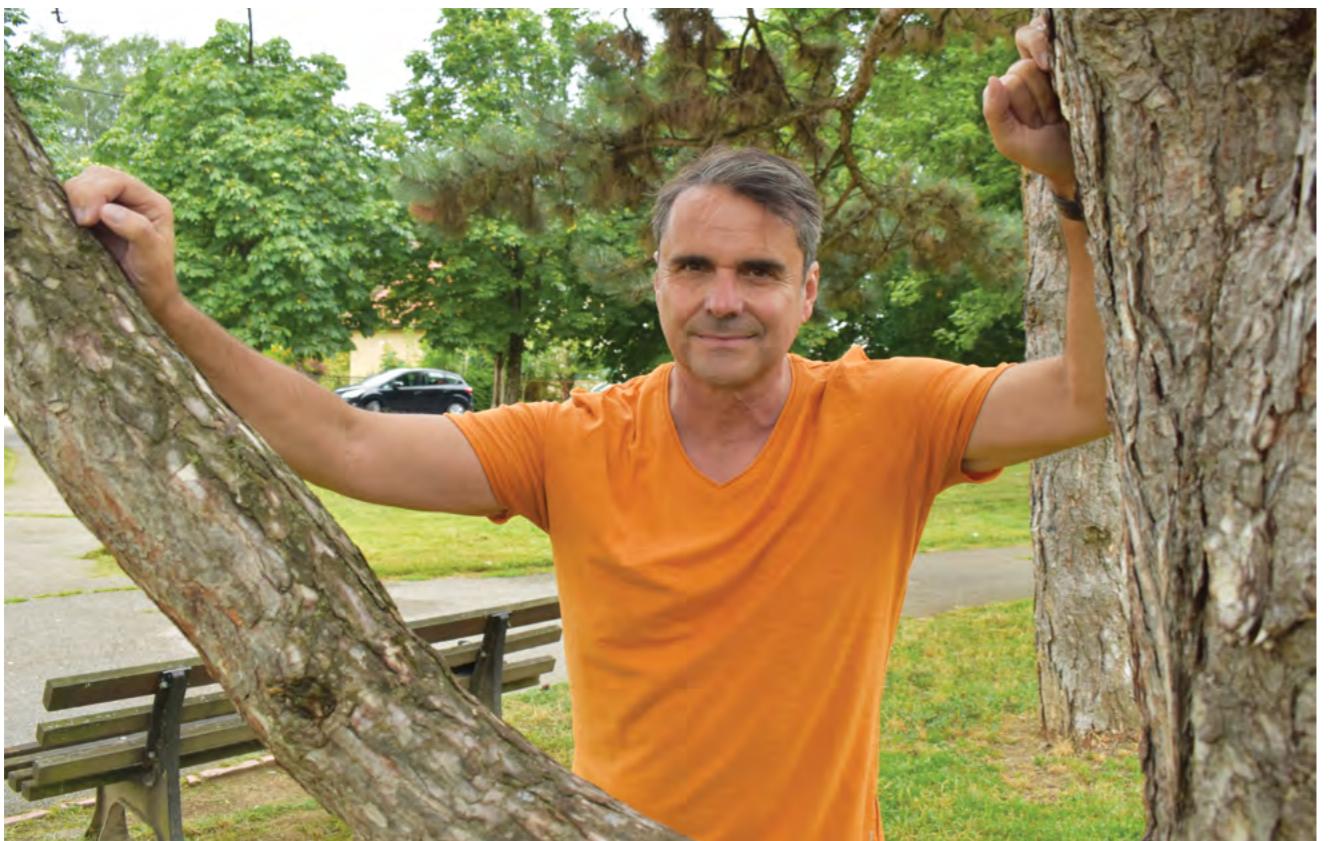
Bili ste i neizostavni dio jednog novogodišnjeg expresnog vlaka koji je polazio iz „kolodvora Kaptol, s perona Komedija“. Sretinci koji su imali priliku „putovati“ tim

**vlakom spominju to kao jedno nezaboravno iskustvo. O čemu je bila riječ?**

Bio je to tzv. „Operetni Express“, koji je simbolički povezao metropole operete od prije 100 i „kusur“ godina: Beč, Peštu i Zagreb. Naravno, radilo se o „Komedijinoj“ produkciji najljepših operetnih arija iz pera skladateljskih magova operetnog štiva Kalmana, Lehara, Straussa. Kroz skečeve vrsnih „Komedijinih“ glumaca svi smo bili u tom vlaku ili na nekom od popularnih kolodvora. Sjajan projekt.

**Poštovani gosp. Stipanićev, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želimo Vam puno uspjeha u životu i karijeri, te još puno lijepih putovanja vlakovima!**

Nadamo se svi ljepšim vremenima i povratku prekrasnim i novim vlakovima na dobrim starim relacijama. Hvala na pozivu i prilici da obnovim svoju „memorijsku karticu“ kad su u pitanju teme o željeznicama.



BROJ 135 srpanj - kolovoz 2023.



**MARIO GOTAL**

šef kolodvora Virovitica

# LIJEPO JE RADITI NA ŽELJEZNICI

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

*Viroviticu kao grad realno ne treba predstavljati. Prometni položaj određen je križanjem dvaju važnih hrvatskih i europskih prometnih smjerova: nizinom Drave od zapada prema istoku i sjever jug zbog prijelaza Drave od Barcsa (HU) - Terezino Polje - Virovitica. Nedaleko je i općina i željeznički kolodvor Suhopolje. Naš sugovornik živi u Suhopolju, a sjedište mu je u Virovitici. On je Mario Gotal. Rođen je u Virovitici 18. lipnja 1960.. Otac mu je bio željezničar koji je radio kao školski u Virovitici, onda je premješten u Koprivnicu pa za šefa kolodvora u Pitomaču. I to je Marijevo rano upoznavanje željeznice, do četvrte godine. Nakon toga otac postaje šef kolodvora Suhopolje i od tad je i Mario u Suhopolju. Reče mi: zaljubljen sam u Suhopolje i tu sam do mirovine. S umirovljenjem namjerava preseliti u Viroviticu. ŽOC je završio 1978., da bi odmah nakon završetka škole počeo raditi u Špišić Bukovici. Slijedi rad u Suhopolju pa premještaj u Križevce gdje je zapravo ispeka zanat prometnika vlakova. Njegov željeznički put čine mjeseci i godine rada po zamjenama u kolodvorima Bjelovar, Đurđevac, Kloštar. Od poznatijih željezničara pod nadzorom su mu bili Franjo Hiržin, Alen Križić i Damir Vukić. Inače, obitelj mu broji troje djece koja su osnovala svoje obitelji, zaposleni su, situirani. Ima i četvero unučadi. Već treću godinu radi na radnom mjestu šefa kolodvora Virovitica koji pokriva područje Špišić Bukovice, Suhopolja i Đulovca.*

**Gotovo da i ne trebam pitati što te je dovelo na željeznicu?**

Otac željezničar, stric željezničar, bratić željezničar, pokojni brat željezničar. Tu mi je od malih nogu usađivana ljubav prema željeznici. U tim mojim dječjim godinama živjeli smo na kolodvorima Virovitica, Koprivnica, Pitomača i Suhopolje. Ostalo se dogodilo gotovo samo od sebe.

**Svima nama ostanu duboko urezani ti počeci, taj dolazak na željeznicu. Kod tebe nije jednostavno razgraničiti kad si ti došao na željeznicu. Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicu?**

Naravno, naravno. 1978. moja generacija počinje raditi. U to vrijeme dizel vuča je bila samo za ubrzane i brze vlakove Osijek - Zagreb. Ostalu vuču su obavljale parnjače. Ta ljepota danas je otišla potpuno u zaborav.

No da se vratim odgovoru na pitanje. Nisam od onih koji se vole eksponirati. Zgodan primjer iz tog vremena kad sam počeo raditi. Ja mladi željezničar, a došla

mi učenička novinarska ekipa iz virovitičke gimnazije s namjerom predstaviti upravo jednog mладог željezničara. Za one koji ne pamte toliko željeznička je u to vrijeme bila poznata po alkoholizmu. Zbog toga smo mi ovdje imali treće grupaše koje smo od milja zvali „Dora puk“. Pitaju ti gimnazijalci koji je veliki problem na željeznicu. Ja ispričam i jedva sam čekao da izade taj broj. Dobijem ga i pročitam kako sam rekao: „Veliki je problem to što se željeznicom vozi jako puno pijanih putnika.“ Možete misliti kako je to meni tad izgledalo...

**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?**

Definitivno, na našoj Podravskoj pruzi započeo bi modernizaciju, jer ovo ne vodi prema dobrom. U mojim počecima Virovitica je bila željeznički centar, šest industrijskih kolosijeka danas je to svedeno, malte ne, na nulu. Industrija slabo ili nikako radi. Nestala je šećerana, Tvin, silosi slabo

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

Iskreno, stara sam generacija koja ubrzano odlazi sa željeznicu. Pamtim življu željeznicu, rekao bih i bolju. Ja imam običaj reći kako je u Virovitici svaki dan nedjelja, što će reći malo bruta, malo putnika, malo vlakova, a nekad je ovdje sve vrilo od posla, od putnika i bilo je veće zadovoljstvo dolaziti na posao. Bio je gušt raditi dok je bilo više posla.

**Kad imate priliku zastati ujutro, kad se probudite i virnete u dušu, možete li samoj sebi reći kako na posao relaksirani, bez grča u želuci?**

Nikada. Ja zaista nastojim sve probleme zadržati u svom kolodvoru. Ako ne mogu riješiti koristim propisanu proceduru. Takav pristup stvarao je i održavao zadovoljstvo svih nas u kolodvoru i donosilo je dobru radnu atmosferu.

**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?**

Tko god se pojavi ovdje, na mom području nema nikavog problema. Izlazimo maksimalno u susret i dapače, potičemo ih da rade što više, željni smo povećanje posla.

**Ne radite u turnusu, ali posao ostavlja traga u našim životima. Kako na vaše zdravlje i život utječe posao?**

Ja sam na osmicama, a godinama sam radio u turnusu. U to vrijeme bio sam mlad, bilo je više posla i raditi 12/24/12/48 bilo je ok. Nekako je uz takav rad bilo više slobodnog vremena za dodatne poslove u

privatnom životu. Međutim, što sam stariji to je bivalo sve teže.

**Obilazeći Lijepu našu često susrećem kolegice i kolege koji nisu zadovoljni radnim uvjetima. A kako je na vašem području? U kakvim radnim uvjetima se radi tu na tvom području?**

Ja mislim da su solidni. Dio uređenja sami smo odradivali nabavljajući materijal preko regionalne jedinice, a dečki su radili sami. Sad nam je na redu Suhopolje, a u Virovitici se radi sanitarni čvor i čekaoice, a nakon toga prometni ured i fasada uz promjenu kompletne stolarije do kraja ove godine.

**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?**

Novaca nikad dosta i svi mi imamo nekakva očekivanja. Plaća je u startu mala. Izvršne radnike „spašava“ noćni rad, rad subotama i nedjeljama. Dočim, oni izvršni radnici koji ne rade u vrijeme kad im se obraćunava





dodatak za otežane uvjete rade za crkavicu. To je i najveća prepreka dovođenju novih, mlađih radnika u takve kolodvore. Istovremeno ne smijemo biti neskomorni obzirom na količinu uloženog rada u jednoj smjeni, mogu reći da i nisu loše. Konkretno, ja sam zadovoljan s plaćom, s tim da je plaća šefova „otisla“ gore.

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

Moja priprema za mirovinu događa se kroz članstvo u udruzi umirovljenika. Supruga i ja članovi smo folklorne skupine županijske udruge umirovljenika i to nam je glavna preokupacija.

Prijašnjih godina bio sam jako aktivan u nogometu, u HNK Suhopolje. Aktivan sam i u udruzi branitelja ovdje u Suhopolju.

Kad se osvrnete na životni put, na vrijeme iza sebe kažete li samoj sebi da žalite za nekim

#### neispunjениm snovima?

Na poslu volio bih dočekati da je kolodvor Virovitica primjereno uređen, jer je županijsko središte. Jednako bi volio da se cijela Podravska pruga modernizira i ponudi prijevoz željeznicom dostojan vremena u kojem živimo. Nadam se da će se u narednom vremenu promjeniti odnosi u HŽ Infri tako da se uvažava glas baze. Naime,

ako netko zna kakvi su problemi u nekom kolodvoru onda to najbolje znaju ljudi koji u njima rade. Volio bi da se opet uvede prigradski promet u Virovitici.

Na tom području u funkciji su vjerojatno najstariji uredaji kojima se regulira promet vlakova. Kako funkcioniraju?

O da! Ne znam točno koliko su stari, ali su pouzdani. Virovitica je jedan

dosta specifičan kolodvor koji u biti nema osiguranja uredajima. Za ulazne vožnje s jedne i duge

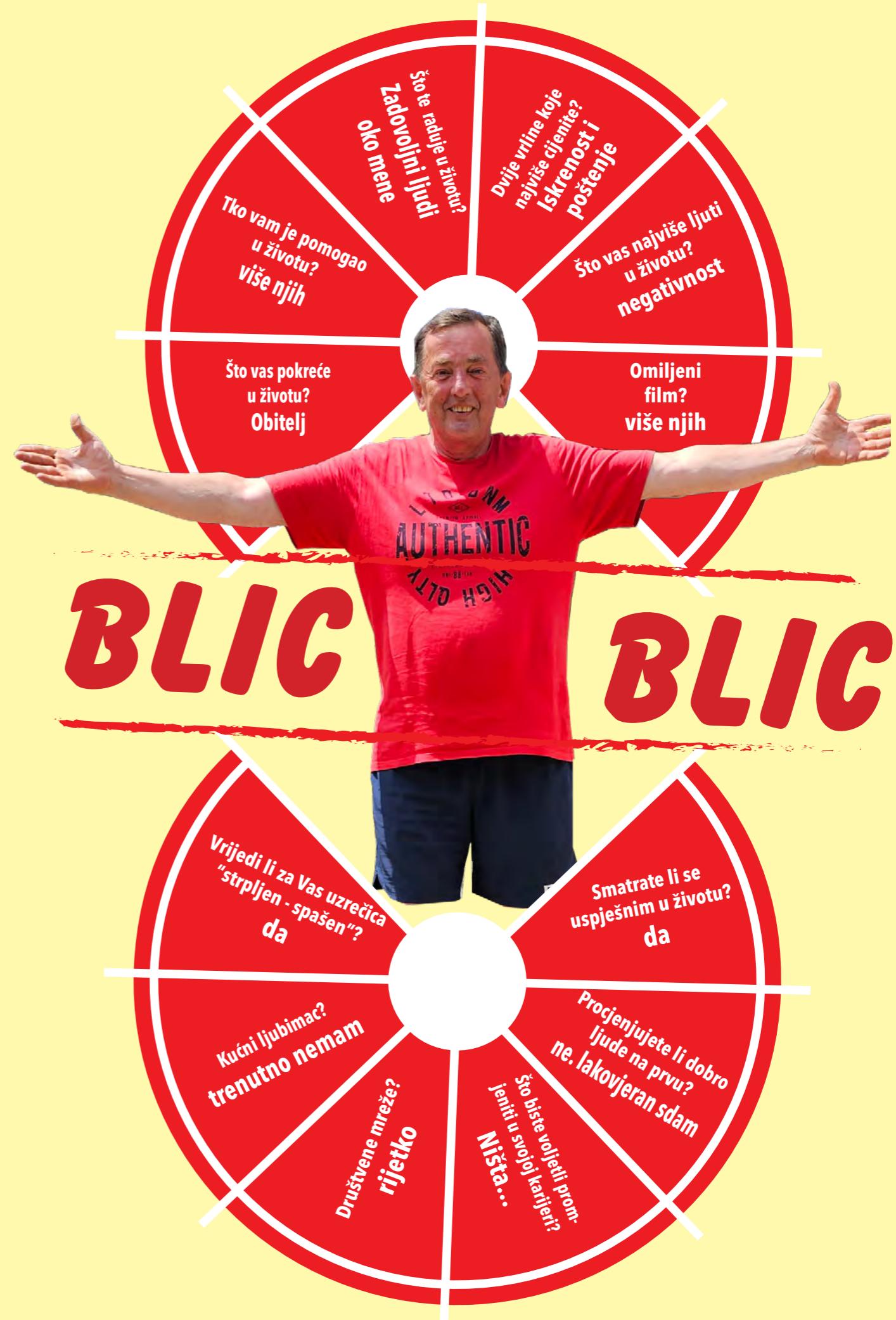
strane daje se privola, ali skretnice nisu u ključevnoj ovisnosti, tako da skretničar daje pod brojem da je postavio skretnice za zapovjedenu vožnju i to je to.

Temeljem svog bogatog željezničkog iskustva molimo te za poruku generaciji koja tek treba doći na željeznicu?

Lijepo je raditi na željeznicama.

Član si SPVH valjda od prvog dana kad smo se upoznali u Virovitici. Kako ocjenjuješ rad SPVH?

Koristim priliku zahvaliti se SPVH-u na puno toga. Uvijek sam nailazio na dobru i otvorenu suradnju, uvijek sam dobivao traženu pomoć. Mislim da radite pravi posao. Evo, i ovo odmaralište je blagodat za sve nas (razgovor smo vodili nedavno na Ugljanu).



# 1. MEMORIJALNI TURNIR U BELI „KREŠIMIR JUKIĆ“

PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković



Dana 16. lipnja 2023.g. Podružnica SPVH Našice održala je svoju redovnu Godišnju skupštinu. Mjesto održavanja, po „jubilarni“ peti put zaredom, bila je konoba „Kotač“ u sastavu restorana hotela „Višnjica“ u Višnjici. Pored aktivnih i umirovljenih članova (čiji je ukupni broj ove godine bio najveći do sada), Skupštini je prisustvovao regionalni koordinator i član Središnjeg odbora SPVH-a gosp. Dinko Alilović, dok je poslodavca, odnosno PRJP Istok predstavljao voditelj Podružnica regulacije prometa gosp. Tomislav Klasić. Kao što to red nalaže, radni dio Skupštine počeo je izvještajem o aktivnostima Podružnice u proteklih godinu dana; finansijskom poslovanju,

proklamiranim ciljevima od prošle Skupštine i njihovom realizacijom, ostvarenim poboljšanjima vezanim uz radne uvjete, brojnom stanju članstva, kao i svim ostalim što spada u djelokrug rada jedne sindikalne podružnice. O aktivnostima Sindikata u cijelini s posebnim osvrtom na pregovore oko 1. Aneksa Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture, izvješće je podnio gosp. Alilović. Po završetku službenog dijela Skupštine uslijedilo je ručak nakon kojeg se pristupilo odigravanju 1. Memorijalnog turnira u beli „Krešimir Jukić“. Ovaj turnir (shodno odluci donesenoj na prošloj Skupštini) od ove godine postat će sastavni dio svake godišnje skupštine, a kao svojevrsni garant

da ćemo od zaborava sačuvati našeg kolegu, prijatelja i dugogodišnjeg člana našeg Sindikata koji je prije godinu dana tragično izgubio život. U ovom prvom izdanju sudjelovalo je 8 parova, da bismo nakon više od 3 sata igre dobili i konačne pobjednike. Kako u ovom prvom turniru koji nosi Krešino ime nismo željeli naglašavati takmičarski element smatrajući da su svi koji su na njemu sudjelovali na neki način pobjednici, tako su i svi oni dobili prigodne zahvalnice posebno dizajnirane za ovu prigodu. Već slijedeći turnir bit će pravi takmičarski s vjerujemo još više aktivnih sudionika. Do tada, veliki pozdrav svim našim kolegicama i kolegama! Vidimo se dogodine!

# BOLJI RADNI UVJETI U REGIJI ISTOK

PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković



O našem kolegi Petru Kojiću, skretničaru u kolodvoru Čačinci, već ste imali prilike čitati u nekim našim ranijim izdanjima („MALA SOBA 3 SA 3“, NA PERONU br. 105, listopad 2020.g. i „TEK SMO POČELI“, NA PERONU br. 125, srpanj-kolovoz 2022.g.). Nakon što je tijekom 2020. godine odradio postavljanje knaufa u prostoriji za odmor u kol. Zdenci-Orahovica te prošle godine okrečio blok 2 u kol. Čačinci, on je prošli mjesec u cijelosti promijenio izgled (na bolje) i prometnog ureda u kol. Zdenci-Orahovica. Kako je polovinom mjeseca svibnja došao u spomenuti kolodvor na zamjenu kao prometnik vlakova, izrazio je želju da to svoje privremeno mjesto rada poboljša na način da ga okreći. Nakon dobivene suglasnosti od strane voditelja PRJP Istok gosp. Ivana Medveda koji je odmah podržao ovu inicijativu te isto tako odobrio nabavku potrebnog materijala putem ručne kupnje, kolega Petar dao se na posao. Usljedilo je uobičajeno nanošenje impregnacije, gletanje te naposlijetku i samo bojanje zidova. Rezultate urađenog možete vidjeti na priloženim fotografijama.





**JOSIP MRKONJA**  
prometnik vlakova u kolodvoru Vinkovci

## OVDJE SE ZBILJA RADI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

*Josip Mrkonja prometnik je vlakova u kolodvoru Vinkovci. Oženjen je i ima dvoje djece, a živi u Ivankovu. Završio je izvanrednu školu za tehničara željezničkog prometa u Vinkovcima 2009. godine. Nakon završenog školovanja slijedećih 10 godina radio je u privatnom sektoru. Pripravnički staž odradio je u kolodvoru Ivankovo 2019./2020. godine. Nakon toga dobio je rješenje za posao skretničara u kolodvoru Osijek, a 2022. godine i rješenje za posao nadzornog skretničara. Trenutno radi kao prometnik vlakova u kolodvoru Vinkovci.*

Prije svega Josipe, hvala ti što si pristao na ovaj razgovor. Molim te da se za sam početak predstaviš našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi...

Roden sam 3. kolovoza 1982. godine u Vinkovcima. Osnovnu školu završio sam u Ivankovu gdje i danas živim, dok sam srednju školu za ekonomskog tehničara završio u Vinkovcima. Oženjen sam suprugom Mirjam s kojom imam i dvoje djece; sina Bornu i kćи Nadu. Na željeznicu radim posljednje 4 godine, točnije od 2019. godine.

**Srednja škola koju si završio upućuje na to da ti željeznica nije bila prvi izbor pri odabiru životnog poziva...**

Pa i nije. U to vrijeme izbor je bio tehnička ili ekomska škola, a ja sam ipak izabrao ekonomiju. „Išla“ mi je matematika i tada mi se to činilo kao dobar odabir, posebno iz razloga što sam se i sam vidio u svemu tome.

**U tvojoj uvodnoj biografiji čiji je autor prof. dr. Dinko pl. Alilović, stoji podatak o završenoj izvanrednoj školi za tehničara željezničkog prometa u Vinkovcima. Što je presudno utjecalo da nakon ekonomije upišeš baš tu izvanrednu školu, a ne recimo za metaloposlastičara ili ložača visokih peći?**

Da budem iskren, više se ne mogu ni sjetiti kako sam saznao za tu školu. Međutim, ukazala mi se prilika, a budući sam do svoje 8. godine živio uz željeznički kolodvor u Ivankovu

i veliki dio tog vremena proveo na pruzi, svidjela mi se sama ta ideja da postanem željezničar. Iako mi nitko iz obitelji nije radio na željeznicu, upisao sam tu školu koja je bila vezana uz Učilište u Zagrebu. Nakon godinu i po dana koliko je trajalo školovanje, stekao sam diplomu za zanimanje prometnik vlakova.

**Posao na željeznicu nije ti bio prvi. Što si to i gdje radio prije toga?**

Radio sam na dosta mjesta. Prvo sam bio u tvrtki za razminiranje „Mungos“ gdje sam bio vozač saniteta pri pirotehnici. Nakon toga sam radio u „Euroaluminiju“ kao voditelj proizvodnje plastične stolarije. Iz te tvrtke sam otisao u „RVR“ - zaštitarsku tvrtku koja je bila tu pri željeznicu. Iz „RVR“-a sam otisao raditi u jednu malu plinsku stanicu u Ivankovu, da bih nakon toga prešao u tvrtku „Leonhard Moll“ u kojoj sam bio voditelj proizvodnje željezničkih pragova sve dok nisam dobio posao u HŽ Infrastrukturi.

**Kako si se uopće zaposlio na željeznicu, odnosno tko ti je bio „veza“?**

Nije bilo nikakve „veze“ jer to je već bilo vrijeme kad „veza“ više nije ni trebala. Tražilo se 25 kandidata, no nisam siguran da nas se uopće toliko javilo. Jednostavno sam video objavljeni natječaj i predao zamolbu. Bio mi je to možda već 20. natječaj otkako sam završio školu i nisam se previše nadao da će nešto od toga biti. Međutim, kako smo išli na te razgovore, liječnički pregled, psiho

testove, tako su moja očekivanja rasla. Na kraju sam bio pozvan da potpišem ugovor o zasnivanju radnog odnosa.

**Početak i nije bio onakav kakvog si očekivao. Gdje si radio prije dolaska u Vinkovce?**

Natječaj koji je bio raspisan odnosio se na radno mjesto prometnika vlakova, ali ugovore smo dobili za radna mjesta skretničara. Konkretno, ja sam dobio ugovor za skretničara u kol. Osijek. Tamo sam radio od srpnja 2020. sve do listopada 2022. godine. Nakon toga sam prešao u kolodvor Mikanovce iz kojeg sam konačno došao u Vinkovce.

**Pamtиш li posebno nešto iz tog perioda?**

U principu, moje stažiranje odvijalo se na magistrali gdje smo radili na uređajima, a kada sam došao u Osijek ništa od toga nisam zatekao. Radilo se ručno, odnosno ulazi za vlakove osiguravaju se na način da se skretnice zaključavaju. To mi je sve bilo posve novo u odnosu na ono što sam učio na magistrali.

**Tko ti je najviše pomogao u tim tvojim počecima?**

Naravno, prometnik vlakova Ivan Zetović, moj mentor u kol. Ivankovo gdje sam stažirao 6 mjeseci. S njim sam tijekom tog stažiranja od početka do kraja prošao sve bitno za moj kasniji rad; učenje osnovnih željezničkih stvari, snalaženje u reguliranju prometa vlakova, pravilnici, signali, fonogrami...

**Prije nego si postao željezničar, sigurno si čuo priče o nadaleko čuvenoj željezničkoj „logici“. Jesi li nešto od te „logike“ i osobno doživio u ovih nekoliko godina željezničkog staža?**

Bit će da sam imao sreće jer za sada još nisam, ako izuzmem već spomenuti natječaj na kojem su tražili prometnike, a zaposlili nas kao skretničare. Sve ono vezano za posao još uvijek ide dobro, odnosno kako može i mora. Do sada nisam imao nekih nelogičnih situacija i nadam se da će tako i ostati.

**Možeš li nam reći nešto više o tvom sadašnjem radnom mjestu?**

Trenutno sam samo vanjski prometnik u kol. Vinkovci gdje sam zadužen za prijem i otpremu vlakova. Nakon određenog vremena trebao bih ići i na postavnicu gdje se nalaze unutarnji i centralni prometnik te postavljač. Posao je malo zahtjevниji, mora se dobro pratiti prometna situacija jer ovo je kolodvor u kojem smo zaduženi za veze putničkih vlakova. Kašnjenja

su česta tako da se mora voditi briga o tome da pojedini vlakovi ne ostanu bez svojih predviđenih veza, odnosno da putnici ne bi ostali bez mogućnosti da stignu na svoje odredište. Tu su još i teretni vlakovi, vozila održavanja, česti radovi na pruzi...

**Koji su najčešći problemi s kojima se susrećeš obavljajući svoj posao?**

Najveći problemi su već spomenuta kašnjenja vlakova. Ovo je dio godine u kojem ima najviše radova na pruzi što samo po sebi podrazumijeva česta kašnjenja, pogotovo ako se dio prijevoza umjesto vlakova odvija autobusima.

**Kakve su nove kolege?**

Kolege su odlične. S nikim ovdje nemam nikakvih problema, a prošao sam sve smjene. Od prvog dana su me prihvatali kao da sam njihov, tako da sam s tim dijelom svog posla i više nego zadovoljan.

**Kad je riječ o obimu posla, možeš li povući paralelu između Osijeka i**

**Vinkovaca?**

Ovdje u Vinkovcima je puno veći obim posla nego li je to bilo u Osijeku. Tamo sam bio zadužen samo za ulaze i izlaze, a ovdje sam zadužen za puno više toga. Gledajući samo broj vlakova, ovdje ih je više, no kad je u pitanju rad s vlakovima, manevriranje, manipulacija, to ovisi od situacije. Nekad je to više u Osijeku, a nekada ovdje; nema nekog pravila.

**Počeo si kao skretničar, da bi tek koju godinu kasnije postao prometnik vlakova u kolodvoru izvan ranga. Kako danas svako dijete koje želi raditi na željezničkoj mašti o tome da jednog dana postane glavni tehnički ili instruktor prometa, imaš li možda i ti takvih ambicija?**

Za sada nemam. Trenutno mi je prioritet da ovo što sad radim u potpunosti svladam i usvojam kako bih u budućnosti mogao samostalno odraditi sve ono što se od mene bude zahtjevalo. Mada, ne bih u



potpunosti isključio ni tu mogućnost, odnosno da napredujem na neko od spomenutih radnih mjesteta, kao ni na neko koje ovdje nije spomenuto.

**Kako si zadovoljan radnim uvjetima na tvom mjestu rada?**

Mogu reći da sam u globalu zadovoljan i da nemam nekih većih primjedbi. Većinu toga što mi treba ovdje imam, a naravno, da bi moglo biti bolje - moglo bi. Uvijek može biti bolje, ali treba biti realan i reći da je i ovo što sad imamo posve zadovoljavajuće.

**Prošle godine prometnici vlakova počeli su dobivati novu službenu odjeću. Kako si zadovoljan izgledom i kvalitetom iste?**

Možda će se netko složiti ili neće, ali mislim da je bolja nego ona prošla. Košulje nisu kratke kao one što smo prije dobivali, materijal je laganiji i ugodniji za nošenje, a sve skupa dobro i izgleda.

**Polovinom prošle godine potpisana je novi Kolektivni ugovor zahvaljujući kojem je po prvi put nakon 15 godina stagnacije, cijena sata rada povećana. Koliko si ti osobno zadovoljan ostvarenim povećanjem?**

Naravno da sam zadovoljan, prije

svega što su nakon toliko vremena povećana željezničarska primanja, a u svjetlu svih trenutnih poskupljenja i rastuće inflacije. Svako povećanje u takvoj situaciji radnicima puno znači. Ja sam imao sreću da od svog dolaska na željeznicu nisam puno čekao na to povećanje.

**Kako iz današnje vremenske perspektive ocjenjuješ svoju odluku da dođeš na željeznicu?**

Iskreno, zadovoljan sam. Imam svoje radno vrijeme, znam što radim i sve to skupa ide nekim svojim tokom, baš onako kako i treba. Puno sam zadovoljniji nego u bivšim tvrtkama, odnosno u privatnom sektoru. Što se tiče plaće nije najbolje, ali po svemu ostalom jeste.

**Redovit si učesnik naših sindikalnih sportskih susreta; kakve utiske nosiš s tih druženja?**

Mislim da je to jedno pozitivno događanje gdje se ljudi opuste, više se upoznaju, druže... Sam ambient

**odmaralištu na Ugljanu?**

Ne, nisam još imao priliku. Htio sam ići i prošle i ove godine, ali privatno mi se nešto bilo zakompliciralo tako da nisam otisao. Nadam se da će to već slijedeće godine nadoknaditi.

**Kako provodiš slobodno vrijeme?**

Budući da živim na selu, uvijek se ima nešto za raditi. Imam svoju malu radionu gdje nastojim biti sam svoj majstor i gdje sve što mi treba sam napravim. Nekad je to nešto od drveta, poput vrata za kuću, a nekad je to opet nešto metalno, poput ogradi. Uglavnom, kreativnosti mi ne nedostaje.

**Ono najbitnije ne spominješ...**

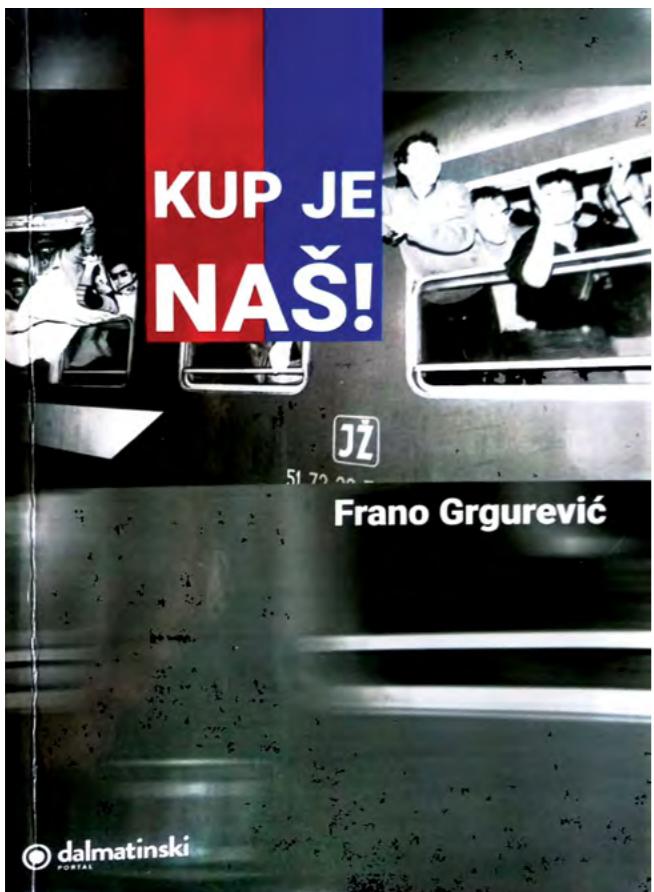
A, pecanje! U zadnje vrijeme su mi se nakupile neke obaveze kod kuće tako da sad slabije idem. U biti, nisam bio još ni jednom ove godine. Kad uhvatim vremena i odem, onda je to najčešće na Savu kod Babine Grede i na jezero Grabovo kod Vukovara.

**Na samom kraju razgovora, ima li možda nešto što te nismo pitali, a ti si htio reći, uputiti nekakvu poruku ili jednostavno pozdraviti nekoga?**

Pozdravljam sve svoje kolege i kolege i želim im puno sreće u životu i radu!



# ŽELJEZNIČKA ČITAONICA



Za sam kraj ove sezone „Željezničke čitaonice“ predstavljamo Vam po svemu jedinstveno ostvarenje cijelokupne domaće književnosti (osobito one sportske) i pravu pisani poslasticu u kojoj će posebno uživati svi istinski zaljubljenici u bilu boju. Riječ je o knjizi „Kup je naš“, književnom remek djelu Frane Grgurevića, poznatog splitskog novinara i svojevrsnog kroničara svih sportskih uspjeha proizašlih iz grada pod Marjanom. Svoju veliku ljubav prema rodnom gradu, nogometnom klubu „Hajduk“ kao i ostalim splitskim sportskim klubovima i pojedincima, godine 2018. pretočio je u književno djelo koje osim one emotivne ima i jednu gotovo povijesnu vrijednost. U njemu su na najlepši mogući način opisani jedno vrijeme, jedan grad i jedna mladost koja je „s romantičarskim zanosom voljela nogomet i obožavala Hajduka“, kao i svi sportski uspjesi iz tog vremena, a koji teško da će ikada biti nadmašeni. Sadržajem dominira priča o utakmici finala Kupa bivše države koju

svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoju knjigu „Kup je naš“. Za sam početak recite nam što Vas je to ponukalo, odnosno inspiriralo da ju napišete?

Sama utakmica je zbog svog dramatičnog tijeka proizvela jedne od najintenzivnijih emocija u mom životu. Osim toga, bila mi je želja zabilježiti jedan od ljepeših segmentata naših života u tom periodu, a kad kažem naših, mislim na moju i još neke generacije koje su odrastale uz „Hajduka“.

Na samom početku knjige stoji slijedeća Vaša posveta: „Za sve one koji su osim života na najlepšem komadiću ove planete imali privilegiju biti dio priče splitskog sporta 70-ih i 80-ih godina.“ Možete li nam ukratko reći što bi ta sportska priča sadržavala? Pa sadržavala je nevjerljatu koncentraciju sportskih veličina koje su tako mnogo značile u svjetskim okvirima,

su 1987. godine u Beogradu odigrali „Hajduk“ i „Rijeka“, kao i sve ono što joj je prethodilo, a još više ono što je uslijedilo nakon nje. Razlog zbog kojeg smo ovu knjigu uvrstili u našu „Čitaonicu“, leži u činjenici da je ona sadržajno na neki način jedna od najlepših posveta željeznici s kraja prošlog stoljeća. Kao što to uobičavamo kad je riječ o domaćoj književnosti, knjigu Vam predstavljamo kroz jedan kraći razgovor s njenim autorom...

**Poštovani gosp. Grgurević, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoju knjigu „Kup je naš“. Za sam početak recite nam što Vas je to ponukalo, odnosno inspiriralo da ju napišete?**

Naprosto zato što se uglavnom putovalo vlakom, a mi i danas pomalo „dinosauruski“ kažemo da onaj tko nije išao vlakom na gostovanje i ne zna što je gostovanje. To je imalo poseban ritual; od pripreme, preko ispraćaja do posebnih obreda tijekom putovanja.

Tu neku željezničku priču u tekstuallnom dijelu knjige počinjete poglavljem o Ferijalnom savezu ili kako ga Vi nazivate - „Feratom“. Za one naše čitatelje koji nisu imali priliku susresti se s ovakvim načinom putovanja, možete li pojasniti o čemu je riječ?

Ferijalni savez omogućavao je svojim članovima mlađima od 27 godina da putuju cijelom državom uz izuzetne popuste. Popust je vrijedio za grupna putovanja, a trebalo je biti najmanje pet putnika. Pa je tako u to vrijeme povratna

karta vlakom do Zagreba ili Beograda koštala kao nekoliko kutija cigareta.

**Upravo na taj način krenuli ste u proljeće 1987. godine na finale Kupa bivše države koje je „Hajduk“ igrao protiv „Rijeke“ na stadionu „JNA“ u Beogradu, a što u biti čini i okosnicu čitave knjige. Kako su izgledale pripreme za to sada već povijesno putovanje i koliko je ukupno navijačkih vlakova krenulo sa splitskog kolodvora put Beograda uoči tog 10. svibnja?**

Pripreme su trajale danima; izradivali su se navijački rezviziti. To su bila druga vremena, nije se moglo otići u trgovinu i kupiti zastavu ili šal, ili naručiti od sponzora nekakve rezvizite koji su uniformirani i jednaki. Svatko je radio svoju zastavu, izradivale su se šablone, kupovali sprejevi ili prava „pitura“, svaki navijački rezvizit bio je unikat, imao je jedinstven izgled i miris, ovisno o boji koja se upotrebljavala. Zastave su se izradivale od plastičnih materijala, ili kako mi kažemo „lancuna“, a za ovu prigodu ćemo prešutjeti odgovor kako se dolazilo do tih „lancuna“. Zaista se više ne sjećam koliko je vlakova krenulo prema Beogradu. Mislim da je to bio samo navijački vlak, pa je moguće da se na njega „nakačilo“ više vagona, kako bi svi putnici ušli. A na stadionu „JNA“ nas je bilo oko sedam tisuća. Inače kad se putovalo redovnom linijom u Zagreb, uvijek su išla po četiri vlaka; dva u petak navečer i dva u subotu navečer.

**Svako organizirano navijačko putovanje zahtijevalo je i veliku dozu kreativnosti od strane samih sudionika, a što je uključivalo i razne načine „švercanja“, osiguravanja kupea od ulaska nepoželjnih osoba, izbjegavanja organa reda... Kako ste se sve tada snalazili?**

Imali smo tu privilegiju da krećemo s prve stanice. Put je bio dugotrajan, kontrolori su radili svoj posao i provjeravali karte, a probleme je znala praviti milicija bespotrebnim legitimiranjima i „treniranjem“ strogoće. Uz to, usred noći vlak se putujući kroz Bosnu punio nevjerljivom brzinom, ljudi su ulazili u već dobro popunjene

kupe, uz neizostavnu rečenicu: „Ima mesta!“. Stoga smo s vremenom mi malo promijenili taktku. Pronašli bismo pri polasku prazne kupe i ušli po dvojica unutra. Navukli bismo zastore, ugasili svjetla i konopom zavezali vrata. Kad bismo čuli da stiže kontrolori, otvorili bismo vrata kupea, dali karte na pregled i čim bi on ušao u susjedni vagon, opet bismo sve zatvorili i u miru spavali do odredišta. Dok smo bili mlađi i neiskusniji, bili bismo sa svima ostalima u prepunim kupeima i svjedočili najnevjerljatnjim načinima „švercanja“ navijača koji nisu uspjeli kupiti niti ovako prejeftinu kartu. Neki bi polegli na „raštele“ predviđene za prtljagu i pokrili se zastavama, neki su ležali na podu kupea, a ekipa bi ih pokrila velikom zastavom, koja bi onda služila kao stol za igranje briškule i trešete. Neki su se zaključavali u zahodima, što nije bilo najsretnije rješenje, a bilo je i još kreativnijih rješenja i ulaska u neke rupe u vagonima iz kojih bi kasnije izlazili puni čade.

**Nakon osvojenog Kupa u Beogradu, uslijedio je put prema Splitu. Poglavlje u kojem opisujete dolazak na splitski željeznički kolodvor zaključujete riječima: „Za ovo se isplatilo roditi! Što Vas se to tada toliko dojmilo?**

Pa nevjerljatna je emocija kad proživiš toliko intenzivnih 30-ak sati, put do Beograda, dolazak na stadion, infarktnu utakmicu, pobedu na penale, traženje vlaka, povratak u Split, pjesmu, veselje... I kada totalno iscrpljen stigneš u Split, iz vlaka na željezničkoj stanici vidiš pehar koji smo osvojili, a u rukama ga drži junak koji je sinoć obranio ključne jedanaesterce. Može „Manchester City“ osvojiti tisuću trofeja, ali njihov navijač to nikada neće doživjeti.

**Uz splitski željeznički kolodvor vezano je i premijerno predstavljanje Vaše knjige. Kakve su bile kritike nakon njenog objavljivanja, posebice onog navijačkog dijela čitatelja?**

Ljudi su bili oduševljeni, nisam sumnjava u to. Svi mi volimo kad nas se vrati u sretna vremena, a pogotovo u ambijent za koji nas vežu neponovljive uspomene. Izdavač je dogovorio to predstavljanje s Hrvatskim željeznicama kojima ovim

putem zahvaljujem na razumijevanju i suradnji.

**Knjiga ima 125 stranica, 20-ak fotografija, kao i brojna službena izvješća s Hajdukovih utakmica te na taj način predstavlja jedinstveno štivo u hrvatskoj književnosti, posebno onoj sportskoj koja je uglavnom bazirana na monografijama. Koje ste izvore koristili pišući ju i jeste li imali kakvu pomoć pri njenom izdavanju?**

Knjiga je uglavnom postojala u mojoj glavi, dok sam je pisao na jednu večeru pozvao sam trojicu prijatelja s kojima sam dijelio kupe na tom gostovanju te smo zajednički poradili na detaljima koji su pomalo počeli blijeđjeti u našim glavama. Zanimljivo, da sam zajedno s dvojicom od njih i nedavno bio u Rijeci na finalu Kupa protiv „Šibenika“, gdje smo očekivano opet uzeli trofej. A na internetu sam dodatno provjerio podatke o utakmicama koje spominjem i neke druge fakte kako ne bi bilo pogrešaka.

**Za sam kraj, recite nam gdje se knjiga može pronaći i što biste vezano uz nju poručili nekim budućim čitateljima, posebice navijačima Hajduka?**

Knjiga je uglavnom rasprodana, mislim da je jedan manji dio ostao kod nakladnika „Sjeverni pol“ d.o.o. A što se poruka tiče, mislim da navijačima Hajduka ne treba ništa poručivati, njima je sve jasno i to dokazuju iz tjedna u tjedan. Mi smo u ono vrijeme „derali“ grla, putovali tisuće kilometara, izradivali navijačke rezvizite i pratili jednog super uspješnog „Hajduka“. Ljubav je danas ista, druga su vremena i ljubav se manifestira na druge načine. Ali ona je tu, pogledajte brojeve; posjećenost stadiona, odlaske na gostovanja, članstvo, kupnju suvenira, pretplatnike ... U Švicarskoj se igralo finale Lige prvaka mlađih i UEFA (Hvala Čeferin!) je promjenila mjesto održavanja jer na prvočitno određeni stadion u Nyonu ne bi mogli stati svi navijači jednog finalista; (naravno) „Hajduka“. A pričamo o utakmici juniora. Bojim se i pomislići što će biti kada „Hajduk“ osvoji titulu. A osvojiti će je!

## UMJETNA INTELIGENCIJA *u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**ZAUZIMAJU  
SE STRANE  
I BUSIJE.  
POČINJU  
SE SLAGATI  
SMJENE TKO  
VOLI A TKO NE  
VOLI KLIMU.**

Prvi toplinski val je započeo. U inače skladan odnos Irene i Nikole unijelo se sjeme razdora. Inače korektna komunikacija sada je postala gruba. u svemu tome daljinac je platio najvišu cijenu. Daljinac od klime. Platio je životom. Naime, Nikoli je bilo prevruće, a Irena se grozila klima-uređaja svih vrsta. Također i poznatog balkanskog zla zvanog propuh. I to u najmanjim tragovima. Nedavno je Nikola pročitao da zmije mogu u zatvorenoj prostoriji od četiri kubna metra osjetiti strujanje zraka kroz rupicu veličine igle i da palacanjem jezikom mogu osjetiti razliku od 1/250 stupnja Celzija. Ne moram niti spominjati koji je epitet dobila od njega. Uglavnom kada su došli u smjenu samo su diskretno - ona je povećavala temperaturu i smanjivala puhanje klime kada bi se dočepala daljinca, a on bi naravno, činio obrnuto. Kako je smjena išla dalje, tako su postajali sve grublji i bezobzirniji. su paliti, odnosno gasiti klime i to napadno gledajući jedno drugo u oči s glasnim : „Khm, khm!“ . Na kraju je kulminiralo kada je Walter došao na kavu i ušavši u prometni onako, osvrćući se oko sebe, tiho primjetio: „Što je ovdje mrzlo.“. Irena je bijeno ustala i „zafitoljila“ daljinac u zidnu ploču s pomoćnim telefonom. Nikola je šutke pokupio ostatke daljinca s poda i isto tako šutke odnio kod šefa i stavio na stol. Šef je poludio:  
- „Pa jeste li vi normalni, što vi tamo radite?“  
- „ Pitajte onu zmiju.“ - mirno će Nikola.  
- „ Koliko je muke trebalo da dobijete klimu!? Dobro znate koji sam ja rat vodio s Ivezom oko toga. I što sad, da je ponovno skidam?“ - uzrujano će šef.  
- „Tako je to kad svatko može raditi što ga je volja. Da zbog nje ili nekog drugog moram se znojiti bezveze? Stvarno ću drugi put skinuti se do gaća pa ćemo vidjeti što će biti!“ - odbrusi Nikola. Šefu nije preostalo ništa nego da ode do Ivezka. A ovom opet nije preostalo ništa nego da referira Drugu Buzdovanu. ne moram spominjati koliku su jezikovu juhu obojica dobili od Buzde. Naravno da nije zaboravio spomenuti da će ih prvom prilikom zamijeniti jer su nesposobni - neće im pomoći niti Jamezdin iz sindikata. E baš su mu išli na živce. Kud je nastojao da smanji posao u ove vruće srpske dane, oni dolaze s ovakvim bedastoćama. Za to vrijeme u prometnom - opća svađa. Možda veća nego kada se posvađaju Jamezdin i oni iz onog drugog sindikata na temu tko je više učinio za radnike. Zauzimaju se strane i busije. Počinju se slagati smjene tko voli a tko ne voli klimu. Ali avaj, pomoćnik Donat je pedantnim bilježenjem stavova došao do rezultata koji je unio još veću svađu - onih koje treba „spariti“ po smjenama bio je neparan broj za i protiv klime! Tako da su svi pregovori u tom pogledu pali u vodu jer se nitko nije htio žrtvovati da bude „neparni“ u paru s onim drugačijeg stava o klimatizaciji. Nije baš da je Donat bio razočaran - nije mu palo napamet ispunjavanje „glazbenih želja“ tog tipa. A drug Buzdovan krenuo je u iznalaženje rješenja. Otišao je do kafića gdje je Kumče provodio radno vrijeme uz kapuchino viseći na internetu preko mobitela o trošku firme. po običaju, ušavši unutra došao je do Kumčeta i pljusnuo ga po zatiljku jer mu je strašno išlo na živce to njegovo sjedenje u kafiću. Ali, uvijek iznova mora priznati, imao je genijalna rješenja za najveće probleme na željeznici. Vjerojatno zato što nije imao pojам o istoj niti ga je ona uopće zanimala. Tako je riješio i sada problem na najsofisticiraniji način. Ukuao je u umjetnu inteligenciju riječi: željeznica, posao, tehnologija, radnici, uvjeti rada, propisi, klimatizacija - da ili ne, upravljanje rizicima. I dobio je u djeliću sekunde rješenje koje je odmah bilo primjenjivo. Umjetna inteligencija ni pet, ni šest, kako bi se reklo, ispalila je: Privremeno (do daljnjega bez roka) smanjiti broj izvršitelja. Eto bar ih nitko neće moći optužiti da su oni to izmislili - to je zaključila umjetna inteligencija.



FOTO: Nebojša Gojković