

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA ŽPERONU



SVIBANJ 2019.

HŽI IMA PLAN

OSVRT NA PLAN POSLOVANJA ZA 2019.

SPONZORIRANJA U RH

HEP 55 000 000 - ŽELJEZNICA 668 000

NEISKORIŠTENI POTENCIJALI

4. KONGRES O VJERSKOM TURIZMU

NEMA VIŠE ZAJEDNIŠTVA

ZDENKO KALINIĆ

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

HRVOJE HORVAT

RUKOMETNI TRENER





ČLANOVI SINDIKATA, RADNICI, GRAĐANI - HVALA! ZAJEDNO SMO JAČI!

Pismo zahvale inicijative "67 je previše" kojim se Savez samostalnih sindikata Hrvatske (SSSH) u ime svih nas koji smo prikupljali potpise zahvalio članicama i članovima sindikata, radnicama i radnicima, građanima Hrvatske na podršci inicijativi 67 je previše.

Poštovane radnice i radnici, drage članice i članovi sindikata, poštovani građani i građanke,

Iza nas je jedna od najvećih i najuspješnijih sindikalnih akcija. U ponoć s 11. na 12. svibnja naša inicijativa 67 je previše proglašila je veliku pobjedu: prikupili smo više od 600.000 potpisa za raspisivanje referendumu o promjenama uvjeta za mirovinu!

Hvala svima vama koji ste potpisali, shvativši koliko je ovo važno za budućnost svih nas! Hvala svima vama koji ste odlučili biti istinski aktivni građani i to iskazali volontirajući na našim štandovima: svaki sat na štandu, svaka minuta provedena na suncu, kiši i vjetru jedinstven su i važan doprinos ovoj akciji. Vi ste oni koji čine ovaj uspjeh nevjerljatnim, a akciju još važnijom i vrjednijom.

Hvala vam!
Podrška koju smo dobili od velike većine građana, udruga i gotovo svih političkih stranaka, pokazala je kako je pitanje mirovina pitanje koje nas sve ujedinjuje jer se tiče svih građana, neovisno o političkim,

svjetonazorskim i drugim opcijama i opredjeljenjima. Pokazali smo kako je sindikat jedina snaga koja zajedno s građanima može napraviti promjenu. Zajednička borba ne samo da nema alternativu, nego je jedini način na koji možemo i trebamo dalje.

Ova pobjeda samo je prva faza naše borbe za pravedniji mirovinski sustav. Sljedeći korak je referendum. Nakon provjere prikupljenih potpisa, potpise ćemo predati Hrvatskome saboru i zatražiti raspisivanje referendumu.

Predstoji nam borba da se referendum doista i rasprije, a kada do referendumu dođe, slijedi nam nova kampanja u kojoj će ponovno trebati javnosti objašnjavati naša stajališta, informirati građane i motivirati ih da izađu na referendum. U svemu tome i dalje trebamo vašu pomoć i podršku kako bismo ovu pobjedu istjerali do kraja.

No, za istinski pravedan mirovinski sustav po mjeri čovjeka ključan je rad po mjeri čovjeka. Da bismo taj cilj ostvarili nužna je zajednička borba i solidarnost svih koju smo demonstrirali u ovoj akciji. Samo zajedno možemo uspjeti - stoga vas pozivamo da nam se pridružite i u toj borbi!

Uz sindikalni pozdrav, Zajedno smo jači!



IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Branko Bašić,
Branko Marijanović, Dinko Alilović,
Dražen Drčić, Dražen Kočak,
Dražen Lijtar, Ilija Arambašić,
Ilija Grlić, Ivica Stojak,
Jakov Rašić, Josip Tirić,
Luka Serajlić, Mario Grbešić,
Nebojša Gojković, Nenad Katanić,
Srećo Stjepić, Tomislav Tonković,

Fotografije SPVH

Naslovnica
Drago Barukčić, skretničar u kol. Čačinci

Zadnja stranica
Milan Strinavčić, skretničar u kol. Jurdani

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: spvh@zg.t-com.hr



HŽI IMA PLAN

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Andrija Vranešić

Planiranje je (kaže definicija) metoda premošćivanja jaza između onoga gdje se poduzeće nalazi i onoga gdje se u budućnosti želi naći. Bez planova menadžment bi se našao u ulozi kapetana broda bez kormila, što bi ga onemogućilo da vodi poslovne aktivnosti u željenom pravcu.

Općenito govoreći, planiranje (kaže druga definicija) predstavlja aktivnost koja uključuje odluke o ciljevima, sredstvima, ponašanju i rezultatima. Koristi se za potrebe upravljanja i koordiniranja aktivnosti u poslovanju poduzeća. Planiranje je formalni proces utvrđivanja vizije, misije i ciljeva poduzeća, te izbor adekvatnih strategija za ostvarenje tih ciljeva.

Na primjeru poslovnog planiranja u HŽ Infri lako me demantira D.D. Eisenhower koji je zaključio: Planovi su ništa, planiranje je sve. Dakle, Anto, ne uzimaj poslovni plan HŽI za 2019. ozbiljnim dokumentom. Molim da se tako i sagledava ovaj osvrt... Ne uzimajte ga ozbiljno.

No opet, uvijek je bilo i bit će kritičkih procjena razine kvalitete nekog dokumenta. Ja ovdje neću analizirati poslovanje, niti vrednovati HŽI kroz brojeve u bilanci, niti kroz račun dobiti i gubitka. Radije ču tražiti sitne signale koji ukazuju na nelogičnosti u finansijskom planiranju, odnosno tražit će skrivene detalje koji u određenim dijelovima poslovanja ne prikazuju realnu

ekonomsku sliku, a ne krše nužno računovodstvena pravila. U poslovnoj praksi vrlo često odgovornost za izradu poslovnog plana je na kontrolingu, što je na prvi pogled sasvim logično. Međutim kontroler ne može poznavati poslovni proces i aktivnosti bolje od osobe koja je za iste stručno zadužena. Upravo zbog nedovoljne uključenosti vlasnika poslovnih procesa, odnosno menadžera, u proces izrade poslovnog plana, vrlo često se događa da su odstupanja ostvarenih od planiranih veličina značajna i „neobjasnjava“. Tako ja u dokumentu o kojem pišem ovaj osvrt nisam zapazio zahtjeve, odnosno očekivanja kupaca. Stručnjaci su mišljenja kako zanemarivanje očekivanja

kupaca u izradi poslovnog plana može dovesti do poražavajućih učinaka na rezultat poslovanja poduzeća.

Na prvu, čini se da mu je autor (autori) netko tko nema kreativne vještine. Rekao bih da nije jasan, a još manje izravan. Čini mi se kako sve vrvi pretpostavkama ili se oslanja na neutemeljene prognoze koje nemaju čvrstoću i pouzdanost. Predviđeni rast prijevoza putnika i roba kao da je izvađen iz nekog sna, jer bilo kakav rast kod njih mene naprosto podsjeća na iluziju. Usudio bih se reći da nam poslovni plan nije naročito potkrijepljen činjenicama. To se tako dobro očituje u predviđanjima za Prometni sektor:

- Prosječna komercijalna brzina putničkih vlakova u razdoblju 2019.- 2023. godine raste za 6,67%
- Prosječna komercijalna brzina teretnih vlakova u razdoblju 2019.- 2023. godine raste 16,67 %

• Prosječno zakašnjenje vlakova za prijevoz putnika na 100 km od 4 minute po vlaku u 2019. godini pada na prosječno 3 minute po vlaku u 2023. godini

• Prosječno zakašnjenje teretnih vlakova na 100 km pada sa 132 minuta po vlaku u 2019. godini na prosječno 125 minuta po vlaku u 2023. godini

Mogu li se gornji ciljevi ostvariti

prosudimo svatko za sebe uspoređujući tehničke uvjete za vozni red 2018./19. i tehničke uvjete za vozni red 2019./20.:

- **povećat će se brzina konvencionalnih vlakova na 46,030 km željezničke mreže,**

• **smanjit će se brzina konvencionalnih vlakova na 92,377 km željezničke mreže,**

• **brzina vlakova s**

nagibnom tehnikom smanjiti na ukupno 30,560 km željezničke mreže.

planiranih prihoda. Prihodi od prodaje iznose 192,6 milijuna kuna od kojih se 76% odnosi na prihode od pružanja željezničkih usluga.

UKUPNI RASHODI u 2019. godini planirani su kroz dvije opcije:

Opcija A.) Ukupni rashodi bez pripajanja organizacijske cjeline društva Pružne građevine d.o.o.

Ukupni rashodi se planiraju u iznosu od 1.279,8 milijuna kuna od kojih se na:

- materijalne troškove odnosi 32%

• troškove radnika, uključujući i naknade po Kolektivnom ugovoru odnosi 55%

Opcija B.) Ukupni rashodi s pripajanjem organizacijske cjeline društva Pružne građevine d.o.o.

Ukupni rashodi se planiraju u iznosu od 1.257,3 milijuna kuna od kojih se na:

- materijalne troškove odnosi 28%

• troškove radnika, uključujući i naknade po Kolektivnom ugovoru odnosi 58%

Naziv pozicije	2017.	2018.	Plan
			2019.
<i>Iznosi u milijunima kuna</i>			
Prihodi od prodaje	185,2	182,7	192,6
Prihodi iz proračuna	958,3	898,9	932,5
POSLOVNI PRIHODI	1.232,40	1.215,10	1.275,80
Materijalni troškovi	301,1	297,1	410,5
Troškovi radnika	692,1	693,3	706,8
Otpremnine	18,2		10,1

UKUPNI PRIHODI u 2019. godini se planiraju u iznosu od 1.279,8 milijuna kuna. Od toga se na prihode iz Proračuna RH, uključujući i trošarine, odnosi 73% ukupnih

Godinama ukazujemo na promašenost poslovne politike povećanja prihoda od svođenja usluga upravitelja infrastrukture na minimalan paket usluge, kako bi kroz dodatne usluge

priskrbili dodatne kune. Slijedeća tablica zorno pokazuje da usmjerenost na te dodatne usluge na način kako radimo ne donosi ozbiljne prihode, dočim, minimalni paket koji bi uključivao svu lepezu dodatnih usluga značajno bi utjecao na povećanje prihoda od trasa.

- (38,2 km) i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo - Križevci
- modernizacija i elektrifikacija dionice Zaprešić - Zabok (23,8 km),
 - rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci - Koprivnica - DG, • izgradnja drugog kolosijeka,
 - Ik (2x17,7 km), pruga DG-Savski Marof-Zagreb Gk
 - (Greda) - Sunja (30,8 km), pruga Zagreb Gk - Sisak - Novska
 - pruge u čvoru Zagreb Ulaganja u obnovu i modernizaciju pruga na prometnom pravcu Oštarije/Ogulin-Knin-Split (Projekt Lika) ukupno 139,4 mil. kuna,

Naziv pozicije	2017.	2018.		Plan	
		Rebalans	Procjena	Procjena/	2019.
		plana		Rebalans	
Prihodi od pružanja željezničkih	146,1	146,3	146,9	100,50%	147
Minimalni pristupni paket	113,6	114,6	114,9	100,30%	115,3
Naknade za rezerviranje kapaciteta	0,5	0,4	0,8	197,90%	0,4
Garažiranje i korištenje vaga	2,3	2	2,2	109,90%	2
Manevriranje	18,3	18,1	18	99,70%	18
Prodaja putničkih karata	1,5	1,2	1	87,30%	1,1
Pratnja teretnih pošiljaka	0,2	0,3	0,2	89,70%	0,4
Korištenje putničkih kolodvora	9,7	9,7	9,7	100,10%	9,8
Prihodi od nekretnina	23	24	21,4	89,30%	24,8
Ostali prihodi od prodaje	11,3	11,1	8,9	80,00%	10,8

PLANIRANI BROJ ZAPOSLENIH

Na kraju 2019. godine, HŽ Infrastruktura planira zapošljavati 5.003 radnika, odnosno 5.571 radnika ukoliko se realizira pripajanje dijela društva Pružne građevine. U odnosu na stanje 31.12.2018. godine na kraju 2019. godine HŽ Infrastruktura imat će 168 radnika više, odnosno 736 radnika više sa radnicima iz Pružnih građevina.

INVESTICIJE

U 2019. godini planiraju se ulaganja u ukupnom iznosu od 1.552,5 mil. kn, od čega su EU projekti 933,9 mil. kn, tj. 60,2%. Od ukupno planiranih investicija 69,5% odnosi se na projekte obnove i modernizacije odnosno 30,5% na projekte izgradnje novih pruga i kolosijeka.

Najznačajniji EU projekti u 2019. godine su:

- rekonstrukcija postojećeg

modernizacija i obnova na pružnoj dionici Škrljevo - Rijeka - Jurdani,

- razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata
- unapređenje infrastrukture u luci Rijeka - kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište
- modernizacija i elektrifikacija pruge Vinkovci-Vukovar

Ulaganja u osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza

- planira se investirati ukupno 30 mil. kn za radove za osiguravanje 20 prijelaza.

Ulaganja u obnove dionica pruga

- planira se investirati ukupno 260,7 mil. kn u obnovu dionica od kojih su najznačajnije:

- Ogulin - (Moravice) (29,4 km), pruga Zagreb Gk - Rijeka
- Savski Marof -(Zagreb ZK) dk i

nastavak radova na obnovi i modernizaciji pruge Oštarije - Knin -Split, a tijekom 2019. planira se :

- obnova dionice pruge - usjeci, kolosijeci, ishodenje uporabnih dozvola, puštanje u rad ŽCP-a
- obnova i rekonstrukcija kolodvora koji će omogućiti ugradnju SS opreme i redovno odvijanje prometa bez ograničenja
- ugradnja SS uređaja koja će omogućiti značajno sigurnije i brže odvijanje prometa

NEKRETNINE

Zanimljiv detalj u planu poslovanja HŽ Infra krije se u glavi 14.5. Nekretnine. Naime, taj odjeljak kaže kako poslovanje Nekretnina obuhvaća upravljanje svim i svačim što je u vlasništvu HŽ Infra i nekretnina u vlasništvu Republike Hrvatske pod upravljanjem HŽ Infra, a čine ga zemljišta, poslovne

zgrade i stanovi.

Mene posebno budu u oči šuplje (olake) rečenice kako su sve aktivnosti Sektora nekretnina usmjerene ka efikasnijem upravljanju nekretninama, optimizaciji iskoristivosti nekretnina, povećanju prihoda od nekretnina i smanjenju troškova. Naročito u svjetlu saznanja za činjenicu da grad Šibenik godinama učinkovito ubire prihode na našem zemljištu (ili na zemljištu kojim mi upravljamo) bez kune naknade (više od 20 godina). Po tom pitanju obratili smo se i direktoru sektora Nekretnina koji nam na pisani upit očekivano nije odgovorio ništa. Ili je to nekakva tajna o kojoj svi mi trebamo šutjeti?

Svatko tko iole poznaje šibenske prilike zna da na čestici 3247/17, a vjerojatno i na 3247/1 grad Šibenik godišnje ubire više milijunske prihode. Nejasno je s kojeg osnova naše Nekretnine u opisu svog djelovanja pišu kako „Sektor nekretnina zakup atraktivnijih zemljišta provodi putem javnih natječaja s ciljem povećanja prihoda s osnove komercijalizacije nekretnina.“ U čemu je tajna da ovdje nema nikakve aktivnosti kako bi i HŽI uprihodila koji milijunčić još od vremena kad je predsjednik uprave bio brkati gospodin koji je i potpisao ugovor s gradom Šibenikom?



foto: Berislav Žilić





HEP 55 000 000 – ŽELJEZNICA 668 000

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Poslovni tjednik prvi je objavio vijest kako državne tvrtke sponzoriraju, odnosno doniraju sredstva različitim sportskim i kulturno umjetničkim udrugama i savezima. Nedugo potom tu su vijest prenijeli brojni portali. Naravno da je željeznica spomenuta i posebno istaknuta. Zapravo, nezasluženo.

No krenimo s najvećim donatorom, a to je HEP s pozamašnih 55 milijuna kuna što je više nego svi ostali zajedno. I OK, dobro im ide i zašto ne bi pomogli. S druge strane, „HAC dužan kao Grčka“ donirao je 11,6 milijuna kuna.

No gotovo polovina teksta odnosi se na donacije koje su dodijelili HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz. Na te dvije „naše“ firme

odnosi se podnaslov: „Željeznice u raspadu, dobivaju preko milijarde kuna iz proračuna, a dijeli donacije“

U nastavku se detaljno opisuje kome smo sve donirali, da bi se na kraju sve zbrojilo pa prema tome ispada da je HŽ Putnički prijevoz donirao 252 000 kuna (najveći dio u prijevozu), a HŽ Infrastruktura 416 000 kuna. Sve skupa to bi bilo 668 000 kuna.

Uspješni HEP donirao je 82 puta više, a zadužene HAC 17 puta više od „željezničara“. Zašto se najveći dio članka veže uz željeznicu, kada brojke vrlo jasno govore kako su iznosi koje željeznica ulaže u promociju zapravo vrlo skromni. No kada te ovako „popeglaju“ u medijima da vidimo tko će biti

dovoljno hrabar i promovirati se kroz donacije i sponzorstva.

Za razliku od drugih državnih tvrtki, željeznica ima vlastito sportsko društvo „Lokomotiva“ staro više od stotinu godina. To društvo okuplja više klubova, a od željeznice ne dobiva niti kune. Željeznica ima i vlastita kulturno umjetnička društva koja su nula kuna troška za željeznicu. Zapravo ionako skromne donacije tim kolektivima presušile su početkom mandata Renate Suše. Poslije se govorilo o nekakvim natječajima, ali do dana današnjeg nije se javno dala niti kuna.

Nije mi jasno zašto željeznička poduzeća, odnosno naša društva koja i nisu u nekom minusu, ne bi mogla pomoći svojima. Primjerice



u za riječki streljački klub „Lokomotiva“ nastupa osvajačica olimpijske medalje Snježana Pejčić, tu su rukometnice „Lokomotive“, varaždinski stolnotenisači, hrvači boksači... Kulturno umjetnička društva iz Splita, Osijeka i Zagreba

putuju svijetom i nastupaju s „željezničkim“ imenom. Istovremeno holding Slovenskih železnica postaje sponsor hokejaškom klubu „Olimpija“. I zbog čega željezničke tvrtke, kada se sve uzme u obzir, ne bi smjele

pomagati svojim društvima. Jer kada se pogledaju brojke, tu se radi o vrlo skromnim iznosima. I to proglašavanje željezničara „retardirancima“ već mi pomalo ide na nešto.





NEISKORIŠTENI PRIJEVOZNI POTENCIJALI U HRVATSKOJ

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: SPVH

Pod pokroviteljstvom Ministarstva turizma i Grada Zadra, nakon 1. Konferencije u Ludbregu 2016. (Dvorac Batthyany), 2. Konferencije u Rijeci 2017. (Islamski centar) i 3. Konferencije održane u Vukovaru 2018. godine (Župa sv. Filipa i Jakova, Pastoralni centar) organizirana je 4. Konferencija vjerskog turizma, sakralne baštine i hodočašća 7. svibnja u Zadru, u prostoru Kneževe palače.

Iako se svi slažu da Hrvatska ima silan potencijal za razvoj vjerskog turizma, on je kod nas još u povoima. Na željeznici ta rijeka hodočasnika rijetko je ili nikako prepoznata. Ovdje treba naglasiti da je za razvoj

ovog posebnog oblika turizma izuzetno značajna potpora državnih institucija te pogled na vjerski turizam kao spoj materijalne i duhovne baštine. Kroz Strategiju razvoja turizma (2020.-2030. godine) namjera je izdvajanje vjerskog turizma kao posebnog oblika turizma. Ovoj namjeri progovorio je na konferenciji i mr. sc. Tomislav Korov, Ured za pastoral turista HBK: „Dajemo prijedlog da se vjerski turizam odvoji od segmenta kulturnog proizvoda i da se počne u Hrvatskoj razvijati kao samostalni proizvod.“

Rijetki su oni koji ne znaju da su više od dvije trećine ljudi u svijetu religiozni. Isto tako, mesta u kojima se okupljaju brojni hodočasnici.

privlače i one koji nisu pripadnici ni jedne religije. Na ovu okolnost osvrnuo se na kongresu u Zadru i Luciano Moše Prelević, glavni rabin u RH predstavljajući svoju prezentaciju „Hodočašća u Izrael - potraga za ispunjenjem duše“ izjavio je: „Hodočasnici u neku ruku traže naše duhovno iskustvo. Duhovno iskustvo crkve, katoličanstvo je dio hrvatske duše i samim time kako njih zanima što Hrvatska ima za ponuditi, njih zanima kako Hrvati žive, tko su, otkud dolaze i tu taj vjerski turizam i hodočašća znače i ukazuje im na tu stranu hrvatskog bića.“

Majka Božja Bistrička, Aljmaš, Trsat, hrvatska su mesta u kojima se okupljaju brojni hodočasnici.

Kroz Trsat i Aljmaš godišnje prođe oko 100 000 hodočasnika, Marija Bistrica je naše najposjećenije hodočasničko mjesto jer je ono nacionalno hodočasničko mjesto, i to s oko milijun hodočasnika godišnje. Tu je i Sinj, Sinjska Gospa godišnje privlači najmanje 100 000 hodočasnika.

Josip Milički, načelnik općine Marija Bistrica, na konferenciji u Zadru prezentirao je priču pod naslovom „Razvoj vjerskog turizma u Hrvatskom nacionalnom svetištu Majke Božje Bistričke i utjecaj na lokalnu zajednicu“ a ovdje izdvajamo njegovu izjavu: „Tek dolaskom Svetog Oca uspjelo se u dvije godine napraviti ono što se nije u 50 godina. I nakon toga na žalost nije se iskoristila ta prilika i taj zamašnjak, nego je sve polako stalo. I evo sad pokušavamo preko europskih fondova i svih ostalih mogućnosti tu infrastrukturu proširiti, unaprijediti, izgraditi, da uistinu Marija Bistrica poprimi obrise europskih svetišta kao što je Fatima ili Lourdes.“

Za željezničke prijevoznike interesantna odredišta su: Udbina, svetište i Crkva hrvatskih mučenika, samostan Visovac na Krki, Svetište Predragocjene Krvi Kristove u Ludbregu, Velika Gospa u Krasnom, Solin, Majka Božja brze pomoći u Slavonskom Brodu, Ilača, Sveti Ante u Zagrebu, Sveti Josip u Karlovcu... Jasno je da ima još poznatih i manje poznatih svetišta i vjerskih objekata u Hrvatskoj.

HTV je s ove konferencije na svojim stranicama objavio zaključak: „Ključ je, čulo se u Zadru, u brendiranju i pružanju

jedinstvenog doživljaja. A gotovo svaki gost spreman je takvo iskustvo i platiti.“

Na ovoj konferenciji nije bilo nikoga iz HŽPP. Kako bi saznali što o ovoj temi misle ili namjeravaju činiti obratili smo se Željku Ukiću, predsjedniku uprave HŽPP s dva pitanja:

1. HŽPP nije prepoznao vjerske događaje kao poticaj za prijevoza. Zašto?
2. Ministarstvo turizma vrlo aktivno sudjeluje u promociji vjerskog turizma, željeznice u zapadnom okruženju razvile su i dalje razvijaju tu ponudu. Hoće li se i kada po ovom pitanju i prilici pokrenuti HŽPP?

Odgovor HŽPP:

„HŽ Putnički prijevoz potiče vjerski turizam pa je tako 8. rujna 2018. prevezao oko 300 hodočasnika na zavjetno hodočašće hrvatskih branitelja i mladeži Gospi Bapskoj. Hodočasnici su bili prevezeni vlakovima na relaciji Zagreb – Vinkovci – Zagreb nakon čega su prevezeni autobusima na relaciji Vinkovci – Bapska – Vinkovci. Uz to, HŽPP je s 8. na 9. rujna 2018. organizirao prijevoz oko 1.000 mladih hodočasnika Zagrebačke nadbiskupije na hodočašće u Mariju Bistrlicu, a prijevoz na isto hodočašće bio je organiziran i 2014. godine. Uz to, HŽPP je tijekom 2018. sudjelovalo u prijevozu 650 hodočasnika s područja Mađarske u Međugorje i organizirao prijevoz vlakom na relaciji Beli Manastir - Slavonski Šamac – Beli Manastir.

U povodu dolaska pape Benedikta XVI. na relaciji Zadar – Zagreb – Zadar prevezeno je oko 1.000 vjernika, a posebni

vlakovi i dodatni vagoni bili su 4. i 5. lipnja 2011. uvršteni u sastav vlakova prema Zagrebu. Ukupno je vlakovima prema Zagrebu prevezeno 12.500 vjernika. U povodu dolaska pape Ivana Pavla II. od 2. do 4. listopada 1998. HŽPP organizirao je posebne vlakove po povoljnim cijenama za prijevoz vjernika iz Vinkovaca, Osijeka, Đakova, Županje, Zadra, Čakovca, Varaždina, Rijeke, Požege, Slavonskog Broda, Koprivnice i Virovitice do Zlatar Bistrice i uvrstio dodatne vagone za prijevoz vjernika u Split, kojima su se pridružili i vjernici iz Zadra i Šibenika. U povodu ponovnog dolaska pape Ivana Pavla II., 8. lipnja 2003. HŽPP organizirao je posebne vlakove na relaciji Zagreb – Rijeka kojima je prevezano oko 3.000 vjernika. Također, svake godine HŽPP otprema organizirane skupine hodočasnika iz:

- Sisačke biskupije, od 2015. godišnje prevozimo od 100 do 150 putnika iz Siska, Kutine i Ivanić-Grada do Zlatar Bistrice
- Župe Sv. Nikole Tavelića iz Repušnice, od 2010. prevozimo oko 50 putnika na relaciji Repušnica – Sesvete koji nastavljaju pješice do Marije Bistrice
- Franjevačka mladež (FRAMA) – 17. 5. 2019. bit će otpremljena skupina od oko 50 putnika na relaciji Zagreb GK – Rijeka (Trsat), što je organizirano i ranijih godina
- u pojedinim vlakovima iz Čaglina, Velike i Nove Kapeline-Batrine odobrava se 50% popusta za hodočasnike Gospi od Suza u Pleternici.“



IMA VREMENA ZA OSTVARENJE SNOVA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je najperspektivniji hrvatski rukometni trener. Nekoliko posljednjih godina, kad god bi se postavilo pitanje novog izbornika hrvatske seniorske reprezentacije, njegovo ime najčešće je spominjano. Prije trenerske, ostvario je i zavidnu igračku karijeru, dostoјno noseći ime svoga oca koji je obilježio jednu rukometnu epohu kako na ovim prostorima, tako i širom Europe i svijeta. Danas je trener RK „Nexe“, koji od njegovog dolaska na „kormilo“ bilježi najbolje rezultate u povijesti ovog kluba. Osim što je učvrstio položaj kluba i učinio ga prepoznatljivim i u europskim okvirima, zbog njegovog vrhunskog rada s mlađim igračima Našice su postale poželjna sredina za mnoge talentirane rukometaše i izvan naših granica. On je Hrvoje Horvat i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Razgovor smo vodili u klupskim prostorijama RK „Nexe“, a opći utisak je da je riječ o vrhunskom mlađom čovjeku, sportašu i intelektualcu, koji je i pored neospornog publiciteta koji ga prati, ostao posve jednostavan i neposredan. A sam razgovor tekao je otpriklike ovako...

Poštovani gosp. Horvat, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. U uvodu smo spomenuli neke osnovne podatke o Vama, ali molio bih Vas da nam se Vi sami još malo detaljnije predstavite...

Rođen sam 16.12.1977. g. u Bjelovaru gdje sam završio osnovnu i srednju školu, odnosno jezičnu gimnaziju, a jedan kratki period od godinu i po živio sam s roditeljima u Njemačkoj. Nakon srednje škole upisao sam Kineziološki fakultet u Zagrebu, a usporedo s tim igrao sam rukomet. Danas živim u Zagrebu, oženjen sam i otac dvoje djece.

Za one naše čitatelje koji sport

ne prate redovno i samim tim nisu baš detaljno upućeni u sva događanja u i oko njega, recite nam, osim Vas, u rukometu postoji još jedan Hrvoje Horvat?

Da, zato sam ja još uvijek i s 40 godina „mali Hrvoje“ ili „mali Cveba“. To je moj tata koji je bio jedan od najboljih rukometara svijeta svih vremena, tako da je bio nekakav logički slijed da i ja krenem tim rukometnim vodama.

To znači da ste odrasli u jednoj pravoj sportskoj obitelji...

Tako je; osim tate i mama je igrala rukomet, jedna sestra je igrala rukomet, dok se druga bavila plivanjem... Svi smo bili sportaši.

Ta Vaša sportska obitelj kasnije je i dodatno „pojačana“...

Da, oba šogora bili su sportaši. Jedan je nažalost preminuo, to je pokojni rukometar Iztok Puc. Drugi je bio nogometar, a sada nogometni trener Zoran Mamić. Tako da nikako da se maknemo od te lopte...

Da li ste u tim nekim godinama odrastanja osim bavljenja sportom imali kakvih drugih planova za budućnost?

Iskreno, jako sam volio psihologiju i taj dio me i dan danas intrigira i na njemu svakodnevno radim i učim. Pokušavam si tu još nekakva „vrata“ odškrinuti, ali sport je danas takav da više nema nekakvih entuzijasta već se mora ići profesionalnim putovima, tako da za te neke ozbiljnije priče nema puno vremena.

Koliko je činjenica da Vam je otac bio sportska veličina ne samo u domaćim već i u svjetskim okvirima, utjecala pozitivno na Vašu rukometnu karijeru, a koliko Vam je to bila otegotna okolnost?

Pretpostavljam da su Vas uvjek uspoređivali s njim...

Pa dobro, to samo godi i govori o

veličini i o tome kakav je tata bio ne samo igrač, nego prije svega čovjek. I dan danas ljudi po dvoranama diljem Europe prilaze mi, čestitaju, hvale ga, što znači da je ostavio jedan stvarno dubok trag u toj rukometnoj povijesti.

I Vaš nadimak Cveba ima veze s Vašim ocem...

Da, to je bio njegov nadimak, a dobio ga je dok je čitao jednu knjigu u kojoj je glavni lik bio taj nekakav „Cveba“. Kako je to bilo u autobusu dok su putovali na neku od utakmica, onda su ga ovi njegovi stariji suigrači zadirkivali. Njima naravno, nije bilo do čitanja i učenja, a on je to svakodnevno prakticirao. Tako su ga odmalena s tom knjigom nekako etiketirali, a kasnije evo i mene.

Kako je tekla Vaša profesionalna igračka karijera, odnosno za koje ste sve klubove igrali i na kojoj poziciji?

Igraosam na poziciji srednjeg vanjskog, a počeo sam u RK „Bjelovaru“, da bih zatim prešao u RK „Zagreb“, pa u RK „Medveščak“. Potom se opet vraćam u RK „Zagreb“, odlazim na jedan kraći period u Njemačku Bundesligu u „Kronau“, današnji „Rhein Neckar Löwen“, a zatim u Švicarsku ligu u „Stans“. Poslije se vraćam u RK „Dubravu“ gdje počinjem kao igrač, a završavam kao trener.

Jeste li taj dio svoje karijere okrunili i kojim trofejem?

S RK „Zagrebom“ sam 2 puta bio prvak Hrvatske i 2 puta osvajač Kupa Hrvatske, a jedne godine smo igrali u finale Lige prvaka, znači bili smo vice šampioni Europe. S reprezentacijom Hrvatske u rukometu na pijesku bio sam europski i svjetski prvak. To su ta neka igračka dostignuća.

Kada ste odlučili da ćete postati trener; je li to bilo nakon što ste prestali aktivnoigrati ili još prije toga?

Još dok sam igrao znalo mi se dešavati

da s trenerima teško nalazim zajednički jezik, odnosno kod nekih trenera sam već tada viđao da su im te neke rukometne stvari dosta „tanke“, tako da sam već tad počeo razmišljati da bih mogao ući u te trenerske „vode“. Međutim, sam taj trenerski posao se dogodio „preko noći“, jer je došlo do nekog konflikta RK „Dubrave“ sa RK „Zagrebom“ i RK „Zagreb“ je onda povukao sve svoje igrače i trenera i odjednom smo u RK „Dubravi“ ostali s 2 igrača i sa mnom. Da bismo probali spasiti klub i napraviti skoro nemoguće, a to je opstanak u ligi, ja sam od ponedjeljka do utorka postao trener...

I tu Vam je krenulo...

Da, tu smo napravili nešto skoro nemoguće, odnosno spasili RK „Dubravu“ od ispadanja i od kluba koji se vjećito borio za opstanak u Premijer ligi, napravili stabilnog ligaša. Tu su se već vidjele te prve naznake da moj trenerski posao ide u dobrom pravcu.

Usپoredо s tim, trenirali ste i mlađe uzraste hrvatske reprezentacije...

Da, bio sam izbornik kadeta i juniora, tako da je i Hrvatski rukometni savez uložio u mene dobrih 5 ili 6 godina. U tom periodu sudjelovali smo na Europskom prvenstvu u Danskoj gdje smo osvojili 4. mjesto. Ušli smo u polufinale gdje smo izgubili od kasnijih prvaka Francuza koji su tad imali jednu od svojih najboljih generacija. Bilo je to jedno enormno iskustvo koje sam dobio na tim Europskim i Svjetskim prvenstvima koje sam vodio i naravno da mi je to kasnije pomoglo i izgradilo me kao trenera.

Nakon toga, dolazi poziv iz RK „Nexe“...

Da, tu su vjerojatno kao i u HRS-u prepoznali moj određeni potencijal, jer uspjeli smo ih mi i s RK „Dubravom“ nekoliko puta pobijediti u Premijer ligi, odnosno izbaciti iz Kupa, tako da je to sigurno ostavilo nekakvog traga u Našicama. Tu velike zasluge uz predsjednika kluba Ergovića ima i pomoćni trener Lelić koji to jako dobro prati, razumije rukomet i onda je on vjerojatno ocijenio da za ovu sredinu i razvoj rukometa, gdje bi se trebalo

kretati od mlađih kategorija, da sam ja taj trener za njih. Mislim da se to do sada pokazalo kao jedna zdrava suradnja.

I onda, kao vrhunac Vaše dosadašnje karijere, stiže poziv izbornika seniorske reprezentacije Line Červara da postanete njegov pomoćnik u ciklusu reprezentacije vezanom za učešće na Europskom prvenstvu 2018. godine kojem je Hrvatska bila domaćin. Kako ste se osjećali u trenutku kada ste saznali da Vas izbornik želi za svog pomoćnika?

Pa sigurno je jedno ogromno priznanje i čast biti dio hrvatske reprezentacije, a ujedno je to i potvrda meni da sam na jednom dobrom putu i da dobro radim. Dugujem jednu neizmjernu zahvalu izborniku Lini Červaru za to što mi je pružio priliku da uopće budem dio jednog takvog spektakla, što mi je naravno, tada jako puno značilo. Sigurno da je to ostavilo traga i na mojoj trenerskoj karijeri, jer to ne piše ni u kakvim knjigama i ne može se nigdje naučiti, već se jednostavno kroz to mora proći i onda čovjek iz toga stvarno jako puno nauči.

Domaćinstvo na nekom takmičenju sa sobom nosi i određeni pritisak. Očekivanja su tada bila velika, dok rezultat baš i ne...

Sigurno da smo mi očekivali medalju, odnosno borbu za medalju i taj ulazak u polufinale, no nažalost, nismo napravili ono što smo željeli. Bili smo 5. na kraju, „kiksali“ smo u Splitu protiv Švedske i na kraju nas je to i koštalo, jer su nam Francuzi onda u toj presudnoj utakmici bili prejaki. Da, kao što ste rekli, prvenstvo doma nosi taj psihološki pritisak, mi smo se nakon dobrog otvaranja malo „uljuljali“ u atmosferi, bila je to euforija, puna dvorana i očekivali smo da će nas nešto od toga ponijeti do pobjede. Na kraju smo „kiksali“ i nismo ušli u borbu za medalje.

Što je to sve danas potrebno da bi se netko bavio trenerskim



poslom? Ne mislim tu na talent i iskustvo, već na onaj dio koji se odnosi na razna uvjerenja, diplome, certifikate, licence... To se danas jako dobro reguliralo. Postoje ta licenciranja trenera, znači mora se proći određeni broj sati kroz školu; trenersku, višu trenersku ili kroz olimpijske tečajeve. Sukladno tome, onda dobivate licencu; B ili A, a u slučaju međunarodnog školovanja dobiva se MASTER licenca. Od 2020. godine bez te MASTER licence neće se više moći voditi Liga prvaka niti reprezentacije.

Koja je to Vaša trenerska „filozofija“ koju pokušavate prenijeti na ekipe koje trenirate, odnosno što je to po čemu ste prepoznatljivi kao trener?

Biti trener je dosta kompleksno zvanje i ne bih se tu ograničio samo na jednu stvar, ima tu puno toga što utiče na rezultat i što je zapravo bitno. Jedna od stvari koju ja njegujem je to da svaki igrač dobije svoju ulogu u timu i da se tu proba napraviti jedno kolektivno razmišljanje, da ono „MI“ uvijek bude ispred onog „JA“. Taktičko - tehnički gledano, sve bi nekako trebalo kretati iz odbrane, tako da se i mi u tom defanzivnom dijelu pokušavamo stalno unaprijediti, biti varijabilni i proaktivni. Naravno, ono bez čega ne ide i zbog čega gledatelji dolaze na utakmice, to su ti golovi. Ja sam dobar dio svoje karijere slvio kao isključivo napadački trener i RK „Dubrava“ je sa mnom zabijala najviše golova u ligi. Međutim, kako karijera odmiče dalje, što su protivnici jači i teži, naglasak stavljam na taj defanzivni dio.

Da se sada dotaknemo osnovne teme našeg lista, a to je željeznica. Kakva su Vaša iskustva vezana za željeznicu?

Bio je taj vlak Bjelovar - Zagreb, pa sam često išao tamo i nazad. Bilo je tu sigurno i dobrih iskustava, ali bilo je i onih negativnih kad smo znali čekati po par sati, jer su se vlakovi znali često i kvariti. Za željeznicu me veže još jedna „negativna“ uspomena, jer je na željeznicu godinama radila moja

punica. Šalim se, naravno. Radila je u Rijeci u Upravi, tako da je meni prva asocijaciju na željeznicu u stvari moja punica, pa mi to onda stvara male „strahove“ od željeznice.

Prošle godine završena je nova pruga na relaciji koju ste spomenuli, odnosno od Bjelovara do Zagreba, koja bi uskoro konačno trebala biti puštena u promet i koja će dosadašnje putovanje skratiti za nekih 50 minuta. Kakvo je Vaše mišljenje o tome i hoćete li se možda provozati ovom relacijom?

Sigurno da je dobro da se povezujemo, da se spajamo, da sve ide naprijed. Evo, ja sam tu „leteći“, familija mi je u Zagrebu, tako da nemam baš puno vremena, ali djeca mi se obožavaju voziti vlakom i to je stalno „napadanje“ s njihove strane da idemo na putovanje vlakovima. Njima je to veliki doživljaj tako da im čak baka i djed moraju obećavati da će ići vlakom do Rijeke ili negde drugdje. Tako da zašto ne? Kad uhvatim malo vremena i bude neka prilika, pogotovo ako je kao što kažete putovanje skraćeno za 50 minuta, naravno da ćemo se provozati tom novom prugom.

Da li ste imali priliku s nekim od klubova za koje ste igrali ili ih trenirali, na neko takmičenje ili pripreme putovati vlakom?

Da, bilo je to dok sam igrao u Njemačkoj, jer je to zapravo i praksa u Bundesliga, tako da tamo sve više prvoligaša na utakmice i pripreme ide vlakovima. Vlakovi su im prilično točni i u njima se može i odmoriti, odspavati, prošetati, popiti kava... To su prvi uveli Nijemci, ne znam sad za Francuze, ali vjerujem da će i kod njih zaživjeti ta praksa, budući da i na njihovim željeznicama nema zastoja i može se sve unaprijed točno izračunati. Uglavnom, ako je dobra konekcija, njemački klubovi će sasvim sigurno odabrati željeznicu kao prijevozničku.

Mozete li nam usporediti željeznicu tamo s ovom našom?

A čujte, kakva nam je cijela država u

usporedbi s Njemačkom, takve su nam otprilike i željeznice.

Vrhunski odgovor. Kako Vam se dopao potez slovenske reprezentacije koja je na već spomenuto Europsko prvenstvo 2018. u Hrvatsku doputovala vlakom?

Za našu javnost je to sigurno bilo veliko iznenadenje, baš iz razloga kojeg sam naveo, jer kod nas je takva vrsta putovanja još uvijek jedna velika avantura. Možda je to njima bilo dobro za nekakav „team building“ i poslužilo za nekakvu promociju, jer je to svima zanimljivo. Kod nas je to prijevozno sredstvo koje se ne rabi tako često, ali nadam se da će kao što i sve u životu polako ide naprijed, da će nam ići i željeznica i da će nam danas, sutra biti posve normalno da putujemo vlakovima.

Da se vratimo na Vaš trenutni posao, a to je RK „Nexe“. Na posljednjem Svjetskom prvenstvu u Njemačkoj, „Nexe“

je imao 3 reprezentativca, dok ih je u ovim posljednjim kvalifikacijama za Europsko prvenstvo 2020. imao čak 5, što mislim da je najviše u povijesti kluba. Ovaj podatak sam po sebi znači da se u klubu dobro radi...

Pa da, ne treba se tu puno pričati. Malo klubova se u Europi može pohvaliti da ima 5 domaćih reprezentativaca. Teško je reći da je to dugoročno održivo, ali sigurno je hvalevrijedno i potvrda nama u i oko kluba da se u klubu dobro radi, a i navijačima je velika nagrada da mogu gledati tu kvalitetu u Našicama. U jednoj tako maloj sredini imati 5 reprezentativaca graniči s malim čudom.

Već godinama RK „Nexe“, kao i svi ostali klubovi u našoj ligi, u sjeni je RK „Zagreb“. Može li se to u skorijoj budućnosti promijeniti?

Čujte, RK „Zagreb“ je već 27 godina prvak Hrvatske i to ima svoju težinu. To

govori i kakva je to enormna dominacija i tu će trebati još dosta vremena i ulaganja, a i trebalo bi se „poklopiti“ puno stvari da se ta dominacija prekine. Mi jesmo na dobrom putu, ove sezone i pobijedili RK „Zagreb“ po 1. put u povijesti i sigurno da nam je motiv dostići njihovu razinu. Velika njihova prednost je iskustvo igranja „velikih“ utakmica, igraju Ligu prvaka, ali mislim da smo pokazali ove sezone da im „pušemo za vrat“, da ih „stisčemo“, da smo im i s ovako ograničenim mogućnostima i resursima jako blizu. Respektiraju nas, boje nas se, vidjeli ste da smo im vratili jednog Vorija iz igračke mirovine i to je nama isto potvrda da smo na dobrom putu.

U ovoj sezoni po prvi put plasirali ste se na final four SEHA lige, plasirali ste se na final four Kupa Hrvatske, u prvenstvu Hrvatske sigurno držite 2. mjesto, samo bod vam je nedostajao za plasman u četvrtfinale Kupa EHF. Kako



Vi osobno ocjenjujete tekuću sezonu?

Sigurno da smo mi u zadnje 2 godine streljivo napredovali i da smo i u tim europskim okvirima postali prepoznatljiva sredina. Etablirali smo se kao jedan ozbiljan europski rukometni klub i sada svi znaju sve o nama, respektiraju nas i više nitko ne dolazi u Našice „na izlet“. Mislim da bi nam u slijedeće dvije godine trebao biti cilj zadržati taj nivo što će biti vrlo teško, budući da bogati klubovi već zovu dečake i daju im nekakve ponude. Najveći zadatak slijedećih sezona bit će zadržati okosnicu ekipe. Sigurno da smo ponosni na naše rezultate, ali čovjek uvijek mora težiti ka boljem. Ja kad bih sad rekao da je sve super i da sam zadovoljan, onda bolje da se i ne bavim ovime. Drago mi je što klub i njegov predsjednik imaju velike ambicije, jer onda to i mene motivira da tu i dalje ostanem.

Koliko je po Vama bitno da se i u manjim sredinama kao što su Našice, stvore uvjeti kako bi se mladi ljudi mogli aktivno baviti sportom?

Danas je roditeljima jako teško odgajati djecu, jer je tu obilje nekakvih faktora koji remete normalan rast i razvoj djece. Sigurno da je sport jedan od segmenata

društva koji bi trebalo forsirati i gdje bi djecu trebalo usmjeravati. Postali smo „sjedilačko“ društvo, jako je puno tih igrica, kompjutora, telefona... I ja doma imam teške „ratove“ sa svojom djecom, tako da ako želimo ostati zdrava nacija na nivou na kojem smo čak i ispred Europske unije, morat ćemo se dobro „pohrvati“ i morat ćemo dodatno ulagati u sport i promovirati njegovu važnost za zdravlje, jer nije badava uzrečica: „U zdravom tijelu, zdrav duh“.

Posao kojim se bavite zahtjeva i puno putovanja i odsustva iz kuće. Trpi li obitelj zbog toga?

Sigurno da trpi. Klub mi tu izlazi maksimalno u susret, ja se jako puno vozim, stalno sam na relaciji Našice - Zagreb. I oni dolaze ovdje u Našice, tako da pokušavamo tu odvojenost minimalizirat kako bi ju djeca što manje osjetila. Ja sam svjestan da su djeca sad mala i da nikad više neće biti tako mala, tako da sve hobije i sve to moje slobodno vrijeme posvećujem njima.

Vrhunac trenerskog posla u Hrvatskoj, bar kada je rukomet u pitanje, je seniorska reprezentacija. Vidite li se u skorijoj budućnosti na tom mjestu, tim prije što se u rukometnim krugovima Vi spominjete kao jedan od

glavnih kandidata za mjesto izbornika jednom kada ode Lino Červar?

Primarno, ja sam ovdje klupski zadovoljan i ispunjen. Sigurno da mi je san i najveća prestiž jednog dana biti izbornik hrvatske reprezentacije. Vjerujem da svojim radom i rezultatima pokazujem da posjedujem određene kapacitete i vjerujem da ću dobiti priliku da pokažem cijeloj naciji koliko znam i mogu. Kad će se to desiti i da li će se desiti u skorije vrijeme, to ne znam, ali sam uvjeren da će prije ili kasnije do toga doći.

Poštovani gosp. Horvat, zahvaljujem Vam se još jednom u ime naših čitatelja što ste pristali dio svog vremena odvojiti za ovaj razgovor. Želimo Vam puno uspjeha u daljnjoj karijeri i da Vas što prije vidimo na mjestu spomenutom u našem posljednjem pitanju!

Hvala vama i veliki pozdrav vašim čitateljima!





BERISLAV ŽILIĆ
željeznički zaljubljenik

KRENUTI ZA ŽELJEZNICOM

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Dragutin Staničić

Može ga se vidjeti s fotoaparatom na uzvisinama, u poljima pokraj pruga ili kako prometnika vlakova uljedno obaveštava da će u "njegovom" kolodvoru napraviti koju fotografiju te da će tom prilikom paziti na sebe i druge. Povremeno mu ih objavljujemo u našem listu. Ima ih u domaćim i inozemnim časopisima. Na svom fb profilu postavi samo po jednu s povodom i često s kratkom pričom. Fotografije mu vise u predvorjima firmi, uredima, na kalendarima. Prisilili smo ga da se za ovaj svibanjski broj predstavi našim čitateljima.

Naš sugovornik je Berislav Žilić. Radi kao inženjer u Končaru Električnim vozilima u službi servisa pa je i poslom i kako kaže strašcu vezan za svijet željeznica. Odakle takva povezanost otkrio nam je riječju i slikom.

Ovo predstavljanje ne doživljavam kao klasični životopis u kojemu će navesti godinu rođenja, broj cipela koje nosim ili lijekove koje pijem nego će ispričati ono što me zanima, što me vuče željeznici. Nema tu nešto posebno. Jednostavno si takav.

Roden sam u rodilištu a kuća u koju su me donijeli bila je okružena željezničkim i tramvajskim prugama. U radijusu od par stotina metara nalazilo se mnoštvo objekata željezničke infrastrukture, tri putnička kolodvora jedan za normalni i dva za uskotračni kolosijek, ložionica s okretnicom za održavanje uskotračnih lokomotiva,

teretni kolodvor za normalni kolosijek, tvornica teretnih vagona sa industrijskim kolosijecima, plus tramvajska pruga, industrijski, izvlačni, upleteni kolosijeci...

Ovo moje prvo okružje utjecalo je na mene da sam od malena osjećao posebnu povezanost sa željeznicom. Od svih koji smo rasli u ovakvim okolnostima, a takvih je bilo poprilično jer se radilo o željezničkoj koloniji, jedini sam koga je fascinirala (što mi i nije baš za neku pohvalu, ha, ha ha).

Zaljubljivanje je bilo dugo i uporno?

Imao sam nesreću da su mi u

osnovnoj školi prozori učionica bili okrenuti na pogrešnu stranu, prema sarajevskom čvoru. Tih godina na njemu je bilo jako živahno. Bujao je život na prugama normalnoga kolosijeka a na uskotračnom se još držao. Sva dešavanja na njima morao sam paralelno pratiti s nastavnim planom i programom. Još tome moram dodati i pojавu čuvenih sarajevskih tramvaja vašingtonaca što mi je iziskivalo još veće mentalne napore. Bila je to dugogodišnja prava željeznička promenada, na kojoj su se mogli vidjeti lokomotive serija 33; 52; 73; 83; 661; 662; 642; 740; prve 441, šinobusi, motorni 820 ili



tramvaji na željezničkoj pruzi nakon dopreme. Slično je bilo i s vagonima što putničkim, teretnim i onim od denčara, prvim kontejnerima.

U slobodno vrijeme zato sam istraživao stambeno neizgrađene uzvisine po obroncima brda Hum iznad sarajevskoga naselja Pofalići odakle se pružao dobar pogled na svijet moga interesa. Što sam se više penjao i rastao to je pogled bio bolji i bolji. Tako su mi se otkrivale trase željezničkih pruga. Volio sam čitati očeve redove vožnje, jer su u to vrijeme vlakovođe morale i njih vući sa sobom pored prskalica, lampe, signalne zastavice, prometnog pravilnika. Zahvaljujući njima znao sam kad dolazi koji putnički, lokomotivski ili teretni vlak. Što se tiče položaja pruga u prostoru imao sam za to dovoljno materijala za vrijeme školskih praznika. Očeva i majčina rodbina živjela je na uzvisinama iznad pruge Sarajevo-Ploče, prvi u planinskom djelu kod Konjica, drugi u donjem toku Neretve. Potpuno različiti što se tiče položaja trase ali jednako zanimljive.

To su bili početni materijalni resursi koji su mi se stavili širokogrudno na raspolaganje u zanimanju za fenomen željeznice. To njen bogatstvo počeo sam proučavati gledajući iz današnje perspektive obrnutim redom. Na ljetnim praznicima taman su mi došle na čitanje knjige dvojice putopisaca Matka Pejića i Zuke Džumhura. Obojica su mi otkrila ljepotu putovanja. I što je jako važno naučili su me da se na putovanjima, gleda, sluša i pita. Valjda za to što su obojica po zanatu bili slikari znali su i lijepo slikovito pisati. Jedan Slavonac pisao je o ravnici, drugi Hercegovac pisao je o kršu.

To ljubav nadograđivao si putujući već od dječjih dana željezničkim prostranstvima?

I kroz ravnicu i kroz krš putovao sam službenim vagonom dijeleći ga s ocem vlakovođom i manipulantom. Biti u službenom vagonu imalo je veliku prednost jer si mogao bez problema izabrati zanimljivu stranu za pogled iz vlaka. I na tim putovanjima tekle su mojom glavom priče pričane na njihov način. Svako mjesto uz prugu bilo je zanimljivo po nečemu. Volio sam slušati očeve poznanike koji bi mu navratili i pokazivali mi ono što im se činilo u tom trenutku značajnim i zanimljivim. A ja sam im bio zahvalan slušatelj. Tako sam uz onu školsku znao i još željezničku geografiju, specifičnosti pojedinih krajeva. Na tim putovanjima upoznao sam puno zanimljivih sugovornika i javila mi se želja da sve to prođem pješice. Slično kako su to radili moji omiljeni pisci. Tada se najbolje upozna neki kraj i vidi iz najboljeg kuta. Realizirat ću tek decenijama kasnije. Ono što je bilo jako bitno su ljudi, komunikacija sa njima a to željeznici daje socijalnu dimenziju. Moj emotivni doživljaj putovanja oblikovali su Zuko i Matko što me ni danas ne popušta.

Onu socijalnu dimenziju putovanja lijepo će mi objasniti Wolfgang Schivelbusch u knjizi Povijest putovanja željeznicom tek 2010. godine.

Da tehnika nije suhoparna, da lokomotive nisu sam hrpa čelika i raznih materijala vjerovao sam od malih nogu, čak sam i od drugih krio a i danas u to vjerujem u to da imaju dušu. Trebala mi je potvrda za to i dobio sam je na najljepši način. Krajem srednje škole u život mi se upetljao jedan Slovenac. Bogu hvala prijatelj mi je još živ i debeo a zove



se Tadej Brate. Napisao je knjigu Die Dampflokomotiven Jugoslawiens. Knjiga je to za koju ne treba znati njemački. Ona mi je bila polazna osnova za razumijevanje tehničkog nivoa željeznice koji će mi tijekom vremena postati i profesionalno opredjeljenje. U njoj je Tadej spojio tehnička znanja i strast prema parnim lokomotivama. Poslije sam otkrio također dobre knjige o električnim, dizel lokomotivama, opisima izgradnje pruga....

Koja su to društveni i politički procesi što utječu na izgradnju pruga, na njihovo ukidanje?

Bio sam svjedokom zadnjeg čina željezničkog genocida kada su se ukidale uskotračne pruge a da se nisu mijenjale prugama normalnog kolosijeka. U tom trenutku to nisam mogao shvatiti. I danas tražim odgovore. U to vrijeme doživljavao sam to jako emotivno i nisam mogao zamisliti panoramu Sarajeva bez pruge na obroncima Trebevića, ni Željin stadion a da iznad njega ne prolaze vlakovi koji navijaju za njega, odlaske na izlete na Koran, Stambolčić, Pazarić. Bio sam svjedokom i puštanja u promet nove pruge normalnog kolosijeka Sarajevo - Ploče, drugog kolosijeka Zenica - Doboj. Ipak za razumijevanje prije svega treba što više činjenica i hladna glava. Početni poticaj za razumijevanje ovih pojava našao sam u svom gradu a dao mi ga je još živi sarajevski povjesničar Dževad Juzbašić svojom doktorskom disertacijom "Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Källayeve ere". Tragom te knjige nastavio sam tragati za radovima koji bacaju svjetlo na određena vremena.

Zaronio si do duše željeznice?

Nakon završenog školovanja počeo sam raditi gdje drugo nego u ŽTP Sarajevu gdje osim posla surađujem s dobrim ljudima sličnih interesa kojih se i dan danas bez obzira na vremenski i geografski odmak često sjetim, jednog Pere Lukića, Besima Hodžića, Ajdina Fevzije.

Izložba željezničke fotografije 1982. godine u dvorani KUD-a Željezničar u Trnjanskoj ulici u Zagrebu jedan je od presudnih događaja u mojoj životu. Na izložbi željezničke fotografije kojom sam se već bavio upoznao sam jednoga Stanka Totha iz Varaždina i jednoga Dragutina Staničića iz Zagreba. Oba iz ŽTP Zagreb. Ovaj susret prerastao je u trajno prijateljstvo i ubrzao ostvarenja namjera s mojih prvih putovanja. Njegujemo Drago i ja skromnih 37 godina pješačenja po, iznad, ispod pruga, foto bilježenja dešavanja na njima. I nije nam to dosadilo. Bez obzira na brojne pješice pređene željezničke km i km, smrzavanja i dehidraciju nije nam to dosadilo. Ne napušta nas ni dušogradje kada je god pogoden dan za neku foto ophodnju a nismo otišli.

Vlakove se da fotografirati, slikati, pisati o njima. Da ih se i slušati. I to je jedna od dimenzija željeznice. Da bi se to ostvarilo pored slухa, potrebna vam je noć, Ivan planina, pruga uspona 26 promila, tuneli, puno zavoja kao što je između Konjica i Bradine, tri lokomotive serije 661, poznate kao kenedi ili džems, teretni vlak i konjički amfietar. Gradić Konjic je smješten tako dobro da i obična grmljavina iznad njega zvuči skoro mitski sve radi akustike njegovog prirodnog amfietra. Tako i zvuk dizel motora

tri lokomotive što voze i guraju vlak od Konjica do Bradine izgleda bogat kao gospel glazba. Da je takvo bogatstvo zvuka stvarno potvrđio mi je Marko Gašperčić, bivši dirigent ljubljanske opere. Slične koncerte slušao sam od Škrljeva do Lokvi, Solina do Dalmatinskog Labina, Kopera Divače...

I tako su počeli nastajati željeznički foto safariji?

Što iz poslovnih razloga, što iz obiteljskih naputovao sam se vlakovima. Svako je radost za sebe; uvijek nešto novo vidiš i vuče te da prepješačiš dio koji ti se na putovanju učinio zanimljivim. Prva je bila na redu najdraža Sarajevo Ploče, za koju sam s Elom a on ima prezime i to Vejzović mostarskim strojvodom, za nas koje je odhranila, skovao naziv Majka svih pruga. Ona mi je raster,

mjera vrijednosti za sve ostale. Po kojoj god drugom idem uvijek se nađe neki dio koji se poklopi s nekim od njenih 183 km. Posebno su mi interesantne uzvisine, s kojih se mogu trase pruga što dulje i šire vidjeti. Zahvaljujući istomišljenicima život mi se kasnije obogatio pogledima na riječku, ličku, unsku i da ne nabrajam sve žive i umrle pruge u Hrvatskoj. K tome treba dodati i sve slovenske, atraktivne dijelove austrijskog Semmeringa, Gotharta, nešto madarskih, sjeverno talijanskih, većinu vojvođanskih i makedonskih pruga. Tako su za moju dušu i one koje zanima nastali prvi željeznički putopisi. Preko njih u život su ušli mnogi dragi ljudi: Siniše, Elmiri, Nenadi, Zorani, Ranke, Josipi... bez kojih bi sve ove ophodnje i foto safariji kako ih zovemo bili sadržajno mnogo siromašniji.

U tvojoj sadašnjosti često čuti se sjena prošlosti

Pojavom interneta otvorile su se mnoge nove mogućnosti. Željeznički fanovi lakše su komunicirali, počeli smo organizirati zajedničke obilaska. Raduje me dolazak mladih snaga koji imaju istu strast koju smo i mi stariji imali na našim početcima i sa zadovoljstvom im prenosim ono što znam. Tu se gubi generacijski jaz osim kada idete uz brdo ili trčite kod brze promjene pozicije snimanja. Posebno otkriće od strane mladih su filmovi, video klipovi koje su oni vičniji internetskim pretraživanjima uspjeli otkriti. Tako su mi ukazali na izvanredne dokumentarce sa željezničkom tematikom redatelja recimo Branka Ištvančića ili nedavno (jučer) preminuloga Vlatka Filipovića. I napokon sam dočekao življvu željezničku publicističku aktivnost a posebno su mi drage



knjige o pruzi od Čapljene do Dubrovnika, Samoborčeku, Gurtmanovoj željeznicici...

Kada se okrenem unatrag bio sam svjedokom burnih društvenih time i promjena koje su se ticale željeznica. Od njene nemilosrdne devastacije, do njenog ponovnog oživljavanja. Od dugih putničkih vlakova kojih više nema, do šarolikih stranih teretnih operatora. Nekih dragih ljudi više nema. Nema više ni mnogih serija lokomotiva. Ukinute su pruge, prekinute željezničke veze. Čuveni vlakovi Olimpik, Bosna, Matoš, Sava, Avala, Lala, Neretva ne prometuju više. Svi oni su bili aktivni dio moga života, putovao u njima, radio na nekim, snimao ih.

Stjecajem okolnosti ostvarila se namjera u koju sam vjerovao. Vidjeti i otkriti to bogatstvo željeznica. Posebna priča je ta što mi se posrećilo da ću sudjelovati u izradi novih niskopodnih

vlakova, tramvaja, rekonstruiranih lokomotiva, želja je koju sam krio od samoga sebe. Potvrda mi je to da je vrijedilo vjerovati u ono što sam želio i radio bez obzira što sam morao plivati dugo protiv struje.

Nedosanjani snovi?

Ono čemu se između ostaloga još nadam da će Željeznički muzej počne djelovati na mjestu dolaska prvog vlaka u Zagreb na Zapadni kolodvor, s kojega će nas neka parna lokomotiva 22, može i 33, ili dizelke 2061, 2041; elektre 1141 ili 1142 povesti negdje na izlet. Bogata hrvatska željeznička tehnička baština zasluguje takav muzej. Bit će ogromna šteta ako se to ne realizira. A ja ostajem trajno vjerovati u nju sve dok se do ne realizira.





ZDENKO KALINIĆ

skretničar u kolodvoru Kaštel Stari

NEMA VIŠE ZAJEDNIŠTVA

RAZGOVARAO: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

U kolodvoru Kaštel Stari sreli smo kolegu skretničara Zdenka Kalinića kojega smo zamolili da s našim čitateljima podjeli svoja razmišljanja i viđenje stanja na željeznicama.

Zdenko, molimo Vas predstavite se.

Rođen sam 8. veljače 1973. godine u Splitu, otac dvoje djece, živim u Velikom Broćancu mjestu u Dalmatinskoj zagori. Nakon završenog tečaja za manevristu 1996. godine zapošljavam se u kolodvoru Split Predgrađe na radnom mjestu manevriste i tu radim do 2001. godine. Nakon toga sam raspoređen u kolodvor Knin na radno mjesto skretničara gdje ostajem do 2008. godine kada sam prebačen u kolodvor Labin Dalmatinski u kojem i danas imam ugovor o radu. Zadnjih nekoliko godina radim na zamjeni u kolodvoru Kaštel Stari.

Što najviše pamtite iz svojih željezničkih početaka?

Iz svojega željezničkog početka najviše pamtim činjenicu da je bilo više kolegijalnosti između ljudi, bolji su bili međuljudski odnosi, bilo je više posla nego danas i sa zadovoljstvom sam išao na posao.

Možete li uspoređujući željeznicu s početka

dotrajali. U posljednje vrijeme došlo je do određenih pomaka pa se ipak nadamo da bi se i naši radni uvjeti mogli popraviti. Nedavno su zamjenjena krovista na oba bloka a obećano je da će se promijeniti i stolarija.

Jeste li zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?

Sadašnjim radnim uvjetima nipošto nisam zadovoljan, blok kućice se godinama nisu održavale, vlaži na sve strane, puše kroz prozore i vrata koji su

Dobivate li redoviti i na vrijeme službenu odjeću i obuću?

Zadovoljan sam isporukom zaštitne odjeće i obuće osim zaštitnih cipela koje smo nedavno zadužili koje su neudobne i neadekvatne za radno mjesto skretničara.



Problem je u zaštitnoj kapici koja stvara probleme prilikom hodanja. Prethodne cipele koje smo dobivali su bile puno bolje.

Imate li problema sa korištenjem GO?

U posljednje vrijeme imamo problema sa korištenjem GO zbog nedostatka radnika pa se događa da ljudi ne iskoriste GO u cijelosti koji se na kraju plati. Sada imamo situaciju da će svima ostati neiskorištenog GO iz 2018. godine. Moram istaknuti da ipak onaj dio koji iskoristimo uspijemo sa šeficom dogovoriti prema željama radnika.

Zove li Vas poslodavac u prekovremeni rad? Ako poziva da li ga i plaća.

Prekovremeni rad kada se dogodi se uredno plaća kao i poziv na rad premda nisam zadovoljan sa tromjesečnom preraspodjelom koja je uvedena zadnjim KU. Mislim da bi trebalo izbaciti preraspodjelu sati tako da se prekovremeni rad plaća onda kada se ostvari.

Na željeznički teško započinju reforme. Promjene i planovi se gromko najavljuju, a tihodugovlače, mijenjaju i povlače. Kako vi gledate na razvoj željeznice?

Štoseći razvoja željeznice mogu slobodno reći da se željeznička godinama zanemarivala, velika državna ulaganja su bila u cestovnu infrastrukturu, gradnju auto-cesta dok se o željeznicama nije uopće vodilo računa.

Vozni park je zastario i nije se obnavljao tako da smo sada došli u situaciju da nemamo lokomotive, kolodvorske zgrade i objekti su potpuno derutni što daje lošu sliku o željeznicama. Postoje sredstva iz EU fondova za željezničku infrastrukturu koja se relativno slabo povlače a koja bi mogla poboljšati konkurentnost željeznicama kao prijevoznika. U razvijenim zemljama željeznicama je nositelj prijevoza putnika i robe dok kod nas samo stagnira.

Ništa se neće promijeniti dok protest ne postane dovoljno glasan, i ne obuhvati dovoljan broj ljudi. To najjasnije vidimo u činjenici da plaća radnicima HŽ Infre posljednji put povećana davne 2007. godine. Kroz to vrijeme glasno se šutjelo. Kako se Vi s tim nosite?

Plaća je najgora skretničarima koji su potplaćeni da ne kažem podcijenjeni, radnici koji nemaju porezne olakšice ne mogu dobiti više od 4500,00 kuna plaće, skladištar u Tommy-a ima veću plaću od skretničara. Nesloga sindikata, pojedini sindikati su kupljeni od Uprave što je dovelo do ovoga što danas imamo.

Najavljen je novo kolektivno pregovaranje. Ima li područja koja želite da se poprave na bolje? Što se tiče kolektivnog pregovaranja očekujem da se sve loše stvari iz ovog KU



poprave. Tu u prvom redu mislim na osjetno povećanje plaće posebno skretničarima, naknada za putne troškove nije pravedno riješena, treba uvesti naknadu po kilometru što bi bilo puno poštenije nego sada, tromjesečnu preraspodjelu treba ukinuti i sate plaćati u mjesecu u kojem su ostvareni. Sve u svemu očekivanja su velika i s nestrpljenjem čekamo kolektivne pregovore.

Restrukturiranje je nešto na što su se radnici HŽ Infre navikli - traje već godinama i u pravilu znači smanjenje broja izvršnih radnika. Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?

Ljudi je iz godine u godinu sve manje, nema tko raditi, ne mogu se koristiti godišnji odmori tako da od priča o višku nema ništa, dapače vidim da se raspisu natječaji za prijem ljudi izvana što potvrđuje činjenicu da ljudi nedostaje a ne da ih ima viška.

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

U radoj mladosti sam igrao nogomet te sam trebaoći na pripreme i probu u RNK Split, međutim spletom okolnosti, dječje neozbiljnosti nisam iskoristio priliku koja mi se pružila tako da i dan danas žalim za tom prilikom. Tko zna možda bih imao ozbiljnu nogometnu karijeru.

Čini li Vas sadašnji posao sretnim?

Moj posao me čini sretnim a bio bi još sretniji da se ispunе očekivanja od predstojećeg kolektivnog pregovaranja i da se poprave uvjeti rada.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?

U slobodno vrijeme igrat malo nogomet, imamo ligu od 11 ekipa iz okolnih mjesta, svaki vikend igramo utakmice te se nakon utakmica družimo uzpiće. Uzgajam perad za svoje potrebe a nešto se i proda domaćih jaja i mesa. U susjedstvu ima kuća za odmor pa povremeno ispečem specijalitete ispod peke za goste koji posjećuju kuću za odmor.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Volio bih da se poprave međuljudski odnosi koji su na niskim granama, puno je ogovaranja raznih priča koje kvare odnose među ljudima. Malo više druženja i zajedništva.

Zahvaljujemo kolegi Zdenku na vremenu i želimo mu sreću u poslovnom i privatnom životu.

STRASTVENI FILATELIST I NUMIZMATIČAR

RAZGOVARAO: Ilija Arambašić
FOTO: Ilija Arambašić

Kišni i vjetroviti ponедјелjak u Požeškoj kotlini, dolazim u kolodvor Velika na dogovoren razgovorskog komprometnikom vlakova Zoranom Karjakovićem. Kolodvorska zgrada potječe još iz vremena Austro-Ugarske monarhije. Ulazim u prometni ured kroz vrata koja su vjerojatno starija i od mene i odavno spremna za zamjenu. Kolegu Zorana zatječem kako odraduje još jednu rutinsku smjenu.

Zorane, hvala što ste se odazvali našem pozivu na ovaj razgovor. Molim, predstavi se našim čitateljima.

Pa na početku uobičajeno, rođen sam 10. kolovoza 1975. godine u Požegi. Završio sam srednju školu za strojarskog tehničara u Slavonskom Brodu. Po završetku srednje škole odlazim u vojsku te ratne 1994. godine. Nedugo nakon odsluženja vojnog roka bivam mobiliziran zajedno s bratom blizancem Goranom i sudjelujem u ratnoj operaciji „Bljesak“ i još nekim manjim akcijama. Brat Goran tada je i ranjen i od tada je umirovljen kao invalid Domovinskog rata.

Pa, kako je ste došli raditi na željeznicu?

Nakon rata sam od 1995. godine pa sve do kraja 2001. godine radio u poduzeću „Ceste“ d.d. Kako sam bio veliki ljubitelj

svega vezanog za željeznicu uspio sam se uz pomoć braniteljske udruge upisati na tečaj za prometnika vlakova 2002. godine u Zagrebu. Nakon uspješno položenog tečaja koji je trajao devet mjeseci dolazim u kolodvor Požega na stažiranje na radnom mjestu prometnika vlakova. Stažiranje sam uspješno položio poslije četiri mjeseca. Moj prvi ugovor o radu biva kao skretničar u kolodvoru Čaglin 4. rujna 2004. godine.

Gdje ste sve radili?

Kao skretničar sam radio do 2006. god., nakon toga radim u kolodvoru Čaglin kao prometnik vlakova sve do 2010. godine kada se zatvara pruga Pleternica - Našice. Tada odlazim u kolodvor Staro Petrovo Selo gdje ostajem sve do 2013. godine. Napokon 2013. dolazim raditi u kolodvor Velika i ovdje radim do danas.

Kolodvoru Velika uglavnom nam je velika nepoznanica. Molim te približi nam ga, malo?

Možda najprije da spomenemo da je ovaj kolodvor kao i ova pruga izgrađena davne 1914. godine. Smješten je na jednokolosječnoj pruzi Požega - Velika u km 25+200. Nekada se ovo prugom prevozio veliki broj putnika kao i velika količina roba a sada ima skoro pa samo simboličnu ulogu. Putnika je

sve manje i manje kao i ljudi u ovom kraju. A teretni promet je u potpunosti obustavljen, iako postoje poduzeća koja bi prevozila robu željeznicom kao npr. Kamen Velika ali naš državni prijevoznik HŽ Cargo jednostavno nema interesa. Prošle godine smo otpremili nekoliko maršutnih vlakova s kamenom tučencem za potrebe remonta pruge u Križevce i Koprivnicu ali to je samo jedna mala količina u usporedbi s onim koliko bi se moglo otpremiti, ali to je neka druga priča. Kolodvor ima četiri kolosijeka kao i tri industrijska kolosijeka od kojih dva vode u Kamen Velika d.o.o. a jedan kolosijek je vlasništvo šumarije.

Uvjeti rada u kolodvoru, radno vrijeme, odnos s kolegama i nadređenima, malo o tome?

Radno vrijeme kolodvora je dvokratno, prva smjena započinje u 5:10 i traje do 13 sati a druga smjena je od 13 do 21:50. Skretničar radi samo prvu smjenu i to od 5:10 do 12 sati. Sistematisacija radnih mesta na našem području nije popunjena pa učestalo zbog godišnjih odmora i bolovanja radimo prekovremeno. Skretničara nekada i nemamo pa radimo sami u smjeni i odradujemo i njegov posao. Često odlazim zajedno s kolegama na zamjene u



kolodvore Požega, Blacko-Jakšić i Čaglin kada se ukaže potreba. Što se tiče uvjeta rada oni su solidni, dobili smo nove ergonomiske stolice, klima uređaj nam je servisiran i ispravan, jedini veći problem je prastara stolarija na cijeloj zgradi koja je stvarno dotrajala i zimi nam stvara velike probleme zbog nemogućnosti zagrijavanja prostorija. Grijemo se na peći na drva i potrebno je puno ložiti da bih se moglo koliko toliko zagrijati. Nadam se da će se u skoro vrijeme i taj problem riješiti na zadovoljstvo svih nas. U kolodvoru radimo nas trojica prometnika vlakova.

Zatekao sam se u kolodvoru upravo u vrijeme primopredaje

službe, kolega je došao dosta ranije od predviđenoga?

Svi mi uglavnom dolazimo ranije od predviđenoga na posao, takav nam je običaj ovdje, popijemo kavicu, malo popričamo, u to vrijeme je i dolazak putničkog vlaka iz Požege pa je danas ovdje s nama i kolegica Tanja, konduktorka u HŽ Putničkom prijevozu. Zamolit ću i jednu zajedničku fotografiju ako može da se vidi suradnja na terenu.

Kakva su vaša razmišljanja, kako i što učiniti da bi željeznički prijevoz ponovno oživio na ovo području?

Puno toga bi se moglo učiniti, ali za početak samo nekoliko

stvari: prilagoditi vozni red vlakova putnicima, pogotovo presjedanja putnika u kolodvoru Nova Kapela Batrina koji putuju prema Zagrebu ili Vinkovcima, zatim sufinancirani vlak koji vozi studente od Požege do Zagreba i natrag vikendom promjeniti da vozi sve do Velike jer je dosta studenata i u Velikoj. Glede pruge Pleternica-Našice koja je remontirana samo do Čaglina tj. kilometar od Čaglina prema mjestu Ljeskovica potrebno je remontirati skroz do Našica, još nekih osamnaest kilometara. Taj spoj bi vratio ponovno putnike na tu prugu koja se u vrijeme okupacije zapadne Slavonije pokazala kao spas a poslije su je sve strukture zaboravile. Mislim da bi se tada i prijevoz tereta

ponovno vratio jer bi se našao interes prijevoznika pogotovo za Našicement i dr.



ponovno vratio jer bi se našao interes prijevoznika pogotovo za Našicement i dr.

Slobodno vrijeme, hobi, pričajte nam malo o tome?

Što očekujete od otvaranja pregovaranja za novi Kolektivni ugovor koji je pred nama?

Smatram da bih prije svega trebalo povećati cijenu sata rada koja je već dvanaest godina jednaka, naknadu za prijevoz na posao vratiti kako je bilo nekada, dva dana godišnjeg odmora koji su nam uzeli obavezno vratiti, vratiti pravo na dnevnicu. Moglo bi se puno toga nabrojati ali ovo što sam naveo smatram najvažnijim.

Obiteljski život?

Neoženjen sam, živim u obiteljskoj kući zajedno s bratom blizancem Goranom koji je također neoženjen i s majkom koja je slabog zdravlja i zajedno se s bratom skrbim o njoj.

i numizmatika gdje također posjedujemo veliku kolekciju albuma rijetkih primjeraka poštanskih maraka, novaca i novčića iz raznih zemalja i raznih razdoblja povijesti.

Željezница je ipak prva ljubav?

Istina, sve što je vezano za željeznicu u mom je interesu. Bilo samo u promatranju, istraživanju, skupljanju željezničkih predmeta iz povijesti i sl.. Preko dvadeset stranih enciklopedija iz cijelog svijeta o željeznicama u raznim državama. I na kraju da se pohvalim da radimo na velikoj željezničkoj maketi koja nam je uzela puno vremena i koja traži veliko strpljenje kod izrade. Nadam se da će nakon što bude izrađena njena slika biti objavljena barem u časopisu Na Peronu.





STJEPAN CRNJAK

prometnik vlakova u kolodvoru Vinkovci



KRUŽNO PUTOVANJE VINKOVAČKOG ŽELJEZNIČARA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željezničko putovanje vinkovačkog prometnika Stjepana Crnjaka izgleda kao da je sudbinski povezano s njegovim kolegom Jasenkom Pavićem. Njih dvojica danas rade, rotiraju se u dnevnoj i noćnoj smjeni, a rade kao nutarnji i vanjski prometnik, centralni i na postavniči. Početkom svibnja razgovarali smo na najvišoj točki vinkovačkog kolodvora u postavnici.

- „Tokom izmjena radimo na četiri radna mjesta.“

Stjepan Crnjak u Vinkovcima prepoznat kao Stevo, na željeznicu je od 2003. godine. Tehničku školu završio je 1994., a godinu dana kasnije autorizirao se u kolodvoru Ivankovo. I nakon toga do 2003. godine je čekao posao na željeznicu, da bi se konačno uspio zaposliti na radnom mjestu skretničara.

- „Ja sam jedan od trojice učenika iz mog razreda koji se nije uspio zaposliti na željeznicu. Zapravo dvojice pošto jednog taj posao nije niti zanimalo.“

Naš sugovornik treća je generacija željezničara u obitelji. Djed Martin je bio pružni radnik, a otac Blaž je radio kao pregledač vagona. Nakon završena dva razreda srednje škole u Vinkovcima, ratne 1991. godine Stjepan Crnjak je u treći razred krenuo u Zagreb, u Tehničku školu:

- „Premda se većina učenika odlučila nastaviti školovanje u Rovinju, nas šestorica smo odlučili krenuti u Zagreb. Obitelji nije bilo lako s mojim školovanjem, pošto je „dom koštalo“ 100 tadašnjih maraka, a plaće su bile 130 maraka.“

Uz sva nastojanja na željeznicu nije mogao dobiti posao i nije bilo druge, nego posao potražiti na dru-

gom mjestu. U to vrijeme, a čini mi se niti danas „željezničarska tradicija u obitelji“ ne znači zapravo ništa:

- „Zapošljavali su ljudi s tečajevima, radile su se prekvalifikacije, a za mene nije bilo mjesta. Radio sam različite poslove, a najviše sam „konobario“. U gradu je bilo dosta mladih, kafići su kao i dana sbili puni pa nije bilo loše. Plaća je bila mala, ali „bakšiša“, pogotovo vikendom se nakupilo. Postavljao sam i optičke kablove. Bager je kopao do ulaza, a do kuća smo ručno „razvlačili“.

Zajedno jasenkom Pavićem koji će ga kasnije u korak pratiti na putovanjima željeznicom, Stjepan Crnjak 2003. godine započinje karijeru na željeznicu:

- „Počeli smo kao skretničari u kolodvoru Medak.“

I tu smo se zapravo i upoznali. Naime, ni sam ne znam kako sam usred zime zalutao u kolodvor Medak. Ni danas ta zgrada ne liči ni na što, a onda je bila potpuni debakl. Ušao sam u razmrđani prometni ured i tu sam upoznao moje današnje sugovornike.

- „Kažete da ste iz Vinkovaca, pa što radite ovdje?“ – pitao sam.

Uglavnom dečki su svaka dva, tri dana vlakom putovali po 500 kilometara.

- „U to vrijeme radio se remont ličke pruge i vlakom se moglo najčešće do Ougulina. Dalje se stopiralo.“

Dečki su u Lici proveli četiri godine i cijelo vrijeme su vjerovali da će na kraju ipak doći bliže kući.

- „Nije bilo lako, ali izdrži se. Nismo imali dodatak za odvojeni život ili kakve naknade za zamjene, ali eto pregrmilo se. Konačno 2007. go-

dine dolazimo na „brčansku prugu“ u kolodvor Spačva.

Kolodvor Spačva je tridesetak kilometara udaljen od Vinkovaca i svojevremeno je postao poznat po novom terminalu za prijevoz kamiona željeznicom. U Čakovcu je početkom stoljeća izgrađeno 50 Ro-La, niskopodnih vagona za prijevoz kamiona. Malo potom krenulo se s gradnjom terminala. To je išlo kilavo, pa močvarno tlo, pa ovo pa ono i u konačnici je terminal napravljen. Zamisao je bila da se ovdje kamioni iz Turske, Bugarske, Rumunjske i Srbije ukrcavaju na vagone s malim kotačićima i voze do Welsa u Austriji. No kako to obično biva u Hrvatskoj i najbolje zamisliti se „nasuču“. Naime u Švicarskoj, Austriji i Sloveniji pravila su jasna. Hoćeš nećeš ne možeš se kamionom vozati gore dole po zemlji. Ponekad moraš nakrcati kamion na vlak i to platiti. No Hrvatska, odnosno resorno ministarstvo izdaje provozne dozvole u broju koji odgovara željama inozemnih kamionskih prijevoznika. Naši vagoni i dalje voze u najmu kod stranih željezničkih uprava, a kamionski terminal u Spačvi je zaboravljen.

Sljedeća stanica Stjepana Crnjaka i Jasenka Pavića bio je kolodvor Tovarnik, da bi konačno u prosincu 2008 došli u Vinkovce:

- „Zapravo kolega je došao mjesec dana kasnije. No to je bio naš put od Like do našeg grada.“



DRAGO BARUKČIĆ
skretničar u kolodvoru Čačinci

KASNO JE ZA INOZEMSTVO

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO:Nebojša Gojković

Kolodvor Čačinci nalazi se na pruzi Dalj-Varaždin, između kolodvora Zdenci - Orahovica i Slatina i u pogledu obavljanja prometne službe, te regulacije prometa smatra se među kolodvorom. Skretničarska služba u kolodvoru obavlja se u redovnom turnusu 12/24/12/48, a trenutno na radnom mjestu skretničara ima devet izvršitelja. Kolodvor ima 10 kolosijeka. Tu su i industrijski kolosijeci kojima se služi nekoliko tvrtki od kojih treba izdvojiti Radlovac d.d., Šumarija Čačinci i P. P. Orahovica. Pored bloka 2 nalazi se i veoma frekventan željezničko cestovni prijelaz (Podravska magistrala) kojim kod osiguranja puta vožnje za vlak izravno rukuje sam skretničar. O specifičnostima skretničarskog posla, njegovim dobrim i lošim stranama, te o nekim drugim željezničkim, ali i onim sasvim osobnim temama, razgovaramo s našim članom, skretničarom u kol. Čačinci, Dragom Barukčićem.

Prije svega Drago, hvala ti što si se odazvao našem pozivu i pristao na ovaj razgovor. Molim te da se predstaviš našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Rođen sam 20. 12. 1964.g. u Dragalovcima, selu u Bosni i Hercegovini, nekadašnja općina Dobojski Brod. Tamo sam završio osnovnu školu i živio do svoje 18. godine, nakon čega selim u Maribor gdje se i zapošljavam. Od tamo selim u Banju Luku gdje živim do početka rata, kada napuštam Bosnu i dolazim živjeti u Đurđenovac. Tu ostajem oko tri godine, poslije čega konačno preseljavam u Čačince gdje i danas živim sa suprugom.

Potičeš li i ti iz željezničke obitelji poput većine naših kolega?

Da, otac mi je cijeli radni vijek proveo na željeznicama kao vozač TMD-a, a zanimljivo je da je čitav radni staž odradio u Sloveniji. Osim oca i mene, i moj stariji

brat je željezničar, tako da se može reći da smo prava željeznička obitelj.

To te je onda u konačnici i usmjerilo prema željeznicu?

Naravno, vodeći se očevim primjercem i ja sam odlučio potražiti sreću na željeznicama. Tim prije što mi je brat bio stipendista na željeznicama u Sloveniji, točnije u Ljubljani, tako da sam jednom prilikom i ja otišao s njim, ponio radnu knjižicu i odmah sam se i ja zaposlio. Razlika je bila samo što sam ja dobio posao u Mariboru.

Jesi li prije toga imao kakvih drugih planova?

Ne, ja sam od „malih nogu“ želio biti skretničar, što ovako kad nekom pričam o tome, izgleda prilično zanimljivo. Jedan susjed u Dragalovcima bio je skretničar i meni se to jako sviđalo. Sam sebi sam tada rekao da će jednom kad odrastem i ja raditi taj posao. Život je poslije učinio svoje i splet raznih okolnosti doveo je do toga da sam ispunio svoj dječački san.

Osim na željeznicama, jesli imao kakvog drugog radnog iskustva?

Ne, sve što sam odradio bilo je na željeznicama. Ni „koraka“ nisam napravio izvan željeznice. Većinom je to i zbog očevih savjeta, jer je često znao reći meni i bratu da se u životu samo „držimo“ željeznice, a to je podrazumijevalo siguran posao i redovnu plaću.

Koliko se to do sad skupilo radnog staža?

Evo sad je 34. godina. Dosta se godina skupilo i prilično je brzo sve to vrijeme prošlo. Nekad mi se čini kao da sam jučer počeo raditi, a eto danas mi ni mirovinu više nije tako daleko.

Ispričaj nam ukratko svoj željeznički put; gdje si sve i na kojim radnim mjestima radio od dolaska na željeznicu pa do danas...

Po dolasku u Maribor, prvo radno mjesto bilo mi je pomoćni radnik. Tu sam

nakon nekoliko mjeseci završio kurs za varioca i na tom radnom mjestu ostao sam sve do odlaska na odsluženje tadašnje „JNA“. Po povratku iz vojske, završavam kurs za kočničara, manevristu i skretničara, te po potrebi radim na nekom od tih radnih mesta slijedeće tri godine. Nakon toga vraćam se u Bosnu, točnije u Banju Luku gdje sam nešto više od godine dana radio kao manevrista, da bih potom bio raspoređen u kolodvor Čelinac gdje sam nastavio raditi kao skretničar. Tu sam ostao do početka rata, a tada napuštam Bosnu i dolazim u Hrvatsku, točnije u Đurđenovac gdje sam imao rodbine. Kako je tada na Hrvatskim željeznicama bila potreba za radnicima, tako se i ja zapošljavam i počinjem raditi kao skretničar u kol. Đurđenovac. Tu sam radio neke tri godine, poslije čega prelazim u kol. Čačince u kojem mi je u stvari od prvog dana zaposlenja na HŽ-u i bio domicil. Tu ostajem evo do današnjeg dana. Povremeno sam radio na zamjeni u kol. Zdenci - Orahovica, te kao čuvan ŽCP-a u stajalištu Velimirovac.

Kako ti je bilo na samom početku; jesli imao kakvih problema ili si se odmah snašao?

Kad sam počeo raditi u Mariboru, već 3. dan htio sam se vratiti kući, a iz razloga koje sam već naveo. Što se samog posla tiče, tu nije bilo nikakvih problema. Odmah sam savladao osnovne stvari, a tijekom vremena polako sam skupljao iskustvo, tako da s te strane mogu reći da sam se bio dobro snašao.

Jesi li za vrijeme posla imao kakvih neugodnih iskustava za koja bi volio da se nisu dogodila?

Imao sam nekih vrlo kritičnih i po život opasnih situacija. Jednom prilikom u Banju Luci dok smo vršili odbacivanje vagona, desilo mi se da sam prilikom otkapčanja vagona pao u kolosijek. Uspio sam se nekako uhvatiti za rukohvat i izvući se, ali me plug od „mašine“

već bio „dohvatio“ po nogama. Na svu sreću prošao sam bez nekih većih ozljeda. Isto tako, prilikom kopčanja vagona u Mariboru, a nakon što sam došao do zadnjeg vagona i ustanovio da ne trebam ulaziti u kolosijek jer je sve već bilo skopčano, koju sekundu kasnije „mašina“ i manevarski sastav udarili su u vagone takvom silinom da je tog zadnjeg vagona izgurao na asfalt slomivši pri tom prsobran. Da sam kojim slučajem bio između vagona, vjerojatno bih bio stradao. Dokaz je to da ova naša radna mjesta nose sa sobom i određenu dozu rizika.

Kako su tvoji prijatelji i bliža okolina gledali na to što si postao željezničar, odnosno kakav je tada bio odnos društva prema željeznici?

Pa, smatralo se to dobrom poslom, kao uostalom i svaki drugi državni posao. Pogotovo je taj posao bio cijenjen od ljudi sa sela, kao što sam i ja bio. Pored toga što je plaća bila redovita, mogao si i bez puno problema dobiti kredit; bilo je dovoljno da dokazeš da radiš na željeznici i to bi se odmah moglo realizirati.



Već više od 2 desetljeća radiš kao skretničar u kolodvoru Čačinci. Reci nam ono najvažnije o tom svom radnom mjestu...

Najvažnije je da ovako ostane do mirovine! Radno mjesto mi je super, zadovoljan sam i volio bih da se ništa ne mijenja. Jedino što mi smeta je ta neizvjesnost koja se stalno provlači među ljudima. Kada toga ne bi bilo, radno mjesto bi bilo idealno.

Koji su najčešći problemi s kojima se skretničari u Čačincima susreću za vrijeme posla?

Pa, nema nekih većih problema, odnosno ništa što bi se trebalo posebno istaknuti. Mahom su to problemi koji su zajednički skoro svim kolodvorima i koji se rješavaju „u hodu“.

Kol. Čačinci uspio je i u godinama opće stagnacije prijevoza tereta željeznicom zadržati respektabilan obim posla...

Tako je. Kamenolom radi „punom parom“, evo i silos tovari vagone, ponekad i Šumarija Čačinci. U odnosu na ostale kolodvore na ovoj pruzi, mi u Čačincima već godinama imamo dosta utovara i

većina radnih vlakova ovdje uvijek ima posla.

Kakvi su vam radni uvjeti?

Uvjeti su dobri, ne žalimo se. Ljeti imamo klima uređaje da se rashladimo, zimi imamo riješeno grijanje tako da ni s te strane nemamo problema. Uvijek može biti bolje, ali s obzirom na sve što se dešava oko nas, dobro je i ovako.

Kako ocjenjujete dinamiku kojom dobivate zaštitnu odjeću i obuću, a kako njihovu kvalitetu?

Što se tiče dinamike, mogu reći da uglavnom sve dobivamo na vrijeme. Što se tiče kvalitete, tu najveće primjedbe imam na cipele koje su izuzetno loše kvalitete, vrlo brzo pucaju i voda ulazi u njih. Osim toga, nosimo ih i zimi i ljeti, što nikako ne može biti dobro. Ljeti se noge u njima znoje, dok zimi kad padne snijeg, zbog toga što su niske snijeg ulazi u njih i noge opet budu mokre. Morali bi za zimu dobivati neke cipele koje bi bile prilagođenije takvim uvjetima, jer ove što smo ih dosad dobivali to nisu.

Ovaj dio pruge pogodno je tloraznim nazovi stručnjacima i



provokatorima, pa se svako malo mogu čuti njihove najave o ukidanju vlakova, zatvaranju kolodvora, a ponekad kad su posebno inspirirani, „zatvaraju“ i kompletну prugu.

Pogadaju li te takve priče?

Da, svakako. Dode mi teško kad se spominje zatvaranje bilo kojeg kolodvora, jer smatram da time gubi ne samo to mjesto, već i čitava pruga kao i čitav taj kraj u kojem se to dogodi. Mnoge naše kolege rade u tim kolodvorima i nikome nije ugodno kad čuje priče o ukidanju njegovog kolodvora.

Kako ti vidiš budućnost željeznice, a posebno ovog dijela pruge?

Mislim da će jedno ovakvo stanje potrajati još godinama, sve dok se ne dogodi nekakav veliki preokret. Svi kažu da je željeznička prijevoz budućnosti, a nadam se da će ta budućnost jednom i kod nas stići. Zasad se ne vide neki pomaci na bolje, ali nikad se ne zna, možda se i iznenadimo...

Svi koji te poznaju, znaju i da si vrstan majstor kada su u pitanju zidarski i ličilački

radovi. Radi li se štogod po tom pitanju?

A evo, kažu da u Slavoniji nema majstora, pa onda ja malo „popravljam“ projekat. Kroz život sam i to naučio, tako da se ponekad i time bavim. Nije da se sad „ubijam“ od posla, ali za dobrog majstora uvijek se nešto nađe...

Ti živiš u Čačincima, dok ti supruga veći dio godine provodi u Njemačkoj. Jesi li razmišljaš da možda i ti okušas sreću tamo?

Jesam, razmišljaš sam, ali sam brzo odustao od tog razmišljanja. Kad pogledam godine koje imam i sve druge okolnosti, brzo dođem do zaključka da je za tako nešto sada već kasno.

Spomenuli smo već u uvodu da potičeš iz Bosne; svratiš li katkad u rodni kraj?

Svratim, naravno. Ne toliko često koliko bih želio, ali odem ponekad. Baš planiram da odem na godinu. Svaki odlazak tamo posebno doživljavam, jer me vrati u neko prošlo vrijeme, u neke mlade dane.

Obično odem na blagdan Duhova i tada se ispred mjesne crkve skupe svi moji Dragalovčani. Nemam

tamo više nikog od rodbine, ali vidim neke stare prijatelje s kojima se godinama nisam vidio. Jedan je to poseban osjećaj koji je teško riječima opisati.

Imaš li možda kakvih planova za povratak tamo jednom kada budeš u mirovini?

Ne mislim se nikada vratiti. Moj život je sada ovdje, a za onaj kraj vežu me samo lijepo uspomene. Neka tako i ostane...

Kad smo već spomenuli mirovinu, polako ti se približava i taj dio života. To te raduje ili plaši?

S jedne strane me raduje, dok me s druge strane plaši. Nije dobro raditi do 67 godina, a nije dobro ni živjeti s malom mirovinom. Možda je ipak bolje da se radi dok god zdravje bude služilo.

Za sam kraj razgovora, želiš li reći nešto što smo te propustili pitati ili uputiti nekakvu poruku ili pozdrav našim čitateljima?

Pozdravljam sve one ljude s kojima sam radio i koji me poznaju, želim im dug i uspješan život, a isto tako i svim ostalim svojim kolegicama i kolegama!



JOSIP TOPOLNJAK
skretničar postavničar u kolodvoru Čakovec

RADITI NA POSTAVNICI ČAKOVEC

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO:Dražen Lihtar

Svako okretanje, odnosno postavljanje skretnica putem žicovoda postavnog uređaja kakvim rukuju skretničari postavničari u Čakovcu nije nimalo lako i jednostavno jer iziskuje fizički napor koji, kada bi ga pretvorili u kilograme, jednak je dizanju tridesetak kg tereta. A zimi kada se temperature ispod ništice, kad čelični žicovod postane napet fizički napor je još veći. Izvršni radnici koji rade na tim poslovima, naučeni su na takve stvari, samo da ih služi i drži zdravljie, da se ne bude bolesti. Zato skidamo kapu kolegama postavničarima koji su radili osamdesetih i devedesetih godina kada su uz sav promet vlakova koji se odvijao, opsluživali i potrebe manevarskog rada u kolodvoru Čakovec.

Tih završnih osamdesetih godina svoju željezničku karijeru počeo je graditi i moj sugovornik, Josip Topolnjak tada mlad željezničar koji je nakon završene prekvalifikacije, dobivši zvanje PT radnika, započeo raditi kao čuvan na ŽCP Macinec (pruga Čakovec - Središće - Ormož). Osim što je rukovao branicima za osiguranje ŽCP-a, vršio je i prodaju prijevoznih karata, jer je Macinec bio i stajalište, a tih godina je veliki broj naših sugrađana radio u susjednoj Sloveniji. Bio je veliki broj putnika, dnevnih migranata, ali i tjednih, koji su nedjeljom navečer putovali na rad u Ljubljani, Koper, Maribor, Celje.... Modernizacijom osiguranja

ŽCP-a prestala je potreba za čuvarem pa Josip od 2005. godine radi u Varaždinu kao skretničar. Odlaskom skretničara - postavničara iz Čakovca u mirovinu ukazala se potreba za popunom pa je Josip od 2014. godine raspoređen na to slobodno radno mjesto.

„Svakom poslu radnik treba prići i obavljati ga s odgovornošću, a pogotovo se ta odgovornost traži i očekuje od željezničkih izvršnih radnika“ - zaključuje Josip.

Zbog toga očekuje da se u novim kolektivnim pregovorima posveti dužna pažnja skretničarima, postavničarima, manevristima, nadzornim skretničarima, prometnicima.

„Desetljećima, nažalost, nismo osjetili povećanje plaće već samo smanjenja koja nam provode preko dodataka - ukidaju noćni rad, smanjuju rad subotom, nedjeljom, praznikom... vrijeme je da se to promjeni.“

Ono što se pokazalo da ide u dobrom smjeru je redovitost isporuke radne odjeće. Ali samo u pogledu redovitosti dok je kvaliteta nekih isporučenih artikala upitna i dobro je da su pokrenute sindikalne aktivnosti kako bi se kvaliteta poboljšala. Ima prostora i na poboljšanju uvjeta rada kao što je na primjer održavanje radnih prostorija koje se godinama ne održavaju pa ponekad radnici uzmu stvar u svoje ruke i oboje zidove, kupe radne stolice, postave i urede podne obloge i sl.

Odgovornost za rad, ljubav prema željeznicima Josipu je

obiteljski usađeno. Naime, četiri brata (otac i tri strica op. a.) radila su na željeznicama i Josipov otac započeo je kao ložač u vuči vlakova da bi svoj radni vijek završio kao strojovođa manevre u Čakovcu. Josip je jedan od dvojice iz obitelji Topolnjaka koji su još na željeznicama (nekadašnjeg predsjednika podružnice SPVH Međimurje Nevena, sada tehnologa u Varaždinu, a Josipovog bratića mnogi će se sjetiti op.a.).

Kako se Josipu okrenula trideset treća godina radnog staža, sve te noćne smjene, stres na poslu, vremenski uvjeti, odricanja koja traži posao i dinamika posla ostavljaju trag. Zato moj sugovornik da bi se riješio i oslobođio stresnog stanja još uvek igra nogomet u ligi veterana, voli otici na planinarenje bilo na Ivanščicu, Ravnu goru ili Trakoščan, a pomaže i supruzi Andrijani oko mini farme koza koje uzbaja kao vlasnica OPG. Inače Josip je i humanitarac koji je u društvo dobrovoljnih davatelja krvi više od četrdeset puta darivatelj.

S obzirom na godina staža do mirovine ima još puno, samo nek' je zdravljia a s ostalim životnim i radnim problemima se treba boriti kao i do sada... A ja sugovorniku želim puno uspjeha u dalnjem radu i naravno najviše zdravlja.

U OČEKIVANJU MIROVINE...

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO:Dražen Lihtar

Dug je put od početnih prvih dana radnog staža pa do zaslужene mirovine, a opet vrijeme je neumoljivo i sve tako brzo prođe. Sada kad stignemo pred mirovinu volimo se vratiti u mislima i razgovorom u ona prošla početna vremena. I volimo reći da su bila teška, da se puno radilo ali da su bila lijepa. Gledajući s druge strane bili smo mlađi pa smo lakše sve to odradivali i podnosili. Bila su to i drugačija vremena, više druženja, priateljstva i zafrkancije a danas smo sve više zatvoreni u sebe sa svojim problemima pa nam ponekad smeta i društvo nekog neočekivanog posjetitelja željnog razgovora.

No, za ovaj razgovor nisam, barem tako vjerujem, niti nepoželjan niti neočekivan jer smo predsjednik varaždinske podružnice SPVH i ja dogovorili susret s prometnikom iz kolodvora Lepoglava Slavkom Markovićem. Razlog susreta je upravo u početku teksta - mirovina je za koju godinu, skupilo se preko četrdeset godina radnog staža, nedugo se proslavio 62 rođendan a i zdravlje je narušeno - malo povišenog tlaka, malo povišenog šećera, masnoće... a sve dolazi tokom godina i iz više uzroka. Godinama dizanje ujutro u 3:00 sata a zimi i ranije ostavlja traga na ljudskom organizmu, a nažalost tu su i međuljudski odnosi koji ponekad eskaliraju u negativnom kontekstu, kao i negativan odnos naših nadređenih prema nama i poslu koji obavljamo. Posebno sam razočaran na negativan stav tih novih mladih rukovodećih ljudi prema nečem novom i drugačijem što se treba dogoditi...priča nam naš sugovornik. Svoj radni vijek kolega Slavko započeo je u poduzeću Zagorjeplet u Lepoglavi da bi u jednom sasvim običnim razgovorom sa susjedom, koji je bio strojovoda u Varaždinu, doznao da ROŽP Varaždin (radna

organizacija željezničkog prijevoza op. a.) traži i prima zainteresirane na školovanje za prometnike. Oduvijek je iz Lepoglave i okolice bilo dosta željezničara kao nekog tradicijskog zanimanja koji su radili u Varaždinu, Čakovcu, Zagrebu... Po završetku jednogodišnjeg obrazovanja Slavko je raspoređen za prometnika u Lepoglavlju a obavljao je zamjene od Golubovca do Cerja Tužnog. Nekako sa strašu priča o tim početnim danima kada su parne lokomotive vukle i putničke i teretne vlakove, kada su vozili šinobusi.

„Stotineradnika,đakadnevno su putovali prema Varaždinu, Ivancu, prema Golubovcu. Dnevno su tri teretna vlaka radila u Lepoglavlju, postavljali i izvlačili vagone iz KZ Lepoglava, dovozili vagone tovarene željezom, cementom odvozili vapno, trupce drva, tovarili kamen u Golubovcu. Kako su filmske kasete dolazile kao ekspresne pošiljke mi na kolodvoru bili smo u prednosti jer smo među prvima smo znali koji će se film prikazivati u kinu u Lepoglavlju. I ono što je najvažnije je to što smo mi prometnici i skretničari na čelu sa šefom kolodvora bili u očima putnika i korisnika cjenjeni. Danas to više nije tako. Danas nas psuju jer grijemo čekaonicu a ona je zaključana jer kolodvor ne radi, jer pada kiša a putnik se nema gdje skloniti, jer bi netko nekud putovao a nedjeljom i praznikom nema vlaka, jer putnik čeka vlak a dođe autobus....Zaista, neka čudna vremena.“

Slavko nam skreće pažnju na još jednu činjenicu, koja nam je,

nažalost, dobro poznata, za koju i mi mislimo da nema opravdanja, jer se opravdanje uglavnom traži u namjeri smanjenja troškova u djelu koji se odnosi na ulaganje u održavanje. Navodi primjer na kojem smo se i sami uvjerili a taj je da su zamjenjena ulazna vrata u prometnom uredu kolodvora Lepoglavlja sa PVC-om a da bi prozor na istoj prostoriji ostao stari drveni, polupanog i selotejpom oblijepljenog stakla koji se ne može pravo ni zatvoriti. Jedan prozor... Zidovi navlače vlagu pa se boja ljušti i otpada zajedno sa žbukom. Kad se radilo u smjenama prostorije su se tijekom zime grijale a danas plinsku peć ostavite na minimalnom i kroz tri - četiri dana nitko ne dolazi pa nije ni čudno što se to događa sa zidovima. Jednostavno dolazimo do još većih troškova.

Sve su to činjenice koje jednog starog željezničara čine razočaranim u sistemu, u mogućnost da se na nešto utječe, savjetuje, pomogne svojim iskustvom.

„Naslućujem da sam samo broj pa me to tjera na razmišljanje o odlasku u mirovinu“ - govori Slavko - „a mogao bih još godinu - dvije. S druge strane, zašto da razmišljam o stvarima koje me dovode do stresa umjesto da provodim dane u šetnji, u vinogradu s društvom, ponekim izletom s obitelji.“ Da, moramo priznati ipak je to jedna velika životna prekretnica i kakva god tvoja odluka bila mi te Slavko podržavamo...



SLAVKO MARKOVIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Lepoglava



NAJLIPŠI GRAD NA SVITU I ŽELJEZNICA

Piše: Ante Kunčić
Foto: Ante Kunčić

Najveći problem grada Splita u ljetnim mjesecima su enormne prometne gužve i kolaps u prometu. Problem nastaje iz razloga što se autobusni kolodvor i trajektna luka nalaze u neposrednoj blizini. Želeći riješiti ovaj problem, grad Split i županija Splitsko-dalmatinska dogovorile su suradnju sa HŽPP-om i HŽ Infrastrukturom o uvođenju novih željezničkih linija na relaciji Split - Split Predgrađe - Split.

Radi se o 108 svakodnevnih željezničkih linija tijekom

sezone na navedenoj relaciji. U svrhu toga u kolodvoru u „Kopilici“ su u tijeku radovi na novoj putničkoj blagajni i čekaonici kao i renoviranju sanitarnih čvorova za putnike. I HŽ Infra se priprema pa je upravo u tijeku saniranje prvog kolosijeka.

Međutim, najveći izazov će predstavljati organizacija prometa u navedenim kolodvorima pa je u svrhu toga predviđena i nova organizacija rada na način da se uvode vanjski prometnici

vlakova u kolodvorima Split i Split Predgrađe kao i dodatni skretničar u Split Predgrađu. Obzirom da kolodvor Split radi sa ograničenim radnim vremenom (18 sati) ukupan broj vlakova iznosiće oko 150 što će ga svrstati uz bok s najprometnijim kolodvorima u RH. Početak je predviđen za 9. lipnja što ćemo također popratiti prigodnim tekstom i fotografijama.

PIŠE: Dražen Kočak
FOTO: SPVH

UZ NACIONALNI DAN ZAŠTITE NA RADU



Dana 26. travnja 2019. u Branimir centru u Zagrebu pod pokroviteljstvom Ministarstva rada i mirovinskog sustava i Europske agencije za sigurnost i zdravlje na radu (EU-OSHA) održan je stručni skup i obilježavanje Nacionalnog dana zaštite na radu. Na samom početku skupu se obratio Dražen Opalić pomoćnik ministra rada i mirovinskog sustava te kroz svoje izlaganje naglasio potrebu za što boljom provedbom zakona o zaštiti na radu, unapređenju upravljanja rizicima na radu te zaštiti zdravlja radnika. Kampanja za zdrava radna mjesta važno je područje suradnje EU-OSHA, a u njezinu je promidžbu uključeno 28 ambasadora za sigurnost i zdravlje na radu iz Europske poduzetničke mreže (EEN). Opasne tvari uzrokuju i ozljede na radu, što uz profesionalne bolesti dovodi do značajnih troškova za

poduzeća. Naglašeno je kako poslodavci imaju pravnu obvezu provoditi procjenu rizika kako bi otkrili moguće rizike povezane s opasnim tvarima. Svakako trebaju radnicima omogućiti redovno osposobljavanje i pristup učinkovitoj zaštiti na radu. Paralelno je istaknuto kako radnici trebaju znati prepoznati moguće rizike, biti upućeni u preventivne mjere, bez straha iznijeti svoju zabrinutost i osjećati dovoljno samopouzdanja za aktivno sudjelovanje u pronalasku rješenja. Najvažnije je ustanoviti kulturu sprečavanja. Snažnim vodstvom i predanošću sigurnosti i zdravlju na radu poslodavci i radnici mogu izgraditi radnu okolinu u kojoj svi ozbiljno shvaćaju sigurnost i zdravlje te surađuju u određivanju rizika i

njihovu otklanjanju. Kako je jasno iz zakonodavstva na razini EU i država članica, procjena rizika na mjestu rada je prijeko potreban i ključan preuvjet za uspješnu prevenciju. Nakon svih izlaganja postavlja se pitanje gdje smo mi kao nova članica EU u provođenju zakona o zaštiti na radu? Vode li naši poslodavci računa o tome da su jednako dobro informirani i osposobljeni kao i njihovi radnici. Izdvajaju li se dovoljna finansijskih sredstava za zaštitu na radu kada znamo da kod nas u HŽ Infri mi sindikati vodimo borbu s poslodavcem oko banalnih stvaraka što su isporuka zaštitne i radne odjeće i obuće, kvaliteta radne odjeće i obuće, rokova isporuke itd. Na kraju svega sve se svodi na jedno: ako imaš dobar Zakon o zaštiti na radu, dobru provedbu tog zakona i novac imaš i dobru zaštitu na radu.



GKB

PIŠE: Vjekoslav Suton
FOTO: Vjekoslav Suton

GKB što je to? To je privatna austrijska prijevoznička tvrtka iz pokrajine Štajerske i grada Graza osnovana 1859. godine. Obavlja željeznički promet na 91 km pruge i 26 autobusnih linija. Interesantno je to da je većinski vlasnik republika Austrija a pruga se svrstava pod privatne. GKB je skraćenica od početnog kolodvora i nekad krajnjeg (Graz-Koflacher Bahn). Dana 01.05.2019. išao sam na vožnju muzejskim vlakom na petnestak kilometara pruge gdje vozi jedna od najstarijih parnih lokomotiva na svijetu. Lokomotiva 671 napravljena je davne 1860. godine za potrebe tadašnjih Južnih željeznica. Ista je aktivna od prvog do

današnjeg dana neprekidno. Od ove lokomotive samo je 1 starija 20 godina i vozi u Indiji. Ali ta lokomotiva napravljena u Engleskoj je bila jedan period u muzeju (50 godina) tako da bi ova austrijska bila najstarija. Već dugo sam imao želju voziti se u vlaku koji vuče ova lokomotiva. Prvi put pod parom sam ovu lokomotivu video u mjesecu lipnju 1996. godine u Celju na proslavi 150 godina dolaska prvog vlaka u Sloveniju. Tada je ispred sebe gurala neaktivnu sestru iz Željezničkog muzeja Ljubljana. I ove godine mi se ta želja ostvarila. Svake godine 1 svibnja u gradiću Lieboch koji ima oko 4500 stanovnika se

održava Burza željezničkih modelara. Za tu prigodu iz Graza vozi muzejski vlak koji vuče lokomotiva 671. Burza se održava u malom željezničkom muzeju na kolodvoru koji se nalazi u šupi nekadašnje ložionice. Iz Zaprešića smo krenuli u 8 sati i na odredište stigli par minuta prije 10 sati. Muzejski vlak je stigao nekoliko minuta poslije 10 sati. Lokomotiva je morala preći na drugi kraj vlaka i prema Grazu je vukla vlak sa tenderom naprijed. Ukravam se u vlak i pravac Graz. Kod konduktora u vlaku kupujem povratnu kartu koja košta 12 €. Krcat vlak vozi 35 minuta do krajnjeg kolodvora Graz GKB. Usputnih

zadržavanja nema nigdje osim radi ukrštavanja. Po mojoj procjeni vlak nije vozio brže od 25-30km/h. Graz GKB od glavnog kolodvora Graz Hbf je udaljen nekih tristotinjak metara. Sa kolodvora Graz Hbf se pokreću svi putnički gradski i prigradski vlakovi na ovu neelektrificiranu prugu. Nakon nešto preko 60 minuta i namirivanja lokomotive vlak ponovno kreće za Lieboch. Sad se ukravaju umirovljenici i voze sa vlakom. Tu je harmonika i tuba tako da je u povratku bilo veselo tridesetak minuta.

Ova vrsta lokomotive je vozila i u bivšoj Jugoslaviji kao serija 124. Ukupno je bilo napravljeno 216 lokomotiva ove serije. Jugoslaviji je poslije Prvog svjetskog rata pripalo 59 lokomotiva. Lokomotiva je imala najveću dovoljnu brzinu 45km/h. Snaga lokomotive 300 kW/400ks. Sačuvano je 5 ovih lokomotiva. Osim ove aktivne u Grazu, muzejske u Ljubljani, 1 lokomotiva je u tehničkom muzeju u Berlinu, 1 u željezničkom muzeju u Budimpešti i 1 u Strasshofu u željezničkom muzeju. Lokomotiva ove serije je vozila i na pruzi Sisak-Zagreb-Zidani Most na otvorenju pruge.





TKO JE SPASIO SLUČAJ?

PIŠE: Darko Vurdejla
FOTO: Damir Cikojević

Eto. Proljeće je stiglo davno, sve se diže i budi i već uvelike raste i buja, pa tako i moja mašta.

Radi se, naravno, jer godišnji od mora i nema vas 15 ili 20 dana na poslu pa kad se vratite više ne znate gdje stoji knjiga primopredaje da preuzmete službu a kamoli nešto drugo. Dobro srećom je dragi nam poslodavac i tu uskočio pa sad imamo komad papira na koji se potpišemo jer tko je video štampati tolike knjige a ima uredskog papira na akciji u službi nabave po 77 kuna komad. No ne smijem ni pomisliti pisati o tim temama jer se ionako moji tekstovi čitaju između redova pa moram pažljivo gaziti kroz ove spisateljske vode.

Dakle da se vratim na početak i moj radni dan u kojem sam između dva poteza, sa desetog na prvi kolosijek pa onda na sedmi i natrag na deseti, uspio uhvatiti jednu cigaretu vremena na klupici ispred omiljenog mi prometnog ureda. Gledam i uživam. Radi se, gine se! Djelatnici naše kćerke (čitaj Pružne građevine) neumorno rastavljaju stara polja koja su dovukli s pruge i sortiraju šarafe po količini korozije na njima. Naravno modernizacija je učinila svoje pa sad ima stroj koji odvrće tirifone a onda onaj glavniji radnik od ostalih vidi količinu korozije i baci ga na određenu hrpu. Vele radoznalost je ubila mačku, ali ja sam morao pitati kud ide to što rastavlju? Naravno odgovor je bio u skladu s pitanjem. Na ponovnu ugradnju, oni s manje korozije na glavne pruge, oni s malo manje na sporedne i u

kolodvore a oni totalno hrđavi na kolosijke gdje će uskoro remont pa će ih ponovo sortirati. Najveću pažnju mi je privukao onaj s kanticom i kistom u ruci. Šeta pokraj pragova i na jedan stisne jednu točkicu na drugi dvije pa par preskoči pa opet jednu pa tri... Tu nisam ni pitao jer bi odgovor bio isti... po kategorijama pruga. Neka samo ljudi rade, pa ipak je to za bolju infrastrukturu i za bolje mogućnosti pružanja usluge raznim operaterima. Kako se po svim birtijama širi priča da će se ubacivati špijuni od operatera po kolodvorima da se vidi gdje bi oni mogli što raditi meni je nešto zapelo za oko. Ispod jednog vagona se pojavilo nešto malo i bijelo. Mislim odmah koji bi to operater bio jer ne znam ni jednog koji ima zaštitnu bijelu boju. Migrant sigurno nije jer oni nisu baš bijeli. Kad je malo prišao bliže ugledao sam

mušku kokoš ili ti pjetla! Pa željeznicu moja mila i dragi nam poslodavci vidite li vi što su geni????!! Kroz moj mali kolodvor žito je zadnji put prošlo još kad je Unska pruga radila a ovaj pjetlić je 46. generacija poslije tih kokica koje su skupljale prosuto zrnje. Kasnije mi je moj kolodvorski predstavnik poslodavca pojasnio da je taj pjetlić već par dana u obilasku radnika i kolodvorskih postrojenja i da obratim pozornost da se izbjegne kakav izvanredni događaj. Naravno kao i svako pokorni i poslušni radnik odmah sam se prihvatio prijateljskih odnosa s pjetlićem. Prvo mi je pala na pamet kolegica od koje sam primio smjenu i čudio sam se kako pjetlić nije završio u finoj, toploj, domaćoj juhici? Ali znam tko ga je i spasio. Naš dragi poslodavac je spasio život pjetliću!!! Dakle kad se sve zbroji i oduzme naš poslodavac je ukidanjem drugog skretničara po danu spasio život mladom pjetliću. Znači zbog neiskorištenog godišnjeg i „smanjenog“ obima posla dovoljan je jedan skretničar u smjeni. E, sad, da su bila dvojica onda bi kolegica mogla jednog poslati u obližnju trgovinu

po mrkvicu, peršin, vegetu i ostale mirodije koje se stavlja u juhicu ali... nema se kad, jer kad jedan jadnik radi onda ga ne vidiš ni na gablecu a kamoli da se prošeta do trgovine jer se uvijek neko negdje voza i prebacuje s kolosijeku na kolosijek. Tako je pjetlić ostao kao pomoć oko kolodvora jer više nemamo okolokolodvorskog radnika nego jadnika skretničara koji nosi snop ključeva, kao onaj svetac, s jedne na drugu stranu kolodvora. Mogu Vam reći da ipak taj naš poslodavac ima odlične ideje koje mi mali ljudi vezani za šinu nikako da razumijemo. Zar nije lijepo vidjeti cvijet maka na prolaznom kolosijeku i slatkog pjetlića koji obilazi zaustavljeni vlak jer zatvor pruge još nije gotov? Zar nije lijepo da imamo ekološki prihvatljivu željeznicu koja je postala privlačna za raznolike životinjske vrste? Naravno da je to sve stvar koju mi nikako da razumijemo. Nama crvenkapicama je samo bitno „jedan - primam“ i „dva - neka čeka“! E, drage moje crvenkapice, nije više željezница samo to! Sad moramo misliti i paziti na pjetliće i polu hrđave tirifone i pragove sa jednom,





TREBA NAM MODERNIJI ZOR

iz promišljanja dokonog poslodavca (16. svibnja 2019.) - otmjeno laganje

Davor Majetić, glavni direktor Hrvatske udruge poslodavaca (HUP)

Pokrenuli ste i inicijativu izmjena Zakona o radu. Što bi u ZOR-u trebalo ponovno mijenjati?

Zakoračili smo u digitalnu eru dok ZOR definira stare industrijske odnose koji su u mnogočemu stvar prošlosti. Treba nam zakon koji je puno fleksibilniji i moderniji. Iako je, recimo, rad od kuće sve češći, u ZOR-u stoji da čak i u tom slučaju morate imati ergonomski stolac. Suština je da se ljudima omogući da rade izvan ureda, a ne da se zakonom propisuje svaki detalj radnoga procesa. Nove generacije žele i daleko veću fleksibilnost u

radnom vremenu. Žele mogućnost da rade gdje i kada žele, kao i da to ad hoc dogovaraju s poslodavcem, jer tehnologija im to omogućava, a to treba pratiti i Zakon.

Tu je i pitanje pauze. Hrvatska je jedina zemlja u Europi u kojoj se pauza vodi kao dio radnog vremena. Vani postoji radno vrijeme i pauza. Čak je i BiH razdvojila radno vrijeme i pauzu. Treba otvoriti i pitanje otkazivanja radnog odnosa. Ne zato što bi poslodavci otpuštali, jer ne bi, radne snage nedostaje. Međutim, mnogi tu situaciju zlorabe. Poslodavac se brine o svakom kvalitetnom radniku i nastoji ga zadržati. No, ako radnik nije kvalitetan ili, ako tvrtka ima pad poslovne aktivnosti i poslodavac mora otpuštati, onda

mu treba omogućiti da to napravi na jednostavan, transparentan i definiran način, uz zaštitu prava radnika.

Hrvatsko tržište rada još je jedno od najmanje konkurentnih među zemljama tzv. nove Europe. Ni ZOR nije prilagođen novom vremenu. Kada bismo imali tržište rada prilagođeno novoj ekonomiji i suvremenim ZOR, smanjio bi se i broj ugovora na određeno vrijeme.

izvor: <https://novac.jutarnji.hr/makro-mikro/davor-majetic-treba-nam-moderniji-zor-koji-bi-uredio-rad-od-kuce-ali-i-pitanje-pauze/8857004/>



BOŽJI GRAD (2002.)

IZVOR:[https://hr.wikipedia.org/wiki/Bo%C5%BEji_grad_\(2002.\)](https://hr.wikipedia.org/wiki/Bo%C5%BEji_grad_(2002.))
foto: IMDb

Božji grad (port. Cidade de Deus) - brazilski film, prvi put prikazan u Brazilu 2002., a izvan Brazila 2003. Snimljen je prema istoimenom romanu Paula Linsa. Temelji se na istinitim događajima u siromašnim favelama Rio de Janeira. Redatelji su: Fernando Meirelles i Kátia Lund. Slogan filma je: "Bori se i nikad nećeš pobijediti ... Bježi i nikad nećeš pobjeći". Mnogi glumci pojavljuju se prvi put na filmu i zapravo su stanovnici favela iz četvrti kao što su: Vidigal ili Sidade de Deus (port. Božji grad).

Film je bio nominiran za Oscara 2004. godine u više kategorija. Osvojio je brojne međunarodne filmske nagrade.

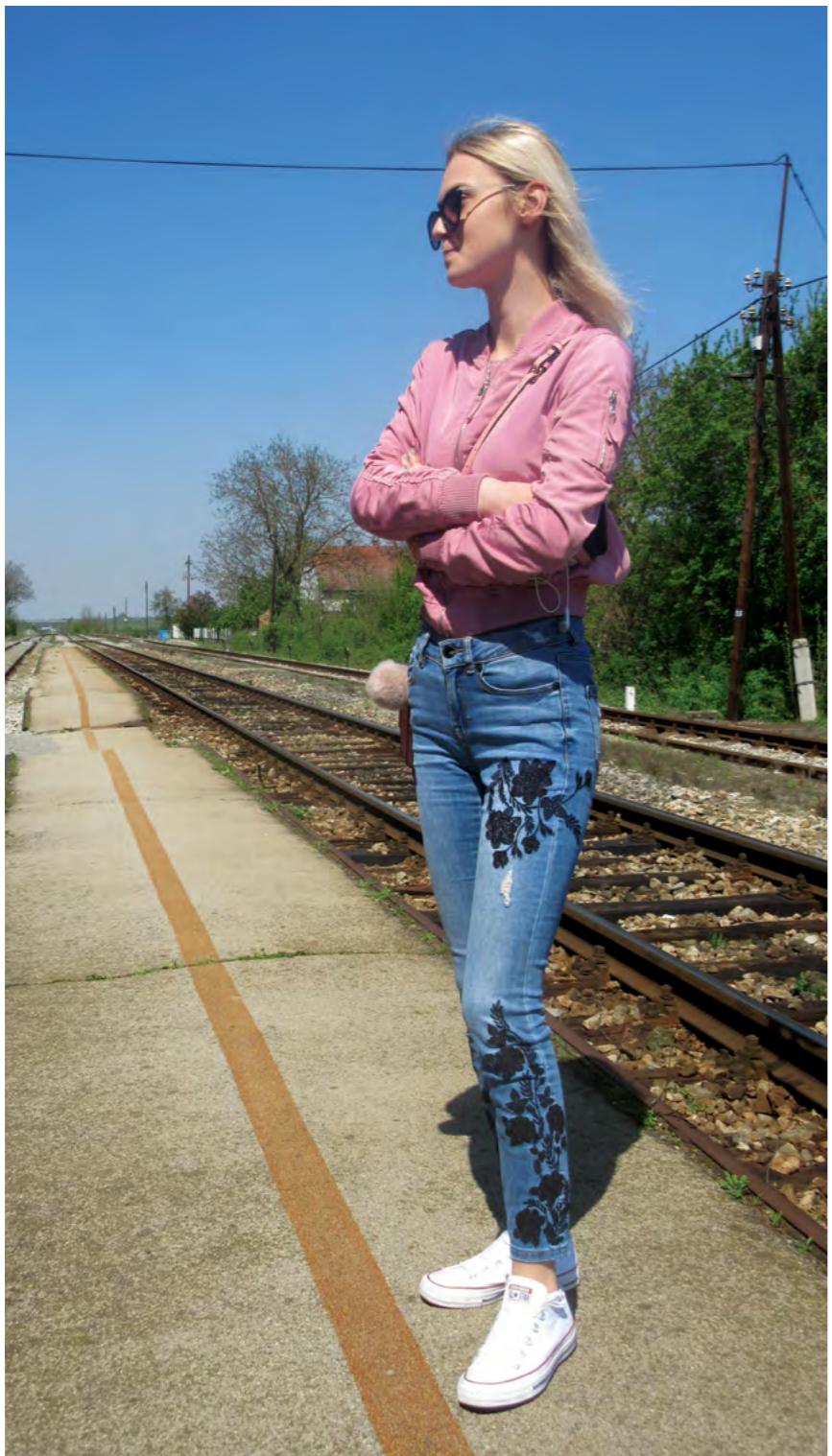
Film opisuje život u vrlo opasnoj četvrti Božji grad na jugu Rio de Janeira. To je četvrt u kojoj su mladi sretni, ako dožive više od 16 godina. Film se posebno bavi trgovinom droge, kriminalom i ubojstvima. Uobičajena su ubojstva na ulicama i sudjelovanje djece u raspačavanju droge. Radnja filma vrti se oko sukoba

suprostavljenih skupina narkomafije, u kojima sudjeluju i djeca.

Sama se radnja odvija u tri faze u šezdesetima, sedamdesetima i osamdesetima kroz doživljaje glavnih likova Buscapé i Dadinho. Dok Dadinho želi postati najveći kriminalac u Rio de Janeiru, Buscapé želi otići iz Božjeg grada i pronaći bolji život, ali ne zna način za to. Iako se radnja 'vrti' oko dva glavna lika, naglasak nije na njihovim avanturama. Glavni protagonist je samo mjesto Božji grad.

POSKOCI I POSKOČICE

u skretanje by nенад katanich



**KADA JE
UGLEDAO NA
MOBITELU POZIV
I LIK DRUGA
BUZDOVANA,
INSTINKTIVNO JE
SKOČIO, UKOČIO
SE I JAVIO
NA MOBITEL.
BUZDOVAN
JE ZVUČAO
UMILJATO ŠTO
JE POSEBNO
BILO SUMNIVO.**

Počinju pripreme za pregovore o novom kolektivnom ugovoru. Lagano ali temeljito svi akteri, pomalo neprimjetno kreću sa zauzimanjem pozicija. Koliko god se gospodin Jamezdin Kurtović, prekaljeni sindikalac, kleo da mu nije cilj otimanje članova onom drugom sindikatu, on i oni iznad njega upravo baš rade na tome, samo da nitko ne primijeti. Nisu im mete npr. prometnik Nikola, skretničar Bartol ili pomoćnik šefa Donat. Oni su već čvrsto zauzeli stav. Cilj su mu uredni i vrijedni djelatnici, a ipak ucijenjeni kao potencijalni višak kao što je Željko Užčević, čije je ime već bilo na jednoj listi potencijalnog tehnološkog viška. Veće psihološki načeti, Jamezdin procjenjuje da bi on bio dobar materijal.

Ivek nije bio toliko visoko pozicioniran da može donositi neke važne odluke u tom pogledu, ali iz nekog neobjašnjivog razloga bio je simpatičan onima iznad sebe obrnuto proporcionalno koliko je bio omražen onima ispod sebe. U stvari, to je bila zamka za Iveka, jer je sebi pridavao važnost više nego ju je realno posjedovao. Ivec je mučio poziv. Poziv koji je došao u trenutku dok je u svom uredu obnavljao zalihu žestice za reprezentaciju. Kada je ugledao na mobitelu poziv i lik Druga Buzdovana, instinktivno je skočio, ukočio se i javio na mobitel. Buzdovan je zvučao umiljato što je posebno bilo sumnjivo. Pošto ni Ivec nije od jučer, raspitao se tko je još pozvan kod druga Buzdovana. Kada je saznao da će biti pozvani iz ljudskih resurs i unutrašnje

kontrole, oblio ga hladan znoj. To nikako ne može biti dobro. Ali zašto? Što je loše učinio? Radio je sve prema uputama i zapovijedima koje je dobio, čak i preko toga...

Ali ostavimo Iveka neka se krčka na laganoj vatri. Pravi razlog zašto ga je drug Buzdo zvao k sebi je čisto plod Buzdine dalekovidnosti, temeljitosti i smisla za politiku. Naime, koliko god mu Ivec zbog svojeg, pomalo poltronskog stava bio drag, nije mogao dozvoliti da netko od njegovih najužih suradnika, volontera, u nadolazećem sukobu uprave i sindikata oko novog kolektivnog pregovora bude kolateralna žrtva. Trebalо je osigurati gromobran. Ali ni Ivec nije toliko naivan da samo tako izgori. Trebalо je smisliti način kako da bude Ivec kuš i spremno se žrtvuje ako dođe stani-pani. Drug Buzdovan je pitao svoje volontere kao to učiniti. Ovi su svašta predlagali, ali se njemu to učinilo krajnje nesuvliso. Zato ih je sve lijepo postrojio, zapalio cigaru (u tom slučaju je nevjerojatno podsjećao na Tita). Ivec je, po običaju, ušao klanjajući se. Kada mu je Buzdovan ponudio da sjedne, piće i cigaru. Kada je ugledao ostale, smrklo mu se. Buzdovan je rekao: „Gospodu iz kadrovske znaš (nikad nije upotrebljavao izraz „ljudski resursi“).

Sjećam se kada si došao na željeznici. Bi si nezgrapan i nespretan, da me tvoje davanje signala podsjećalo na kretnje pjevačica iz Bony M., iz spota „Daddy cool“ ha, ha ,ha ...“ Buzdovan se počeo gušiti, što od dima, što od smijeha. Ivec se

samo kiselo nasmijao, i počeo se znojiti.

„Znaš Ivec,“ zagrio ga očinski i blago mu govoreći na uho: „ja nemam ništa protiv tebe i jako si mi drag. Ja sam te i postavio na to mjesto. Ali znaš, imamo problem. Naime tvoj profesor, mentor s fakulteta, ustanovilo se da ima lažnu diplomu. Samim tim i tvoja diploma je upitna.“ Ivec samo što nije srce streslo. Cigara mu je ispala iz ukočenih usta, progorila hlače i opekla ga. Ivec nije skočio, samo se blago trznuo. Toliko je razrogačio oči da su prisutni pomislili da će mu ispasti.

„Znaš“ nastavio je Buzdovan, „stišu me zbog tebe. Nije mi lako ali ja neću dozvoliti da ti se išta desi. Ti si moj najbolji čovjek i ja to cijenim, jako cijenim. Za diplomu ćemo vidjeti. Nemoj puno talasati, sve što misliš napraviti prvo me obavijesti, molim te. Samo tako mogu biti siguran da će ti moći pomoći. Hajde sada, pouzdajem se u tebe!“ zaključio je Buzdovan i pustio Iveka iz zagrljaja. Ivec je, klecajući koljenima, kako je običaj, natraške izašao iz Buzdinog ureda.

Buzdo i volonteri su nazdravili uz hvalospjeve Buzdinoj mudrosti, dalekovidnosti i pragmatičnosti. Sve je spremno za početak pregovora o novom kolektivnom ugovoru.

FOTO: Josip Tirić

