

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE **ZPER** NA PERONU

OŽUJAK 2020.



SRAMOTA KOJA TRAJE

slučaj Ivice Skokića

IZVAN SVAKE PAMETI

diktatura naša

TREBAMO VIŠE SLOGE

Tomislav Molaro

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

Milka Babović



BUĐENJE

FOTO: Andrija Vrančić



FOTO: Josip Tirić

MOŽEMO LI DO PRAVDE



Za uvod napominjem kako imam više nezgodnih (neugodnih) osobina. Neke od njih su: vrlo sam izravan i uporan. Više me zanima biti protiv većine, protiv „očiglednog“, manje biram riječi u razgovoru s drugom stranom. Sve sa svrhom postizanja sindikalnog cilja. Tako i u ovim kolektivnim pregovorima. Protivnik sam blistavih ideja i laganih rješenja. Upravo zbog tih i takvih okolnosti u kolektivnim pregovorima redovito se javljaju razilaženja u pogledu plaća jer svi na sindikalnoj strani tražimo način kako da prvenstveno svojim članovima osiguramo veću plaću.

Jasno je kako su plaće članova jedna od najintrigantnijih tema u sindikalnom djelovanju zbog svoje dvostrukе uloge: s jedne strane, plaća je dohodak radnika ostvarena kao naknada za obavljeni rad, dok je s druge strane za poslodavca trošak poslovanja. Plaća je jedna hrpa novaca, ali ju gledamo različitim očima. Najteže mi je parirati pohlepnim pogledima...

Protiv sam pozivanja na ujednačavanje bez iznošenja kriterija kojima bi se to provelo. Mogu to prihvatiti još jednom blistavom idejom, ali ...

Jasno je da će i nakon potpisivanja ovog kolektivnog ugovora ostati dio

„neispeglnih“ nepravdi, ali i da će se u njega ugraditi odnosi koje smo naslijedili i njegovali svih ovih godina koliko postoji željeznica u RH. Isto tako važno je napomenuti kako je rangiranje u prometnom sektoru trn u oku svima koji dolaze s blistavim idejama ali bez ozbiljnijih argumenata. Koristim priliku istaknuti kako rangiranje u prometnom sektoru podrazumijeva ponderiranje pojedinih elemenata radnog procesa. Svrha rangiranja u prometnom sektoru je količinu posla nagraditi količinom kuna, a opet i u cilju unapređenja tehnoloških procesa te određivanje i prepoznavanje radnih opterećenja.

Ovdje često svjedočimo problemu koji proizvodi mjerjenje količine rada u prometnom sektoru, jer sve oči uprte su u najveće, iako je baza za usporedbu upravo onaj početni - najmanji. Svi vide prometnika na Zagreb Glavnom, Koprivnici, Sesvetama, Dugom Selu, s njima se uspoređuju, a zatvaraju oči da je osnovna cijena prometnika vlakova, ali i drugih izvršnih radnika prometnog sektora izgrađena na temelju najmanjih, oni su temelj i početak... prave se da su važniji od prometnika u Cabuni, Sunji, Medaku...

Uvod je upravo zbog svega nabrojanog...
Anto Iličić

IMPRESUM

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Branko Bašić,
Branko Marijanović, Dinko Alilović,
Dražen Drčić, Dražen Kočak,
Dražen Lihtar, Ilija Arambašić,
Darko Vurdelja, Ivica Stojak,
Jakov Rašić, Josip Tirić,
Luka Serajić, Mario Grbešić,
Nebojša Gojković, Nenad Katanić,
Srećo Stjepić, Tomislav Tonković.

Fotografije: SPVH

Naslovnica:
Stipo Gavran,
prometnik vl. u kolodvoru ZG Žitnjak

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



IVICA SKOKIĆ
nadzorni skretničar u kolodvoru Osijek



SRAMOTA KOJA TRAJE

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

slučaj Ivice Skokića

U Regiji Istok radi 13 naših kolega (od toga velika većina njih na osječkom dijelu) koji su prije 10 i više godina završili školu za zanimanje prometnik vlakova i nijedan od njih još uvijek ne radi na radnom mjestu za koje se školovao, odnosno rade ono što su radili i prije završene prometničke škole, a to znači uglavnom kao skretničari ili nadzorni skretničari. Što reći? Samo po sebi, već bi se i ovo moglo nazvati SRAMOTOM, tim prije što se ni u jednoj od ostale 4 regije ne može pronaći ništa slično. Nažalost, ovo je tek uvod u onu pravu i istinsku SRAMOTU, jer je jedna od tih 13 „kolateralnih žrtava“ Regije Istok i naš kolega Ivica Skokić, nadzorni skretničar u kolodvoru Osijek. Ivica na željeznicu radi od 1987. godine,

odnosno već 33 godine, što zajedno s beneficiranim radnim stažem iznosi ukupno 39 godina radnog staža. Školu za prometnika vlakova završio je sada već davne 2010. godine i od tada pa sve do danas, čeka da se neko u Regiji Istok smiluje i omogući mu da dobije ugovor za prometnika vlakova. Da Vas podsjetim, to je ono radno mjesto koje je prošle godine dobilo ili će ga ove godine dobiti više od 100 naših kolega primljenih na željeznicu iz civilstva. A koliko je to u svari vremena koliko Ivica čeka svoje promaknuće? Da biste lakše percipirali jednu takvu vremensku distancu, treba reći da djeca rođena 2010. godine danas idu u 3. razred osnovne škole, da smo za to vrijeme promijenili 3 predsjednika države i 6 premijera, da je Zagreb dobio 9 novih fontana, da se Severina dvaput udavala, da je Joža Manolić 10 godina stariji, da su australski vatrogasci uspjeli lokalizirati požar... Ono što Ivicu izdvaja od ostalih kolega koje već više od desetljeća čekaju da postanu prometnici, jesu njegove godine. On će ove godine napuniti 54 godine života, što znači da mu nije ostalo još puno vremena za čekanje, jer mu je svakom tom godinom čekanja mirovina sve bliža. Ipak, ono zbog čega sam ranije ustvrdio da je ovaj njegov slučaj SRAMOTA ne samo Regije Istok, već i HŽ Infrastrukture u cijelini, jeste činjenica da je Ivica Skokić dragovoljac Domovinskog rata, odnosno sudjelovao je u odbrani samostalnosti Republike Hrvatske u vrijeme kada je to bilo najteže. U vojne postrojbe RH uključio se još u lipnju 1991. godine i tu ostao

slijedećih 13 mjeseci, odnosno sve dok se nisu završile najvažnije ratne operacije na istočnom bojištu i uspostavilo neko trajnije primirje. Nakon toga, ponovo se uključuje u vojne postrojbe u drugoj polovici 1995. godine, točnije tijekom i nakon vojno redarstvene operacije „Oluja“. Kako je do početka rata živio u mjestu Antin koje se već te 1991. godine našlo na prostoru zahvaćenom agresijom i okupacijom, tako je skupa sa svojom obitelji u prognanstvu proveo ukupno 9 godina; 7 godina koliko je trebalo proći od početka rata pa do mirne reintegracije Hrvatskog Podunavlja i još 2 godine dok se nisu stekli uvjeti za povratak u Antin. Ivica se tijekom 10 godina koliko čeka na svoje promaknuće, u više navrata što pismeno, a što usmeno obraćao svojim prepostavljenima sa zamolbama da mu se omogući toliko željeno mjesto prometnika vlakova. Ne da mu to nije omogućeno, nije mu čak omogućeno ni da odradi ona 4 mjeseca pripravničkog staža. E sad, kad čovjek od 54 godine života, dragovoljac Domovinskog rata, bivši prognanik, kad netko takav 10 godina u Regiji Istok ne može napredovati i to ne na mjesto direktora, već na mjesto u izvršnoj službi, što onda mogu očekivati kolege koje su puno mlađe i nisu prošle sve ono što je on prošao? Kako je uopće moguće da u državi u kojoj se svi zaklinju u braniteljska prava, gdje se političari doslovno nadmeću u tome tko je više napravio za poboljšanje standarda branitelja i njihovih obitelji, u kojoj branitelji imaju ustrojeno svoje vlastito ministarstvo, da se u jednoj takvoj državi, odnosno u tvrtki koja je u većinskom državnom vlasništvu, jednom hrvatskom dragovoljcu već 10 godina onemogućava napredovanje? Bez puno dvojbi mogu napisati da je ovo SRAMOTA još nezabilježena u HŽ Infrastrukturi, veća čak i od slučaja kolege Darka Milkovića, a teško da će se neki

sličan slučaj pronaći u bilo kojoj drugoj tvrtki u državnom vlasništvu. SRAMOTA je još veća ako se zna da i među onih ostalih 12 kolega koji kao Ivica više od desetljeća čekaju na radno mjesto prometnika, također ima nekoliko hrvatskih branitelja i sudionika Domovinskog rata. Vrhunac ove SRAMOTE jeste razlog koji se Ivici (kao i većini ostalih) redovno „servira“ kad god nadređene upita za svoj status, a koji je stvarno za rubriku „vjerovali ili ne“. Ono što mu oni već godinama ponavljaju kao nekakvu „mantru“, jeste da ne može napredovati jer „NEMA LJUDI“ koji bi ga zamijenili na njegovom sadašnjem radnom mjestu. Ovo je bez sumnje vrhunac licemjerstva, bahatosti i arogancije. Ne znam samo kako kod smisljanja tih i takvih opravdanja nisu bar malo kreativniji, jer ovu „umotvorinu“ o tome da „NEMA LJUDI“, pa to se moglo čuti još prije nekakvih 8 godina kada je u sličnoj situaciji kao Ivica bio i naš kolega Luka Matovina. Pa i njega su uvjerali da ako mu daju ugovor za prometnika vlakova, da neće imati tko raditi umjesto njega kao skretničar i da će nakon toga promet vlakova vjerojatno stati. Začudo, Luka je otisao, a promet se odvija evo još i danas. Sada bi valjda u te bajke trebao povjerovati Ivica Skokić? Najzanimljivije je to što su za tih 10 godina koliko Ivica sluša o tome kako „NEMA LJUDI“, svi ti ljudi kojih „NEMA“ uredno napredovali na radna mjesta šefova kolodvora, tehologa, glavnih tehologa, instruktora prometa, direktora, voditelja... Za sve njih našle su se potrebne zamjene na njihovim prijašnjim radnim mjestima, jedino Ivica Skokić nije mogao napredovati jer „nije bilo nikog“ da ga zamjeni. Možemo samo pretpostaviti kako se ovaj čovjek osjeća dok s jedne strane sluša pojedince koji ga uvjерavaju kako iz razloga nedostatka ljudi ne može napredovati, dok s druge strane ti koji mu to govore sami bez problema napreduju. Od 2010.

godine pa do danas u kolodvoru u kojem Ivica radi promijenila su se 3 šefa, što znači trojica onih koji su mu mogli omogućiti da barem odradi ta 4 mjeseca pripravničkog staža kako bi kasnije mogao aplicirati na neki od internih natječaja za prometnike vlakova. Dvojica od te trojice za to vrijeme otišli su na neke više položaje. Treba li ovome bilo što dodati? Jesam li već rekao da je ovo SRAMOTA? Koliko god puta da ponovim, malo je. Kad je postalo više nego očigledno da rješenje svog problema neće uspjeti naći u Regiji Istok, Ivica Skokić uz podršku našeg sindikata obraća se direktoru Sektora za promet gosp. Tihomiru Španiću, te predsjedniku i članovima Uprave HŽ Infrastrukture. Za pomoć se obratio i na adresu izvan naše tvrtke: Uredu predsjednice RH gde Kolinde Grabar Kitarović, Uredu premijera RH gosp. Andreja Plenkovića, predsjedniku Hrvatskog sabora gosp. Gordani Jandrokoviću, ministru hrvatskih branitelja gosp. Tomi Medvedu, ministru obrane gosp. Damiru Krstičeviću, ministru prometa gosp. Olegu Butkoviću, predsjedniku, dopredsjedniku, te svim članovima Saborskog odbora za ratne veterane ponaosob, pučkoj pravobraniteljici, županu Osječko-baranjskom... Na većini tih adresa Ivica je naišao na razumijevanje i spremnost da se jedan ovakav nesvakidašnji problem čim prije otkloni, osim naravno, na adresama u našoj tvrtki. Neki od onih kojima se Ivica obratio i sami su na adresu HŽ Infrastrukture poslali upite vezano uz ovaj slučaj, međutim, na samom terenu ništa se konkretno nije promijenilo. U stvari je, jer je Ivica od svojih prepostavljenih dobio „čvrsto“ obećanje da će jednog lijepog dana kada se za to steknu uvjeti, on početi odradivati pripravnički staž za radno mjesto prometnika vlakova, a da će nakon toga, opet jednog lijepog dana kada se za to steknu uvjeti, možda čak dobiti i ugovor o radu za to radno mjesto (mlad je, vrijeme radi za njega). Prevedeno, oni bi vrlo rado riješili njegov problem, ali ne mogu jer „NEMA LJUDI“. Znači, ne kažu oni njemu: „Ne damo ti ništa“, već to kažu puno suptilnije: „Damo ti ništa.“ Osim toga, uredno se protura priča kako bi „ovi“ s Istoka to već davno riješili, ali ih u tome onemogućavaju „oni“ iz Zagreba. „Oni“ iz Zagreba na to odgovaraju pitanjem koje, ako ćemo poštено, „drži vodu“: „Kako to da istu stvar nismo branili u ostale 4 regije, a kao branimo je Regiji Istok?“ Uglavnom, upornost kojom se opstruiraju napredovanje Ivice Skokića upravo je fascinantna. Pa što je taj čovjek mogao više dati ovoj državi i ovome društvu od onoga što je dao? Jedino da je u ratu ostao invalid ili poginuo. A kako se ova država i ovo društvo (u ovom slučaju HŽ Infrastruktura) ponjelo prema jedinoj stvari koju je od njih tražio? Nije tražio niti milostinju niti prijevremenu

mirovini, tražio je da mu se omogući da radi ono za što se školovao, a što mu se na sve moguće načine već 10 godina onemogućava. I tom onemogućavanju ne nazire se kraj. A tko je u stvari taj „dasa“ koji jednom dragovoljcu Domovinskog rata onemogućava napredovanje? Kad je već toliko moćan i nedodirljiv bilo bi dobro da javno istupi i kaže, kao što je to netko rekao u slučaju Luke Matovine: „Dok sam ja tu, on neće biti prometnik!“ Naravno, svi će oni zboro glumiti dobrotu i reći kako nemaju ništa protiv toga da Ivica dobije radno mjesto koje želi. Samo, kako to da kada mu svi tako združno žele pomoći da dobije to radno mjesto, da ga on i nakon 10 godina još uvijek nije dobio i nema nikakvih naznaka da će ga uskoro dobiti? Hoće li stvarno naša tvrtka, odnosno poslodavac dozvoliti da jedan takav čovjek koji je s puškom u ruci stvarao ovu državu, ode u mirovinu, a da ne dobije radno mjesto koje čeka još od 2010. godine? Ima li itko tko će prekinuti ovu agoniju? Osobno vjerujem da u našoj tvrtki još uvijek ima dovoljno razumnih ljudi koji u prvi plan ne stavljuju svoj vlastiti ego, već interes ove tvrtke i njenih zaposlenika. Stoga ja ovako javno pozivam sve one koji u našoj tvrtki nešto znače, da čim prije prekinu ovu SRAMOTU i omoguće našem kolegi, kao i ostalim kolegama koje su u sličnoj situaciji, da poslike toliko godina po svemu bespotrebnog čekanja, konačno počnu raditi ono za što su se i školovali. Prije svega, tu se obraćam svima onima koji svojim zauzimanjem nešto mogu promijeniti, jer je evidentno da su oni niže pozicionirani „aparatčiki“ jedino sposobni pobrinuti se za sebe, dok su na tude probleme i nevolje potpuno imuni.





IZVAN SVAKE PAMETI

PIŠE: SPVH
FOTO: Josip Tirić

Osvrt na Odluku o raspuštanju Povjerenstva za izradu prijedloga izmjena Pravilnika o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. - pismo Upravi HŽi

Poštovana Upravo HŽi,

usmenim dogовором на једном од састанака представника репрезентativних синдиката с Управом HŽi почетком мјесеца српња 2019. писменим путем (допис број: R-77/2019 од 17. српња 2019.) иницирали smo, између остalog, измене Pravilnika o službenoj odjeći i obući за radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakon нешто више од 4 (четири) мјесеца,

напокон smo 20. studenog 2019., запримили službeni poziv да именујемо свог представника у Повјerenstvo за izradu prijedloga izmjena Pravilnika o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o.

Sektor za promet donio дана 2. prosinca 2019. Odluku o imenovanju povjerenstva za provedbu aktivnosti oko izmjene Pravilnika o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o., i izrade podloga за nove Propisnike službene odjeće (u prilogu ovog dopisa) i povjerenstvo je napokon moglo početi s radom.

Nakon само два održana sastanka

obaviješten je да је директор Сектора за промет дonio odluku да се Повјerenstvo raspusti zbog neslaganja s концептом рада Повјerenstva.

Odluka o raspuštanju povjerenstva zbog, како се navodi „neslaganja s концептом рада повјerenstva“ у најманju је руку - upitna. Подсјећамо Вас на слично поступање pojedinaca у Служби ZNR-a и једностраних измена Pravilnika i propisnika (заштитне ципеле), а које су прузроци проблеме с заштитним ципелама који трају и данас, и за које не зnamo како ћe завршiti.

Хоћete li i dalje dozvoljavati да se важне odluke donose вођene interesima pojedinaca ili imate snage na prvo mjesto staviti интересе радника kroz uključivanje njihovih predstavnika u доношење odluka?



HŽ INFRASTRUKTURA
10000 Zagreb, Mihanovićeva 12

SEKTOR ZA PROMET

tel: + 385 (0) 1 378 3353
fax: + 385 (0) 1 378 2511
e-mail: goran.horvat@hzinfra.hr
наš broj i znak: 136-1/20, 1.1./GH
ваš broj i znak:
datum: 04. veljača 2020. god.

- Sindikat prometnika vlakova
Hrvatske
Tranjanska cesta 11 f, Zagreb

- Sindikat željezničara Hrvatske
Trg Francuske republike 13, Zagreb

- Upravi društva

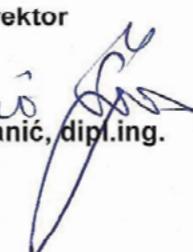
Predmet: Odluka o raspuštanju povjerenstva za izradu prijedloga izmjena Pravilnika o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o.

Sektor za promet je, u najboljoj namjeri, u izradu prijedloga izmjena Pravilnika o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. i izradu podloge za nove Propisnike službene odjeće, uključio predstavnike radnika iz dva većinska sindikata, iako то, prema članku 10. spomenutog Pravilnika, nije bio obvezan učiniti. Već nakon drugog sastanka povjerenstva utvrđene su razlike u stavovima između predstavnika poslodavca i predstavnika sindikata, pri čemu je ponašanje predstavnika sindikata vodilo opstrukciji rada povjerenstva. S obzirom na то, utvrđeno je da daljnji rad povjerenstva nije moguć.

S obzirom na obveze koje poslodavac ima prema radnicima u smislu nabavke službene odjeće i obuće te bi odgovlačenje postupka donošenja izmjena i dopuna navedenog Pravilnika moglo utjecati na pravodobnu nabavku i isporuku službene odjeće i obuće, direktor Sektora za promet je svojom Odlukom imenovao novo povjerenstvo, kojоm je ranije imenovano povjerenstvo prestalo s radom.

Poslodavac će u izradu izmjena i dopuna navedenog Pravilnika svakako uključiti predstavnike radnika i то kroz savjetovanje s radničkim vijećem odnosno sindikalnim povjerenikom u funkciji radničkog vijeća, sukladno članku 150. Zakona o radu.

S поштovanjem,

Direktor
Tihomir Španić, dipl.ing.


Pismo direktoru Prometnog sektora kao odgovorna Odluku o raspuštanju Povjerenstva za izradu prijedloga izmjena Pravilnik o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. (dopis broj 136-1/20 od 4. veljače 2020. godine)

Poštovani direktore Španiću,

uzmemli u obzir činjenicu da ste dugogodišnji i više puta imenovani direktor jednog od dva najvažnija Sektora HŽ Infrastrukture d.o.o. i čovjek sa dugogodišnjim iskustvom suradnje (bila ona u nekim trenucima bolja ili lošija, ali svakako je neizbjegna) sa socijalnim partnerima neugodno nas je iznenadila Vaša Odluka o raspuštanju Povjerenstva za izradu prijedloga izmjena Pravilnik o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o (u dalnjem tekstu: Odluka).

Naglašavamo da je Vaša Odluka u skladu s ovlastima koje imate, te da nemamo „pravnih alata“ osporavati je u pravnom smislu, niti nam je to namjera.

Međutim, uvjereni smo da ona nije dobra iz nekoliko razloga koje ćemo Vam navesti:

- nepotrebno si uskraćujete informacije o problemima sa službenom odjećom i obućom koje imaju radnici koji istu koriste, a koje radnici u pravilu govore svojim predstavnicima i povjerenicima ZNR-a. **SPVH u svom članstvu broji 24 od ukupno 34 izabranih povjerenika radnika za ZNR**

- sudjelovanjem predstavnika radnika u samom postupku izrade ne da produžujete (kako Vi navodite u obrazloženju svoje Odluke), nego upravo suprotno - skraćujete sami postupak. Usuglašenost samog Pravilnika koja bi se postigla radom zajedničkog povjerenstva **zasigurno bi olakšalo i ubrzalo zakonsku**

proceduru savjetovanja sa sindikatima.

- sudjelovanjem predstavnika radnika, osim unapređenja već ranije spomenutog nužnog dijaloga i suradnje, transparentnost samog postupka dižete na prijeko potrebnu razinu. Nije li nam svima dosta **priča o pogodovanjima raznim dobavljačima, provizijama i sl?** Ovakvim ishitrenim odlukama samo dajete vjetar u leđa spomenutim „pričama“.

- iskustvo promjene propisnika kod zaštitnih cipela bez predstavnika radnika, postupak odabira istih, rješenja nadležnog inspektorata i niz drugih još uvijek neriješenih problema sa spomenutim zaštitnim cipelama trebaju biti **primjer kako NE raditi**. Hoćemo li da nam se isto dogodi i u ovom slučaju?

· činjenica da povjerenstvo koje donosi odluke većinom glasova, a omjer predstavnika je 3:2 u korist poslodavca, jasno ukazuje da je nemoguće opstruirati rad povjerenstva od strane sindikalnih predstavnika. Različito promišljanje o istim stvarima nije opstrukcija.

Naravno da uvažavamo činjenicu da je poslodavac taj koji ima obavezu prema radnicima, da je poslodavac taj koji snosi odgovornost, međutim to nas ne priječi da iskazujemo drugačije promišljanje zeleći istovremeno (kao i Vi) doći do što kvalitetnijeg rješenja za radnike

- kao primjer koji potvrđuje da nije problem u predstanicima radnika ističemo suradnju kod

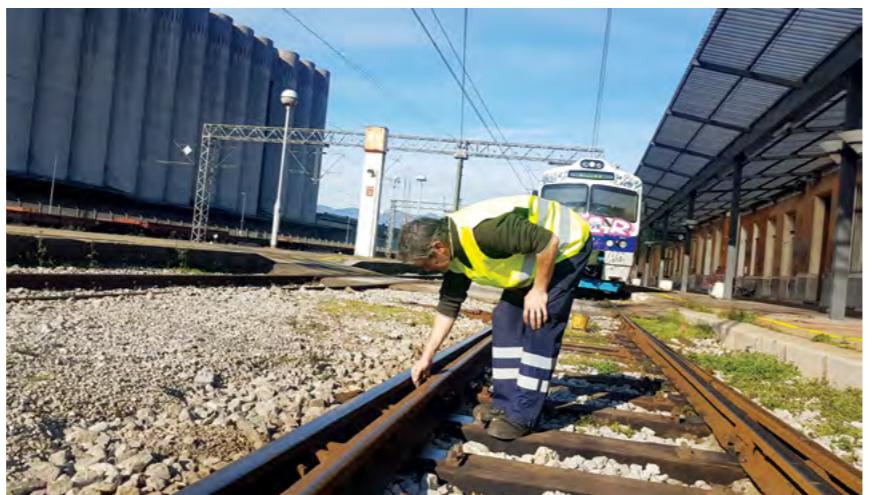
odabira ergonomskе stolice, gdje su predstavnici radnika (nakon višegodišnjih problema) inicirali nabavku novih ergonomskih stolica. Uprava je odobrila dodatna finansijska sredstva, tehničke karakteristike usuglašene itd. Nakon jednog neuspješnog natječaja još uvijek čekamo rješenje koji čini se nije na vidiku...

Svoju Odluku Upravi HŽ Infrastrukture obrazložili ste, citiramo: „... S obzirom na obaveze koje poslodavacima prema radnicima u smislu nabavke službene odjeće i obuće te bi odugovlačenje postupka donošenja izmjena i dopuna navedenog Pravilnika moglo utjecati na pravodobnu nabavku i isporuku službene odjeće i obuće...“ Iskustvo proteklih godina i neurednosti u ispunjavanju svojih obaveza prema radnicima, kao i sve ovdje navedeno jasno govori da to nije tako.

Nije nikada zabilježeno da su predstavnici radnika ili sami radnici dali na bilo koji način doprinos ili sprječili poslodavca u izvršavanju svojih obaveza (bilo kojih) koje ima prema radnicima

Svoje prijedloge i primjedbe istaknuti ćemo kroz onaj zakonski minimum koji ne možete zaobići - obavezno savjetovanje prije usvajanja Pravilnika.

S poštovanjem



BROJ 98 ožujak 2020.

TUGO MOJA ŽELJEZNIČKA

PISÉ: Branko Pejanović
FOTO: Branko Pejanović



„Tugo moja kome da te pričam, kad te nitko ne želi da zna...“, pjeva jedna bosanska pjevačica, pjesmom prebirući po svom teškom bosanskom životu. Slušajući riječi njene tužne pjesme, stječem dojam kao da pjeva o našoj željezničkoj naciji. Netko će pomisliti da sam se zabunio terminološki, da sam pogriješio napisavši ovo NACIJI. Nisam, jer mi željezničari i jesmo kao neka svojevrsna nacija. Željeznička k tomu još nekad brojna, danas desetkovana, ali uvijek obilježena, uniformom, stavom, ponašanjem i svime što učinimo ili ne učinimo, jer sve je tamo učinio neki željezničar, pijani, raskopčani, ljubazni, nepristojni... Nije Marko, Janko, nije nitko sa imenom i prezimenom, nego željezničar.

I dok tako ta moja Bosanka pjesmom, praćenom suzama, prebire po tom svom okrutnom bosanskom životu, počeh i ja prebirati po svom željezničkom životu i željezničkom kruhu koji jedem preko 35 godina. Zagrizao sam ga, sav ponosan, još davne 1983. godine a još dvije godine prije toga sam ga mirisan pekući ga u ŽOC - u (Željezničkom obrazovnom centru) u Zagrebu. O kako je lijep, mirisan i ukusan bio svaki zalogaj. Kako sam ga ponosno jeo. Toliko da sam i dane učenja i veoma stroge profesore smatrao opravdanim, čak nužnim, u našoj stručnoj izgradnji, a kako bismo bili ono što smo postali, ta ponosna i poštovana željeznička nacija.

Ali kruh, kao i svaki kruh, ako se ne pazi tko što radi, nego da je bitan što veći broj onih koji upravljaju svime pa i nama. Tako HŽPP sve radi da ništa ne radi jer sastavlja vozni red koji nikom ne koristi i koji će pokazati nekomercijalnost vlakova čije će ukidanje onda biti poslovno opravdano. Vozni red po kojem putnici dolaze brzim vlakovima u Vinkovce, Osijek, Varaždin, sročen je tako da priključni vlakovi odlaze desetak minuta ranije a sve kako ti vlakovi ne bi kasnili. Takvo je obrazloženje bilo pri odbijanju zahtjeva da se to ispravi i omoguće priključne veze. HŽ CARGO iznajmi naše vagone koji su prepuni vozili kamione sa naših terminala valjda da se ne bismo mi time gnjavili. HŽ stalno kopa iste dionice pruga i mijenja dva po dva najgora praga, jer nije odobreno više novaca.

A sindikat? I tu smo nadprosječno uspješno podijeljeni. Koja je svrha te podjele nikad nisam razumio. Moje poimanje sindikalnog organiziranja (koje proizlazi iz učenja o sindikalnom djelovanju a i iz iskustva) jeste snaga sindikata koja proizlazi iz masovnosti i jedinstvenog djelovanja a ne iz broja sindikata. Nešto se na tom polju počelo činiti. Pojačana je sloga i zajednički nastup postojećih sindikata. Ako je to put k okrupnijivanju i jedinstvenom djelovanju, budućnost bi trebala biti izvjesnija, a upošljavanjem novih mlađih kadrova izvršne službe trebala bi biti i svjetlijia. Sve to samo ako neće ostati na učinjenom, jer je to samo suzbijanje razbuktalog požara. Ne nastavimo li gašenje do kraja, ubrzano klima kakva jeste dovesti do ponovnog rasplamsavanja a onda će to sve gore izgledati. Možda smo trebali žeće i odgovornije sudjelovati u proteklom štrajku prosvetjentara i u štrajkovima brodarskih radnika, metalaca... Ostaje nam da izvučemo pouke iz učinjenog i neučinjenog i ovu našu željezničku naciju opet učinimo poštovanom. Svi redom: mi radnici, sindikalci i uprava. Partnerski i korektno. Bolje i bezboljnije nego sindikalnim akcijama.

BROJ 98 ožujak 2020.



ŽELJEZNIČKI „ŠKABRNJE“ MOZAK

PİŞE: Branimir Butković
FOTO: Ante Knežević

Citam ja tako posljednji broj časopisa „Na peronu“ i dođem do razgovora sa šefom područja kolodvora Zadar, Antonom Kneževićem - Paragom i da nisam malo pažljivije pogledao fotografiju rastegnutu preko cijele stranice ne bih napisao ovaj tekst. Dakle, u prvom planu je Ante Knežević, a iza njega vidi naziv kolodvora. Na tipski izrađenoj tabli štampanim slovima jasno piše Škabrnje. Naš je sugovornik „rođen u Škabrnji, osnovnu školu završio u Škabrnji...“, i tako uvijek Škabrnja, a slika je snimljena ispred kolodvorske zgrade „Škabrnje“. I ne budi lijep otvorim je tako „Izvješće o mreži 2020.“ - značajan dokument HŽ Infrastrukture i kod navođenja imena kolodvora na pruzi M 606 lijepo na tri mjesta piše, kolodvor Škabrnje. Istovremeno, službena stranica Općine

započinje s pozdravom: „Dobrodošli na službene stranice općine Škabrnja“. Na Wikipediji se može pročitati kako Općinu Škabrnja čine naselja Škabrnja i Prkos. U Općini je 2011. godine živjelo 1776 stanovnika, a u naselju Škabrnja 1413 stanovnika. Dakle nema dileme - općina i naselje zovu se Škabrnja. Svi to mjesto tako prepoznaju i izgovaraju njegov naziv. Ma zapravo ne svi - željeznički eksperti misle i pišu drugačije.

I dobro, neće vlakovi stati zbog „Škabrnje“, hoću reći ima i većih problema u željezničkom sustavu. No ono što je ovdje zanimljivo je mentalni sklop naših eksperata, logika njihovog razmišljanja koja se preljeva na cjelinu. I u konačnici ta cjelina u očima „vanjskog svijeta“ izgleda, recimo to niježno - skromno. Ima jedna narodna

koja govori: „Gdje završava pamet - tu počinje željezница.“ U nastavku teksta pokušat ću razjasniti logiku željezničkog sustava baziranog na bespovoznom poštivanju hijerarhije. No problem je u tome da su neke pravila nekih struka egzaktna i neovisna o mjestu u hranidbenom lancu, odnosno u poziciji na hijerarhijskom lancu. Jasno mi je kako je našim „nadređenima“ teško prihvati kako su „podređeni“ po pitanjima njihove struke često puta u pravu.

Vratimo se nakratko na „Škabrnje“ jer kada se dogovori i napiše tekst, on po pravilima posla „putuje“ lektoru, koji teško da je previdio to pomanjkanje zdravog razuma. Još jednom, prije objave, tekst dolazi na korekturu i opet je to nova prilika da se greška ispravi.

Ali ne ide to tako pa prepostavljam posljedično, prilikom izrade tabli s natpisima željezničkih stanica po drugi put dobivamo „Škabrnje“. Srećom, iz Škabrnje se malo tko vozi vlakom, zapravo tamo sada autobusi voze umjesto vlaka, pa još uvjek nismo osvanuli u „Zadarskom listu“. Suštinski „Škabrnje“ ne bi me toliko smetale da se tu ne radi o načinu razmišljanja, onih koji su u mogućnosti donositi odluke. I što ako u Prometnim poslovima ima netko tko se usudio ukazati na očiglednu tvrdoglavost. Ne vjerujem da svi misle da je naziv mesta Škabrnje, pogotovo što se u našim medijima vezano uz tragediju tog mesta tokom Domovinskog rata, naziv mesta u medijima često čuje. Da li bi taj čovjek imao problema? Koliko mi je poznata logika razmišljanja na željeznicu, čini mi se da bi netko tko jasno vidi u svakom slučaju stradao. Jer nadređeni su uvjek u pravu, pa i onda kada tvrde da je bijelo - crno. No

tako se ne može naprijed. Poznato je kako djelatnici Sektora za promet ne smiju davati nikakve izjave. Žao mi je da su, zbog onoga što su meni rekli, poprilične probleme imali šefovi kolodvora Knin i Jastrebarsko. Prvi je rekao istinu, a drugi nije ništa rekao, ali bio je sumnjiv našim žbirima pa su ga opleli. I da se razumijemo, svima bih pošto znam kakva je situacija, preporučio da zaključaju usta. Ili šef kolodvora Ivanec, danas umirovljenik, lijepo mi je pojasnio kako se u njegovom kolodvoru križaju vlakovi koji voze od Varaždina do Golubovca i obratno. Stoga je uporno predlagao da se izgrade dva kraća perona (uređene površine) kako bi putnici s obje strane mogli civilizirano ulaziti i izlaziti iz vlaka. No tko je on da misli i predlaže, pa su tako u Ivancu za vlakove dugačke 30 metara na jednoj strani napravili 200 metara dugačak peron, a na drugoj strani putnici neka skaču s padobranom.

Koliko sve to skupa daleko ide je skoro nevjerojatan podatak da je jedna naša direktorica vrlo hrabro i mudro cenzurirala izjavu Kolinde Grabar Kitarović - u to vrijeme Predsjednice države. Naime, prije dvije godine, Predsjednica je na Austrijsko - hrvatskom gospodarskom forumu izjavila kako se u Austro Ugarskoj monarhiji vlakom, od Zagreba do Beča, brže stizalo nego danas. I danas se pamti ta izjava koju su prenijeli svi mediji, osim „Željezničara“. A ja bio tamo, pa sve to lijepo snimio i zapisao. Nije objavljeno. Hoću reći ako direktorica može Predsjednicu RH cenzurirati, kakva je to poruka običnim smrtnicima koji samo žele ukazati na nešto?



UČILA SAM OD NAJBOLJIH

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Bila je sportska kraljica svoga vremena i to u sportu kojeg zovu kraljicom sportova. Teško je pobrojati sve ono što je tijekom svoje karijere postigla i osvojila u atletici, ali za ovaj put spomenut ćemo samo neke od najvažnijih uspjeha: prvakinja Jugoslavije u trčanju na 100 m 1953. godine, prvakinja na 80 m s preponama 1953., 1955., 1955., 1957., 1958., 1961. i 1963. godine, prvakinja u štafeti 4 x 100 m 1951., 1952., 1953., 1954., 1955., 1963. i 1965. godine, prvakinja u štafeti 4 x 200 m 1963. i 1965. godine, svjetska studentska prvakinja na 80 m s preponama 1953. i 1957. godine. Oborila je 25 državnih rekorda, proglašena je najboljom hrvatskom sportašicom 1952., 1953. i 1955. godine, a najboljom sportašicom Jugoslavije 1953. i 1955. godine. Nakon prestanka sportske karijere, još veći trag ostavlja u sportskom novinarstvu. Bila je prva žena sportski novinar u bivšoj državi, prvi urednik sportske redakcije na Radio televiziji Zagreb, uz pokojne kolege Mladena Delića i Borisa Mutića predstavljala je „Sveto trostvo“ hrvatskog sportskog novinarstva, a generacije slušatelja i gledatelja pamtiće je po do danas neprevaziđenim prijenosima umjetničkog klizanja. Ona je Milka Babović i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Zbog zdravstvenih problema koje ima s vidom, kao i posljedica prometne nezgode (nalet auta), razgovor smo obavili u njenom stanu u Rapskoj ulici u Zagrebu. Opći utisak je taj da kada ne bi bilo već spomenutih problema s vidom, da bi gđa Babović bez problema ponovo mogla za mikrofon i prenositi nam „Zlatnu piruetu“, te na samu njoj svojstven način komentirati „loknice i šljokice“, te „dvostrukе i trostrukе akslove“ takmičara. A sam razgovor tekao je otplike ovako...

Poštovana gđo Babović, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Mi ćemo u pisanom uvodu ovog razgovora spomenuti neke značajne odrednice Vaše karijere, ali molio bih Vas da nam Vi kažete nekoliko onih osnovnih, u pravilu široj javnosti manje

poznatih podataka o sebi...
Rođena sam 27. listopada 1928. godine u Skopju. Bila sam najstarije dijete u obitelji, a imala sam još dvije sestre i brata. Osnovnu školu završila sam u Sarajevu gdje sam krenula i u srednju školu, koju sam kasnije zbog početka 2. svjetskog rata nastavila u Rumi, a završila u

Beogradu. Višu pedagošku školu završila sam u Zagrebu u koji sam se doselila 1948. godine i ostala evo sve do danas.

Često i sa neskrivenom sjetom pričate o djetinjstvu.
Nisam imala toliko sretno, koliko je to bilo korisno djetinjstvo. S



MILKA BABOVIĆ
sportska komentatorica



nepunih 12 godina ostala sam bez oca koji je umro u zarobljeništvu u Njemačkoj, nekakvih 15 dana prije završetka 2. svjetskog rata. Tako sam ja dobila priliku da budem odgovorna za dvije sestre i brata i da na taj način pomognem našoj mami. Ona je bila visoko obrazovana žena i htjela je i nama omogućiti što kvalitetnije školovanje, a što je tada jednoj udovici bilo izuzetno teško. Tada sam naučila mnoge stvari koje su mi kasnije u životu i poslu kojim sam se bavila, bile od velike koristi. Mogu reći da sam tada prestala biti dijete, jer sam na licu mjesta „naučila“ život.

Rođeni ste u Skopju, živjeli u Sarajevu, Rumi, Beogradu, Zagrebu... Koji je bio razlog tako čestim selidbama?

Moj otac je bio časnik Kraljevske jugoslavenske vojske, a onda je bilo nekakvo pravilo da se časnici nisu dugo zadržavali na jednom mjestu. Nakon nekoliko godina službe u jednom gradu, dobivali bi premještaj u neki drugi grad. Tako smo mi iz Skopja preselili u Nevesinje, da bismo poslije toga preselili u Sarajevo. Ona selidba iz Sarajeva u Rumu bila je posljedica početka rata, a sve ono mijenjanje mesta stanovanja nakon toga, bilo je vezano uz moje školovanje i kasnije bavljenje sportom.

Nakon srednje škole, upisali ste Pedagošku akademiju s naglascima na tjelesni odgoj, hrvatski i njemački jezik. Usporedo sa školovanjem, tekla je i Vaša sportska karijera. Kako ste se uopće počeli baviti atletikom?

Po onoj narodnoj da „orah ne pada daleko od stabla“. Moja majka se još dok je bila kod časnih sestara u Grenoblu bavila sportom, tako da je jedan takav zdrav način života pokušavala prenijeti i na nas djecu.

Obično bi to bilo najizraženije prilikom mnogobrojnih izleta na koje smo išli zajedno s drugim časničkim obiteljima. Tada bismo organizirali i mala takmičenja; tata bi stao negdje i sabljom obilježio cilj, a majka je bila s nama na startu i to kao trkač. Jednom takvom prilikom sam ja pobijedila i kao nagradu dobila jedan veliki gušči batak. To i danas smatram početkom moje sportske karijere i mog atletskog života.

Mlađa generacija danas malo zna o tome da ste u to vrijeme bili svojevrsna atletska „institucija“. Smeta li Vas činjenica da se o tome danas vrlo malo govori, dok s druge strane imamo likove koji, kad je sport u pitanju, ni u svojoj ulici nisu najbolji, a slavi ih se kao nacionalne junake?

U jednom izrazito sebičnom načinu života gdje prevladava ono „ja pa ja“, a to je samo jedan od vidova kapitalizma, nešto takvo je potpuno normalno i očekivano. Nije to ništa novo i ne dešava se samo kod nas. Svugdje u svijetu gdje je uspostavljen takav sustav vrijednosti, sve se svodi na to tko se kako snašao u tom sustavu. Tako da sam ja tu potpuno ravnodušna i ne pridajem tome previše pažnje. To je jednostavno tako...

O tome koliko ste svojevremeno kao sportašica bili uspješni i cijenjeni, dovoljno svjedoči podatak da ste 1955. godine u ime naroda Hrvatske predali štafetu ondašnjem predsjedniku Jugoslavije Josipu Brozu. Možete li nam reći kako ste se osjećali tog trenutka kada ste saznali da ste baš Vi određeni za taj čin?

Čudesno sretna! Bila je to tada velika čast i privilegija i iz današnje perspektive teško je uopće dočarati značaj nečeg takvog za jednu mladu ženu i sportašicu.



Usporedo sa sportskom, kreće i Vaša karijera sportskog novinara. Zanimljivo je da ste jedno vrijeme na takmičenjima istodobno sudjelovali i kao natjecateljica i kao novinarka, što je danas gotovo nezamislivo. Kako je to tada izgledalo i kako ste to uopće uspijevali uskladiti?

Ako niste formalista, ako niste netko tko komplikira život već ga vidi onako kako treba, onda vam je sve lako. Evo primjera: stadion „Crvene Zvezde“, prvenstvo Jugoslavije u atletici, kolega Mladen Delić i ja smo u kabini. On je zadužen za takmičenja atletičara, a ja atletičarki. Do podne smo zajedno jer su to pred takmičenja i to se ne prenosi. Popodne sam ja imala svoje dvije discipline koje sam trebala istrčati, tako da bih onda došla u kabinu u trenirci i kada bi došao red na moju disciplinu, otišla bih na stazu i to istrčala. Kolega Mladen bi za to vrijeme odradio i moj dio posla i to je tako besprijekorno funkcionalo godinama.

Poslije toga prelazite na Radio televiziju Zagreb, gdje ste 1957. godine bili jedna od osnivača sportske redakcije i njen prvi urednik. Koliko je bilo teško biti žena u jednom do tada posve muškom zanimanju? Jeste li imali kakvih problema ili otpora?

To pitanje se nikada nije postavljalo! Apsolutno se to nije moglo desiti! Ja sam od prvog dana škole tukla dečke i nekako sam već tada savladala tu vrstu straha. Kasnije, baveći se sportskim novinarstvom, jednostavno sam smatrala da između mene i muških kolega nema nikakve razlike kada je posao u pitanju.

Najveći trag ipak ste ostavili

kao sportski komentator. Posebno se pamte Vaši prijenosi umjetničkog klizanja. Što je bilo to po čemu ste bili posebni i što Vas je učinilo toliko popularnom da Vas i danas, tri desetljeća nakon umirovljenja, ljudi još uvijek pamte?

Ja sam o klizanju vrlo malo znala. Kao vrlo mlada učila sam klizati, ali nisam daleko stigla; tek do lijevog i desnog „polu luka“. Zato sam si kupovala knjige o klizanju i iz njih sam učila sve ono što mi je trebalo da bih mogla kvalitetno odraditi posao sportskog novinara. Možda je za sve to oko tih mojih prijenosa klizanja najvažnije to što sam ja stvarno to voljela. Mislim da je bez ljubavi prema onome što radiš jako teško postići neke značajnije rezultate i ostaviti iza sebe nekakav dublji trag.

Za svoj rad dobili ste i niz nagrada i odlikovanja. Je li Vam ipak najveća nagrada to što ste uz pokojne kolege Mladena Delića i Borisa Mutića postali sinonim vrhunskog sportskog novinarstva i komentiranja?

Sve što sam u novinarstvu naučila, naučila sam od Hrvoja Macanovića (sportaš i dojen hrvatskog sportskog novinarstva) i njemu sam zahvalna za sve ono što sam u tom poslu dobrog uradila. Najveća nagrada mi je to što me ljudi ni nakon skoro tri desetljeća od kako sam otišla s televizije, još uvijek nisu zaboravili. Primjer da je to tako je i moj 91. rođendan, kada su tog dana mnogi revoltirani građani zvali HRT i postavljali upite o tome zašto se meni u nekoj od emisija HRT-a nije ćestitao rođendan. Ja sam njima savršeno zahvalna na tome jer to je za mene stvarno lijepa gesta, ali isto tako smatram da je to bilo sasvim nepotrebno. Ja nisam radila taj posao zato da se meni putem medija ćestita rođendan, već sam

radila nešto što sam nastojala znati, koje sam se vozila. a to sam i voljela.

Da se sada malo posvetimo i našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Jednom prilikom izjavili ste kako ne volite tramvaje i aute i da Vam je najljepše jesti u čisti vlak ili brod. Što je to što Vam je privlačno u vožnji vlakovima? Vlak je prirodno kretanje u prostoru. Jednostavno, ako je čist i ako je zahod čist, a u pravilu su uvijek bili čisti, onda si se dobro osjećao. Pogotovo još ako je pruga održavana do onog pozitivnog minimuma pa se ne tresеš. Po toj trešnji smo nekad znali da smo iz europskih vlakova, odnosno pruga, najčešće je to bilo iz Austrije, došli u Sloveniju. Ali to tada nije bilo nikakvo mučenje jer je tamo u tim vlakovima sve bilo prirodno. Zamislite vi da dijete nije moglo dobiti ručak u autobusu, a moglo je u vlaku. Menesu često pitali nije li mi ljepše voziti se avionom, a iz tog aviona gotovo ništa ne vidiš, a ja sam htjela zapamtiti krajeve kroz

Vaša iskustva sa željeznicom ne odnose se samo na vožnje vlakom, budуći da često spominjete kako ste se u Sarajevu kao dijete sanjkali Trebevićkom ulicom do željezničke rampe na pruzi iznad



Kovačića, kako ste krali voće iz Botaničkog vrta i bježali do stare željezničke stanice...

O da! Još kako! Sve je to točno. Časnički paviljoni bili su pored botaničke bašće Nacionalnog muzeja i ja sam skupa s dečkima tamo „harala“ i jela zeleno voće koje nikad nisam voljela, ali sam ga jela jer su ga i drugi jeli. Često bi nas netko iz muzeja vidio kako beremo to zeleno voće i odjednom bi se dolje na stepenicama pojavili žandari. Onda smo mi bježali uz Miljacku prema staroj željezničkoj stanici i mislim da sam tada oborila svjetski rekord u trčanju s preponama, odnosno preskakanju taraba. Nešto kasnije izgrađena je i nova željeznička stanica na Marindvoru.

I onda slijedi Vaša prva samostalna vožnja vlakom. Moram priznati da skoro nisam pročitao jednu tako emotivnu priču kao što je ona pod naslovom „I dan danas ne ljudjam verige“. Možete li za naše čitatelje reći nekoliko detalja o tom, po



svemu za Vas jedinstvenom događaju?

Da. Moj otac je odlučio da me te godine kada sam trebala napuniti 10 godina, pošalje samu u Crnu Goru. Rekao mi je: „Ove godine ideš sama u Crnu Goru, jer hoću dok si još mlada da upoznaš gdje su ti korijeni i da se ne „tudiš“ odakle su ti roditelji“. Otišao je sa mnom na stanicu, a ja sam na sebi imala obješeno ime, prezime i adresu. Zamolio je jednu gospodu koja je već bila u vlaku da me povede sa sobom, odnosno da pripazi na mene do Bijelog Polja dokle je ona putovala, a onda da me „preda“ nekom drugom. Moje odredište bila je Andrijevica, a vlak je išao samo do Pribroja Na Limu. Dalje se onda putovalo autobusima. Trebalо mi je tri i po dana da stignem u Andrijevicu jer se na putu tada i nitko nije htio čekati. Kako sam ja bila iznad ovih što su htjeli uči, vidjela sam samo jedno „more“ kapa. I onda sam ja počela tim ljudima kako se koji penjao na vlak,

redu i tako je završilo to moje prvo samostalno putovanje.

Postoji li neko kasnije putovanje ili događaj u vlaku koji su Vam posebno ostali u sjećanju?

Postoji, a reći ću vam i zbog čega. Bilo je to na povratku iz Kraljeva s jednog međurepubličkog takmičenja. Do Beograda smo došli autobusom, a onda smo se ukrcali na vlak. Vlak je bio dupke pun i kada smo stigli u Zagreb, dočekao nas je peron pun ljudi koji su tim vlakom trebali putovati dalje prema moru. Mi smo pokušali sići, a ispred i iza nas je bila nepregledna gomila ljudi. Ovi iza nas htjeli su izaći iz vlaka, a ovi s perona htjeli su ući i nitko nije htio čekati. Kako sam

skidati kape i bacati ih preko te gomile prema prometnom uredu. Jasno, svi su odmah zaboravili na vlak i mjesto u vlaku, već su se odmah probijali nazad kroz gomilu kako bi došli do svojih kapa. Kako su me neki od njih počeli psovati i prijetiti mi, uplašila sam se i kroz svu tu gomilu pobegla u prometni ured. Nakon što sam ušla, rekla sam onim prometnicima što sam napravila i da sam došla kako bi me oni zaštitali. Oni su se samo slatko nasmijali, a na sreću, ja sam kao što vidite, još uvijek živa.

Željeznica je imala važnu ulogu i u poslu kojim ste se kasnije i proslavili, odnosno sportskom novinarstvu. Vlakovi su tada bili glavno prijevozno sredstvo kada su u pitanju bila putovanja na razna sportska takmičenja...

Jasno. Znali smo mi putovati i

autobusom i avionom, ali daleko najviše smo putovali vlakom. Gotovo na sva veća takmičenja, svjetska i europska prvenstva, olimpijade, osim ako je to bilo fizički nemoguće, išli smo vlakovima. Ta putovanja često su znala dugo trajati i oduzimala su nam puno vremena, ali nikada nismo smatrali da smo time za nešto zakinuti, već smo to tada smatrali privilegijom. Vidjeli smo mnoge krajeve i gradove koje ne bismo vidjeli da se nismo bavili tim poslom koji je onda uključivao i sva ta putovanja. Muškarci su vrijeme putovanja kratili tako što su uglavnom kartali, a ja nisam nikad bila sklona tome, pa sam onda obično čitala.

Zanimljivo je da ste čak i na Zimske olimpijske igre u Sarajevu

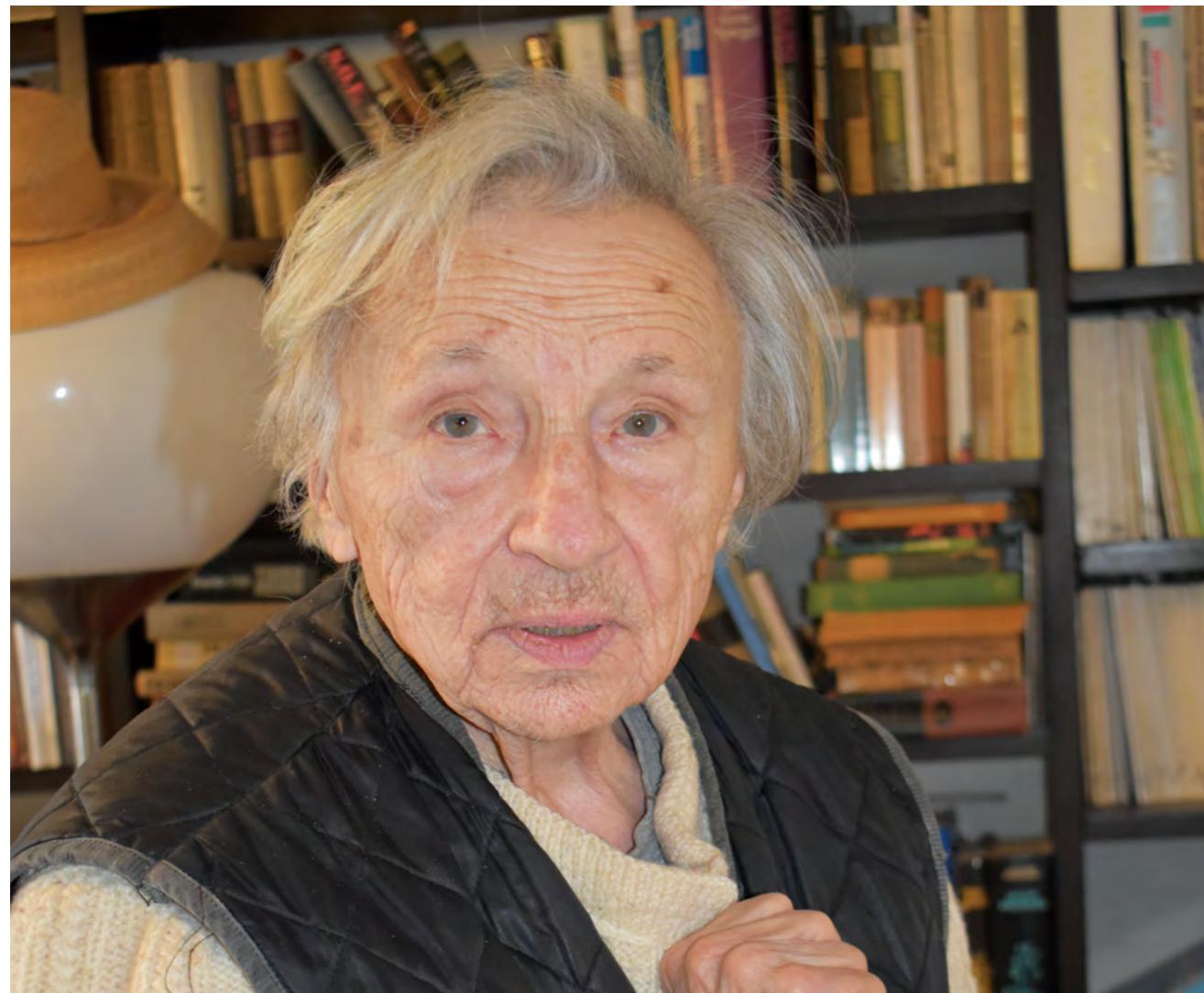
putovali vlakom...

Tada se to podrazumijevalo. Televizija nije imala neko svoje vozilo koje je bilo namijenjeno prijevozu novinara na njihove radne zadatke. Možda je to došlo kasnije, ali u vrijeme dok sam ja radila na televiziji, točnije do 1991. godine, to nije bio slučaj. Kako smo i inače najčešće putovali vlakovima, tako smo i na tu Zimsku olimpijadu u Sarajevu putovali vlakom. Iz današnje perspektive to se možda čini neobično, međutim, nama je to onda bilo nešto sasvim uobičajeno.

Vini uvlakunite sam obesposleno sjedili. Možete li nam ispričati zgodu s putovanja na Europsko prvenstvo u umjetničkom klizanju u Innsbruck i štrikanju kapa za klizačice?

Mi smo tada imali tri odlične klizačice koje je predvodila Sanda Dubravčić. Trenirke koje su one nosile imale su gornji dio bijele, a donji plave boje, a ja sam htjela da im se kupe kape u crvenoj boji kako bi bile odjevene u trobojku. Nisam nikako mogla ni kao član Izvršnog vijeća Skupštine grada Zagreba za sport ishoditi pristanak da dobijemo novce za te kape, jer je većina članova tog Vijeća sportove poput klizanja smatralo beznačajnim. Kako sam ja vrlo brzo i vješto štrikala, tako sam kupila vunu i u vlaku naštrikala tri crvene kape. Tako su naše junakinje na otvaranju Europskog prvenstva imale trobojku. Da podsjetim one koji su zaboravili, Sanda je tada bila druga bila druga u Europi.

Kada ste zadnji put putovali



vlakom?

Teško mi se sada točno sjetiti, budući da zadnjih nekoliko godina nigdje ne putujem iz zdravstvenih razloga. Znam samo da sam se odnekud vraćala u Zagreb i da putovanje nije dugo trajalo. Uglavnom, kao i u svim dijelovima života, tako je i u vožnji vlakom došlo do mnogih poboljšanja koja su putovanje učinila lakšim i ugodnijim onome tko putuje.

Možete li s ovim vremenskim razmakom povući paralelu između onog Vašeg prvog putovanja vlakom i ovih današnjih; što se promjenilo nabolje, a što se s vremenom izgubilo?

Evo, objasnit ću vam to na jednom primjeru. Ono što me impresioniralo kod jednog mog putovanja vlakom iz Mostara, a sve je tada u tom vlaku bilo drveno i vi tamo niste imali mjesto da legnete, to je da bi onda do vas došao konduktér s jednom daščicom na kojoj je jedan mali dio bio tapeciran. To je bilo trokutasto

vezano u čvor i onda dalje kukom vezano na policu za kofere. Onda vam konduktér to namjesti tako da vam bude u ravnini prsa, tako da se vi rukama naslonite na to, lice naslonite na ruke i to se onda polako ljudi i vi tako stojeći zaspite. E, sad vi vidite koliko je to daleko od onoga što vam se danas pruža u vlakovima. Mi smo uvek prema svemu kritični, samo što ponekad ta kritika ima utemeljenje, a u velikom broju slučajeva ta kritika je samoj sebi svrha.

U 92 ste godini života. Kako danas živate?

Danonoćno plačem. Izgubila sam u 5 tjedana 17 kilograma. Ne vidim ni čitati ni pisati. Ne mogu nikoga zvati jer ne vidim brojeve na telefonu. Jako sam zbog toga nesretna. Živim samo od mirovine od koje si ne mogu puno toga priuštiti. Srećom da imam dobre prijatelje i znance, a najviše mi pomogne moj kolega Jura Ozmc. Tu je i naša televizijska telefonistica koja je još kao dijete

imala iste simptome kao i ja i danas je potpuno slijepa. Ona me svako jutro nazove da mi kaže koliko je sati i da malo popričamo. Ne mogu vam opisati kako je teško nekome tko je cijeli svoj život čitao i učio, tko je puno pisao, a onda odjednom sve to više ne može.

Poštovana gđo Babović, hvala Vam još jednom što ste odvojili svoje vrijeme za ovaj razgovor i podijelili s nama neke trenutke i događaje iz Vašeg života. Želim Vam prije svega puno zdravlja i još puno godina lijepog i ispunjenog života! I naravno, ne ljljaljajte verige!

Neću, neću, „da ne udari vuk na ovce“! Zahvaljujem se na lijepim željama! Hvala vama i vašim kolegama što ste me se sjetili, jer ipak je prošlo puno godina od kada sam otišla u mirovinu. Pozdravljam sve vaše cijenjene čitateljice i čitatelje i želim im da ispune sve svoje snove!

TOMISLAV MOLARO

prometnik vlakova u kolodvoru Kutina

TREBAMO VIŠE SLOGE, MANJE ZAVISTI I NETRPELJIVOSTI

Kolega Tomislav Molaro rođen je 25. lipnja 1974. godine u Pakracu. Završio je srednju tehničku poljoprivrednu školu i nakon toga upisao Željezničku tehničku školu u Zagrebu za prometnika vlakova. Ovaj zaokret naznačio je nastavak obiteljske tradicije, jer su mu otac i djed radili na željeznicama. Na željeznicama je kolega Tomislav počeo raditi 17. ožujka 1997. godine. Posjetili smo ga u kolodvoru Kutina gdje radi kao prometnik vlakova. Inače, Tomislav s obitelji živi u mjestu Brestaća pokraj Novske. Suprug je i otac dvoje djece.

RAZGOVARAO: Branko Marijanović
FOTO: Branko Marijanović

Sjećaš li se što je bio tvoj poticaj i opredjeljenje za dolazak na željeznicu?

Osim obiteljske tradicije uvijek sam imao želju raditi kao prometnik vlakova jer mi je to bilo interesantno i primamljivo zanimanje.

Svim željezničarima ostali su u sjećanju počeci, prvi koraci na poslu. Što ti najviše pamtiš iz

tog vremena?

Bila su to neka druga vremena, ne kao sada. Bilo je više zajedništva i slove među ljudima, kao i poštivanja. Tada nas je bilo osamnaest u turnusu, a danas nas je ostalo svega šest.

Znam da si sudionik Domovinskog rata, kada si se uključio?
Da, uključio sam se 1994. godine

kao pripadnik specijalne policije, gdje sam ostao dvije i pol godine.

Svim dragovoljcima Domovinskog rata nešto je služilo kao poticaj za uključenje. Što je tebi bio razlog uključenja, što te je potaklo?

Moj razlog uključivanja u specijalnu policiju naravno bio je obrana i oslobođanje naše države i okupiranih područja.



TOMISLAV MOLARO

prometnik vlakova u kolodvoru Kutina



Kako su izgledali tvoji prvi ratni dani?

Ni sam nisam bio svjestan toga što me čeka. Ideš sa željom i voljom da zaštitiš svoju domovinu, ljudе i sve što je tvoje, te u konačnici da djeci u budućnosti bude bolje. A onda... strah, izgubljenost i panika kad vidiš te strahote rata na koje nailaziš.

Što se najdublje urezalo u tvoje ratno sjećanje?

Najdublje ostaje sjećanje kada ti pred očima stradaju kolege, prijatelji, suborci. Te slike zaista zauvijek ostaju urezane u sjećanje.

Koja si ratišta sve prošao?

Kao pripadnik specijalne policije u Bljesku i Oluji bio sam u oslobođanju Okučana i Petrinje.

Svjedočimo kako neka osnovnoškolska djeca ne znaju ni jednog heroja Domovinskog rata, zašto je to tako?

To je žalosno što naša djeca jako malo znaju o Domovinskom ratu. Ne znaju ni koje su strahote prolazili njihovi roditelji, susjedi i rođaci koji su bili u sve to uključeni kroz sudjelovanje u istom. Općenito žalosno je što se vrlo malo zna o Domovinskom ratu iz perspektive djece, a Domovinski rat je stvorio Lijepu nam našu domovinu. Dio odgovornosti snose i institucije koje bi trebale mlađe malo više upoznati i educirati o tom razdoblju stvaranja naše Hrvatske države.

Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Što spomen na Vukovar u tebi budi?

Budi razne osjećaje od straha, bijesa i ljutnje do domoljublja te poštivanja i ponosa. Čim se sjetim rata sjetim se i herojskog Vukovara.

Osim dobrih stvari postoje i problemi koji opterećuju branitelje. Imaš li ideju ili poruku kako ih riješiti?

Smatram da što više hrvatskih branitelja treba ujediniti svoje misli i zapise u jedno djelo. Danas se branitelji malo spominju, gotovo da nemaju nikakva prava. Na žalost ima i onih privilegiranih, a puno je više onih koji su prošli ratne strahote a sada su sami u svojoj boli i muci. Imaju teške posljedice po zdravlje ali na žalost nikakva prava. To je ono što je uistinu jako žalosno i tužno.

Je li bilo teško nakon rata uključiti se i živjeti



**običan život?**

Nije bilo jednostavno uključiti se ponovo i živjeti normalan život poslije rata jer je on na žalost ostavio velike posljedice po svakoga.

Vratimo se tebi i ovom redovitom poslu kojeg obavljaš. Osim neizvjesnosti ima li još nečega na poslu s čim se svakodnevno nosiš?

Sada se više rata ne bojam, ali bolna sjećanja još uvijek su prisutna. Postoje druge brige kao što su ostanak na poslu i bolji život za sve nas a pogotovo za našu djecu jer i

dalje na žalost u našoj državi nije godina rada do uvjeta za osnovnu ili punu mirovinu.

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

Ne, nemam žal za neispunjениm snovima. Samo želim, kao i većina zaposlenika, veću sigurnost na poslu jer danas radnik nije u dovoljnoj mjeri zaštićen.

Razmišljaš li u ovakvim uvjetima rada o malo ranijoj mirovini?

Ne razmišljam o mirovini s obzirom da me čeka još podosta

Bilo mi je ugodno razgovarati na radnom mjestu sa Tomislavom, možda još samo poruka za kraj ovog razgovora?

Moja poruka na kraju...više slike među ljudima, manje zavisti i netrpeljivosti, bolja sigurnost i zaštita zaposlenika te u konačnici i veće plaće.

Tomislave, hvala na razgovoru.



VLAKOM IZ CENTRA ZAGREBA DO CITY CENTER ONE EAST

FOTO: Dragutin Staničić

IZVOR: <https://www.safetyguruinstitute.com/post/vlakom-iz-centra-zagreba-do-city-center-one-east>

Zadnjih dana sve su popularnija putovanja noćnim vlakovima po Europskoj uniji. Kad to kažem, mislim na osobe iz poslovног i javnog svijeta koje se hvale na društvenim mrežama svojom vožnjom na nekoj od noćnih relacija. Čak su se i mediji zainteresirali.

Pozadina svega je podizanje svijesti o ekološkim problemima i nužnosti zaštite okoliša. Naravno, tada željeznica dolazi u prvi plan. Istina, nije realno očekivati kako će poslovni ljudi i osobe iz javnog života početi putovati noćnim vlakom iz Zagreba za Pariz, London, Madrid ili Berlin. Ta bi putovanja trajala dulje nego kad bi avionom otišli u, npr. London, obavili sastanak i vratili se u Zagreb. Vjerojatno i puno skuplje. Ipak, ovaj trend je zanimljiv.

Ovo je uvod u temu koliko se Zagreb i željeznica vole. Ako se pita one koji

putuju na relaciji Zaprešić - Zagreb Glavni kolodvor - Dugo Selo, sigurno je ljubav neograničena. Oni koji žive uz tu prugu, a ne koriste vlak, sigurno ga baš i ne vole. Oni koji nisu blizu te relacije vjerojatno nemaju nekakvo posebno mišljenje o željeznicu. Nije nešto drugačije niti obrnuto. Ne znam ni jedan infrastrukturni projekt završen na području Grada Zagreba. S obzirom na potrebu učinkovitije zaštite okoliša, sve više treba o tome razmišljati. Pa evo jedne hrabre i kreativne ideje.

Oni koji su u Zagrebu živjeli prije 30-40 godina sigurno se još sjećaju odlazaka u kino, kazališta i klubove te trgovine, kafiće i restorane u centru grada. Razvukle bi se tako šetnje od Britanca do Kvatrića, od Jurišićeve do Tkalciceve, Teslinom i tako dalje. Danas su se šetnje prebacile na rubne dijelove grada u

suvremene shopping centre. Na istok, jug i zapad grada. Uz njih se nalaze ogromna i besplatna parkirališta, a sve više je i besplatnih autobusnih linija prema tim centrima. Gužve su i na cestama i u shopping centrima. No, vlaka do tih centara nema. Niti jedan od njih ne nalazi se u blizini željezničkog kolodvora, osim možda City Center One East. On je u blizini kolodvora Zagreb Resnik, ili još bolje rečeno, industrijskog kolosijeka Zvijezda. Izađe li se iz okvira klasičnih stavova, vrlo se lako može zamisliti vlak koji vozi od Glavnog kolodvora do Borongaja i onda skreće prema Resniku. U Resniku se po obnovljenom industrijskom kolosijeku vozi do samog ulaza u City Center One East. Ili neku od drugih trgovачkih kuća u blizini.

Uz malo mačte i puno dobre volje ova ideja bi mogla i zaživjeti. Što vi mislite?



LETEĆI PROMETNIK

PIŠE: Darko Vurdelja
FOTO: SPVH

Eto, ode zima kakve nije bilo dosta
dugo, nismo se pravo ni ozimili.
Prošli su nam i oni udarni državni
i manje državni praznici, ili što mi
volimo reći „crveni sati“ pa tko je
ugrabio manje, zna se da nije dobar
sa svojim poslodavcem. Srećom,
početkom nove godine donose
se važne odluke pa eto prilike da
se odluči malo bolje „povezati“ s
poslodavcem da se napravi teren
za neke nadolazeće praznike i
blagdane. Ipak je crveno ono što se
najviše voli petnaestog u mjesecu.
Naravno uvijek postoje neke
miljenice i miljenici koji imaju
laganu prednost ali se to službeno
ne vidi. Ne želim da sad netko
pogrešno pročita između redova

i poveže naslov s ovim djelom
pisanja jer „leteći prometnik“ je
samo u jako rijetkim i iznimnim
slučajevima i miljenik. Svi vi koji ste
osjetili blagodati smjenskog rada
osjetili ste i dobropit pojma biti
„leteći“!!!! Ima da te ima svagdje
i nigdje i da radiš ono šta svi žele
ali pretežno ono što nitko ne želi.
Sjećam se kao mlada crvenkapica,
uvijek je bilo ajde ti, ti si najmlađi
i sve si mislim pa neću uvijek ja
biti najmlađi ali eto prošlo je 25
godina i ja još uvijek najmlađi.
Matematički gledano i nije baš
moguće ali znamo mi dobro u kojoj
firmi radimo i da su nemoguće
stvari ponekad normalne.
Srećem napokon stižu i mlade nade

u naš mali kolodvor i sav sretan
se poveselim da više neću biti
najmlađi i da više neću biti „leteći“,
kad ono... iznenadenje!! Nažalost,
propustio sam u svom razmišljanju
pojam modernizacije, pa je tako
i pojam „leteći“ dobio neko novo
značenje. Nije čovjek ni svjestan
koliko ti tvoje kolege žele dobro i
koliko žele da ti tvoja smjena prođe
u dobrom i veselom raspoređenju
dok to ne isprobao na vlastitoj koži,
ili bolje rečeno ledima.
I tako, dođem ja veselo u neku
po redu noćnu smjenu (jer djeca
bolesna, žena bolesna pa po danu
izigravaš dadilju a po noći se igraš
s vlakićima) i kolega mi uredno
predaje smjenu. Sve je meni to

jasno... ovaj ti je tu ovaj ti je tamo,
onaj je opet pisao prijavu jer ne
voli crvenkapice, onaj je sjeo u
krivi vlak, blagajna ti štima. Sve ja
klimam glavom i držim kapu u ruci
a u njoj kao kod svakog crvenkapića
koji imalo drži do sebe, ima desetak
kemijskih olovaka raznih boja od
kojih 95% ne piše nikako ali eto
neka se nađu. A na kraju svega mi
dobaci: „I pazi kolega da ne bi ti bio
leteći uskoro“ Kakav sad leteći? pa
nema nas ni za normalan turnus,
ni za godišnji a kamoli za neke
ispomoći ili letanja po drugim
radnim mjestima? S urednim
blagotelećim pogledom zurim u
kolegu, ostavljam kapu na stol
i sjedam u nedavno nabavljenu
ergonomsku stolicu namijenjenu
radu na zdrav i ispravan način. Ljudi
moji, u dvije stotinke sekunde moje
ispaćeno tijelo od 130 kg žive vase
se našlo na sredini poda prometnog
ureda!! Svi prisutni prasnuše u

smijeh a ja zaledao na podu i baš mi
se svjđalo da nisam ni razmišljao o
ustajanju.
Dok sam razmišljao koja me kost
više boli i imam li pravo na 100%
bolovanje za ozljedu na radu,
kolega mi pruži ruku i pomogne
mi da se ustanem na vlastite noge.
„Još sam ti rekao kolega da pazиш
da ne bi bio leteći a ti poletio prije
nego sam ti uspio reći do kraja!“
Bacim pogled na novu ergonomsku
stolicu sa 5 malih slatkih crnih
kotačića na metalnim nogama i
slatko se nasmijem jer je jedna
noga s kotačićem gledala visoko
u zrak. Eto, pukla noga baš kad
sam ja želio da počnem s poslom.
Naravno srećom sam ja radnik s
dosta velikim radnim stažom pa
se uvijek kvalitetno dočekam na
sve nepodopštine našeg posla,
tako da sam izbjegao neka tjelesna
oštećenja (a možda je to i zbog
prirodnih airbagova stečenih

dugogodišnjom
čvaraka i špeka).
Opsovah u sebi ništa od 100%
bolovanja. U tom trenutku mi
kolega kaže da kad sam već postao
leteći prometnik nek' si pogledam
upravo prispjelu obavijest koja
je uredno zalijepljena u knjizi
obavijesti. A tamo lijepo piše koga
se sve treba obavijestiti u slučaju
ozlijede na radu. Sve si mislim
dok ja sve to tako i tim redom
obavijestim proći će me svi bolovi
i ozlijede pa mi neće ni trebati
bolovanje. A tek da je kolegica bila
leteći prometnik, tu bi se moglo
dodati još i nekih seksističkih
obilježja o dizanju nogu na radnom
mjestu, pa eto opet problema. Kad
sam sve dobro sagledao ipak sam
odlučio uzeti staru školsku stolicu
i odraditi smjenu i žaliti za onim
vremenima kad je leteći prometnik
bio prometnik a ne doslovno
„leteći“!





STIPO GAVRAN - STIPICA
prometnik vlakova u kolodvoru Zagreb Žitnjak

NA KRAJU - PONOVO NA ŽELJEZNICI

PİŞE: Branimir Butković
FOTO: Andrija Vranešić

Razgovor sa Stipom Gavranom, prometnikom u kolodvoru Žitnjak započeli smo pitanjem vezano uz „o“ na kraju imena. Mi kažemo Ante, a posavljac Anto, Jure ili Juro, Mate ili Mato, Petar ili Pejo... - „Tako ti je već od Sarajeva pa prema Savi.“

No vratimo se uobičajenom stilu. Zanimljivo, Stipo Gavran, nije cijeli dosadašnji radni staž odradio na željeznicama. Jedno je vrijeme radio kao vozač što mu je i struka. Ipak počeo je kao manevrist na željeznicama i to krajem siječnja 1984.:

- „Te nas je godine na ranžirni kolodvor dosta došlo. U mojoj su grupi bili Anto Marić, Pejo Mandić, Damir Pecirep, Juka Vulić koji jedini više nije na željeznicama.“

Na ranžirnom kolodvoru Stipo Gavran „slaže vlakove“ do odlaska u Hrvatsku vojsku 1993. godine, a nakon što je sljedeće godine skinuo uniformu do kraja godine ostaje na ranžirnom.

- „Ukazala se prilika i 1995. godine odlazim raditi kao vozač u „Čazmatrans“, da bi kasnije prešao

u ZET. Radilo se samo o financijama jer ovdje sam zaradivao 1700 kuna, a u „Čazmatransu“ 4500 i kasnije u ZET-u 3000 kuna. To su bile velike razlike, a iskreno u vožnji nikad nisam uživao.“

No kako to obično biva u Hrvatskoj, „Čazmatrans“ je najprije privatiziran pa očerupan:

- „Srećom ja sam na vrijeme otisao. Ostao je dug od šest plaća koje sam na kraju dobio.“

Novi posao Stipo Gavran nalazi u ZET-u. Meni se učinilo kako je užasno komplikirano voziti dugački autobus:

- „Ma i nije previše. U početku se ljudi boje zglobovnog autobusa, ali može se naučiti. Nezgodno je bilo u dane sajma u Sesvetama...“

I Konačno 2003. godine, Stipo Gavran se vraća na željeznicu u poznatu sredinu na ranžirnom kolodvoru.

- „Kada se ukazala prilika upisao sam prekvalifikaciju za prometnika i to sam završio 2006. godine.“

Dobio je priliku u kolodvoru „Žitnjak“ i tu će na ljeto biti već 12

godina. Jedno je vrijeme radio u kolodvoru Dugo Selo:

- Ovdje se odvija samo teretni promet. Doduše, nekada je ovuda službeni vlak prevozio radnike na posao, ali toga više nema. S druge strane u Dugom Selu posla je kako malo gdje drugdje. Na Žitnjaku je lakše i mirnije.“

Naš sugovornik živi u Rugvici i pošto ne putuje u vrijeme velikih gužvi na cesti do posla brzo stiže. Uz suprugu u obitelji je četvero djece u dobi od 23 - 33 godine.

- „Svi rade, moraju. Najmlađi sin je završio za prometnika, ali od tog je posla odustao i radi kao trgovac elektronikom. Imam i unuka, a nadam se da će ih biti i više.“

Što se kolektivnih pregovora tiče i novog kolektivnog ugovora, Stipo Gavran je skeptičan.

- „Nekako nismo navikli da dobivamo nešto. No možda nam idu u prilog parlamentarni izbori, a po pogotovo činjenica da sindikati djeluju zajednički.“



IVANEC I VITEZOVI IVANOVCI...

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar



Podno sjevernih padina i prvim brežuljcima Ivančice uz dio doline rijeke Bednje nastao je prije više od šest stoljeća Ivanec a svoj naziv duguje kapeli Svetog Ivana Krstitelja koju su podigli ivanovci nedaleko današnje župne Crkve Sv. Marije Magdalene. Ivanovci se doseljavaju u Hrvatsku sredinom 12. stoljeća, a prvi pisani tragovi njihovog prisustva u našim krajevima upućuju na 1201. godinu. Tada se uz posjed zagrebačke biskupije Jalkovec kod Varaždina spominje "selo ivanovaca" iz čega se pretpostavlja da su ivanovci "već tada posjedovali kompleks oko Ivančice i Ivanca kojemu je očito pripadalo i ovo "selo ivanovaca". Povoljni klimatski uvjeti, biljni i životinjski svijet na tlu sjeverozapadna Hrvatske omogućavali su kontinuirano naseljavanje ovog područja od najstarijeg do najmlađeg razdoblja ljudske povijesti. Inače Hrvatsko zagorje kao zasebna prirodno - zemljopisna cjelina bogato je arheološkim nalazima pa je i ivanečki kraj zabilježen na svim arheološkim kartama svijeta kao jedno od prvih boravišta ljudske vrste.

Grad Ivanec nalazi se u zapadnom dijelu Varaždinske županije i zauzima južni dio

mikroregije nazvane gornjim porječjem rijeke Bednje. Područje grada Ivanca nalazi se između dva jaka europska cestovna pravca, Zagreb - Varaždin - Budimpešta i Zagreb - Krapina - Graz. Ova dva pravca su preko Ivanca spojeni magistralnim cestovnim pravcem Varaždin - Ivanec - Sv. Križ Začretje. Iako željeznička pruga Varaždin - Golubovec ne zauzima takav značaj prometne povezanosti s europskim destinacijama, ipak je kroz povijest civilizirala ovaj kraj. Od puštanja u promet 1890. godine do danas pomogla je mnogim generacijama ali nikad nije došlo do ostvarenja prvostrukne ideje povezanosti sa prugom Krapina - Zabok.

Na središnjem dijelu pruge označke L101 smjestio se kolodvor Ivanec, imenom po već spomenutim gradu sjedištu podregije. Prema zadaći u regulaciji prometa spada u međukolodvor sa podređenim nezaposjednutim stajalištima Stažnjavec i Kuljevčica. Kolodvor je otvoren za prijem i otpremu putnika u unutarnjem prometu te za prijem i otpremu vagonskih pošiljaka stvari svih vrsta roba. Na izlazu u pravcu Lepoglave nalazi se cestovni prijelaz ceste Ivanec - Klenovnik

osiguran branikom kojim rukuje na licu mjesata skretničar. Kolodvor nije osiguran signalima već je označen signalnim oznakama "Prilazni signal". U procesu rada na unosu podataka za informatički sustav transporta (IST) kolodvor spada u terminalske nadređene kolodvore. Opremljen je terminalskim jedinicama uključenim u informatički sustav HŽ-a koji obavlja sve poslove vezane za informatičku obradu podataka za svoj i terminalske podređene kolodvore Cerje Tužno. Rasporod kolosiječnog parka je paralelan, a kolosijeci se dijele na glavne i sporedne. Glavni kolosijeci služe za prihvrat i otpremu putničkih i teretnih vlakova.

Iako kolosijeci su drugi - glavni prolazni kolosijek i reči. Sporedni kolosijeci su prvi manipulativni kolosijek služi za utočište i istovar vagonskih pošiljaka stvari na dijelu između utočišta utovarne rampe IGM-a i kolodvorske zgrade. Iza rampe IGM-a u smjeru Cerje Tužnog služi za ostavljanje praznih vagona a četvrti garažni kolosijek služi za smještaj praznih vagona. Uz šefu kolodvora - područja koji tu ima sjedište jedno je radno mjesto prometnika i jedno radno mjesto skretničara sa po 4 sistematizirana izvršitelja. U kolodvoru je uvedeno radno vrijeme s prekidom prometne službe u vremenu od 21.15 do 03.30 sati.

Grad Ivanec krenuo je u poduzetničko ulaganje na dva načina i to formiranje poslovne zone i industrijske zone. Poslovna zona Ivanec Istok dugogodišnji je projekt s kapitalnim ciljem okupljanja malog i srednjeg poduzetništva te njegova premještanja iz centra grada u posebnu zonu tako da se za sada tridesetak investitora smjestilo na tom području. Industrijska zona namijenjena je za veće industrijske radionice, postrojenja i pogone. Obje te zone na odličnoj su poziciji uz državnu cestu Varaždin-Ivanec-Krapina-Zagreb ali i u neposrednoj blizini željezničke pruge. Iako željeznička infrastruktura otvara vrata mogućnostima ulaska u svijet, mi to ne znamo iskoristiti i ponuditi se privrednicima.

SUTONOVE CRTICE O ŽELJEZNICI

PIŠE: Vjekoslav Suton
FOTO: Vjekoslav Suton



Majstore kam bi ti štel

Bilo je to negdje krajem šezdesetih godina u Zaprešiću. Jesenja ili zimska prohladna noć sa sumaglicom. Blok II i na njemu nadzornik skretnica Ivan Peroš. Vlakova k'o u priči. Sve skretnice su ručne. Skretnice prebacuje nadzornik i skretničar. Mala pauzica ujutro pred putničku situaciju. Sjedi Ivan u topolom umoran. Dremucka pomalo. Negdje iza 4 sata prometnik kruži i daje fonogram: Prolaz za vlak x po trećem kolosijeku broj.... Potvrde daju oba bloka. Ujutro su iz Zagreba išla jedan za drugim dva putnička vlaka. Jedan je išao do Sevnice i vraćao se u Zagreb. Lokomotiva i strojno osoblje su Slovenci. Drugi vlak je išao za Varaždin. Vlak za



KORONA VS. ZIDARI

u skretanje by nenad katanich



**ODUSTAO SAM OD
NJEGA SJETIVŠI
DA SE VEĆ DUŽE
VREMENA MUČIM
SAZNATI KAO IDU
PREGOVORI ZA
NOVI KOLEKTIVNI
UGOVOR I KAKVI
ĆE BITI REZULTATI.
JESU LI MOJE
SUGESTIJE
URODILE NEKIM
PLODOM? ŠTO ĆE
BITI OD SVEGA?**

Ujutro pripremanje odlaska na posao bilo je sve samo ne uobičajeno. U ruksak supruga umjesto slanine, luka i kruha za jauznu, pakovala mi je vlažne maramice, gel za dezinfekciju ruku i masku za lice. I pregršt uputa ponovljenih tri puta - peri ruke, odmakni se od drugih bar tri metra, ne skidaj rukavice i masku. Na moju opasku da će izgledati podosta groteskno s medicinskom maskom na licu i signalnim loparićem ispod lijeve miške, njen prijekorni pogled rekao je sve - da šutim i da se vladam po uputama. Nije bilo druge već poslušati. Iako se u mojoj pomaknutoj glavi već rađao plan. Kao izbjegići prekovremeni rad i dobiti par tjedana slobodno. Zato puno očekujem od COVID-19. Iako u prometnom uredu nemam lavabo za pranje ruku, nije bitno. Nije bitno što mi putnici na peronu kišu u lice na manje od metar. A i kad stranka uđe u prometni ured silom zakona fizike bliže smo od metra. Ne veselim se virusu zbog jadnih ljudi koji će patiti zbog bolesti i koji već pate. Naime imam puno pragmatičniji plan. Prvo sam mislio da spavam bos i da se prehladim i počnem kihati i kašljati. Prvotni plan bio je, da kažem liječnici da sam bio na odmoru u Veneciji. I da pri tom kao bliske kontakte navedem osoblje kolodvora i uprave. Kolega s dobro opskrblijenom kleti stavio se na raspolaganje za karantenu. To je bio prvotni plan.

Odustao sam od njega sjetivši

da se već duže vremena mučim saznati kao idu pregovori za novi kolektivni ugovor i kakvi će biti rezultati. Jesu li moje sugestije urodile nekim plodom? Što će biti od svega? Međutim moram priznati da unatoč svim nastojanjima da izvučem nešto od pregovarača za novi kolektivni nisam uspio. U stvari, rezultat je tako porazan da nisam uopće siguran da su osobe koje sam priveo i zatočio u podrumu moje kuće uopće pregovarači. Ne bi iz njih izvukao ništa. A zaista sam sve učinio. Prvo sam počeo sa psihološkim pritiskom tipa „ja sve znam, ti samo priznaj pa si olakšaj“ „poslušaj me pa će ti biti bolje“, „hoćeš li vode, cigaretu...“ i sve što ide tim redom, međutim - bez ikakvog uspjeha. Kao što rekoh, ne znam jesu li uopće pregovarači, iako su članovi uprave i sindikata. A ništa, onda mi je preostalo grubo. Izvrnuo sam stol i prevrnuo stolice na kojima su

sjedili. Zatim sam krenuo s „indijanskim vatrom“. Očito su tvrdi orasi nego što sam mogao i zamisliti. Ma što ih samo tako motivira da šute? Slobodni zidari bi mogli malo naučiti od njih kao se čuva tajna. Nije im ravna niti talijanska mafija. Pošto se bojim vedentte, moram ih slomiti pošto-poto. Osim toga žudim za informacijama o novom kolektivnom ugovoru. Tako da sam prešao na metode Odjela 1 iz „Nikite“. Ali ništa. Slobodno ih mogu preporučiti za neku zidarsku ložu. Motiv im je veliki da šute, ali moj je još veći da dodem do informacija. Tada mi je sinula ova genijalna ideja: spavam bos, prehladim se, te pribavim nalaz da imam COVID-19. A onda upadnem kod njih zatočene u podrumu moje kuće, i onako izmrcvarene sve ih redom poljubim lagano u čelo. I objavim da su upravo zaraženi korona-virusom. Ako to ne upali ne znam što će.



foto: Dragutin Staničić

