

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

zPERONU

TRAVANJ 2020.



NAJVEĆA KRIZA DO SADA

KORONAVIRUS I HŽI

DA SE NIKAD NE PONOVI

IVICA SKOKIĆ

PREBRODIT ĆEMO MI I OVO

STJEPAN MAVRAČIĆ

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

KRUNOSLAV KIĆO SLABINAC

SRETAN USKRS!





FOTO: Andrija Vranešić

PROLJEĆE



FOTO: Nebojša Gojković



AKO NAM KORONAVIRUS PROMIJENI HTIJENJA I PROMIJENI VRIJEDNOSTI, NA KRAJU BALADE TREBA REĆI: HVALA KORONAVIRUSU. MOŽDA...

izvor: <https://slobodnadalmacija.hr/vijesti/hrvatska/ako-nam-koronavirus-promijeni-htijenja-i-promijeni-vrijednosti-na-kraju-balade-treba-reci-hvala-koronavirusu-mozda-1011496>

Ivica Šola poznati i omiljeni kolumnist Slobodne Dalmacije nedavno je napisao:

... „O koronavirusu (COVID-19) iz sata u sat stižu nove informacije. Teško se snalaze i stručnjaci, a kamoli mi laici. No, njih trebamo slušati. Italija je s pravom u fokusu...

...Jedan kolega filozof iz jedne europske zemlje poslao mi je na Viber sljedeću privatnu poruku pa ne mogu navesti identitet. Bitna je misao.

On veli: "Na silu se malo toga nauči, a to što se možda nauči, još se brže zaboravlja, to vrijedi i za pojedince i za skupine. Naučit ćemo nešto o tome kako trebamo mijenjati navike i ponašanja ako to zaista budemo htjeli, to će onda ostati naučeno i upisano u ponašanje.

Ja sam skeptik s obzirom na to;

brzina zaboravljanja pod poplavom novih (fake) news rast će kao i do sada. Kako pokrenuti ozbiljno htijenje? Tako da se nema drugog izbora, dakle, zlo mora jako narasti i postati nepodnošljivo pa će se volja ipak pokrenuti, ali zaborav će i dalje vrebati.

Dakako, čast uvijek mogućim iznimkama... Ako ih shvatimo kao uvjerljive svjedočke, možda se i bez veće prisile zla pokrenemo, možda...

Eto, moj dragi kolega završio je poruku s "možda". Da, ali u Italiji ljudi shvaćaju da ego nije centar svijeta, da postoje i drugi, da smo međuovisni u dobru i u zlu, da se moramo brinuti jedni za druge.

Ako nam koronavirus promijeni htijenja i promijeni vrijednosti, na kraju balade treba reći: Hvala koronavirusu. Možda...

IMPRESUM

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Fotografije: SPVH

Naslovnica:
Krunoslav Kićo Slabinac,
Zadnja stranica:
Ivana Krznarić, pripravnica za
prometnicu vlakova u kolodvoru Tovarnik

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



NAJVEĆA KRIZA DO SADA?

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: <https://pixabay.com>

Pandemija Korona virusa prouzročila je da sada neviđenu situaciju. Ogroman je broj zaraženih i umrlih u svijetu. Gospodarstvo stalo, a analitičari procjenjuju kako će se gospodarstvo godinama oporavljati te da je ova kriza slična onoj iz 1929. godine.

U Hrvatskoj je trenutno oko 1000 oboljelih i naš stožer doista poduzima sve mejre kako bi štete bile što manje. Uz sve to, potres je 22. ožujka uzdrmao Zagreb i okolicu te razorio velik broj obiteljskih kuća u zgradama.

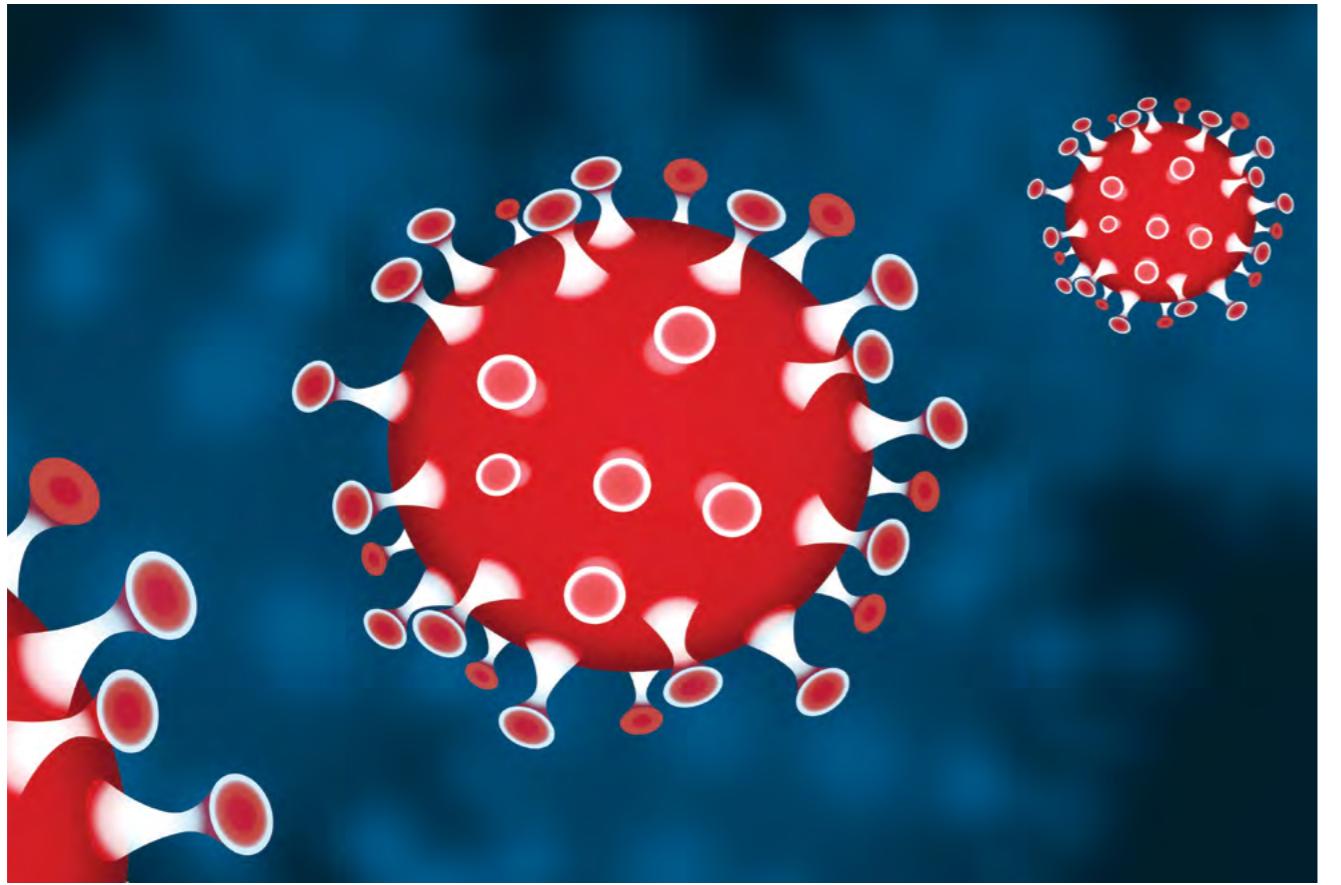
Najveći teret borbe protiv nevolja koje su nas snašle podnose zdravstveni radnici, policija, vatrogasci, civilna zaštita, prodavači... U takvim situacijama, sjetimo se samo rata ili prijevoza imigranata, željeznica i željezničari preuzimali su na sebe ogroman teret. Ovaj puta je drugačije jer osnovni zahtjev Stožera je: „ostanite kod kuće“. I tu željeznica kao masovni prijevoznik postaje suvišna te je tako 21. ožujka u potpunosti ukinut

putnički prijevoz. Vlakovi su stali, a radnici su poslani kući. Teretni vlakovi voze „slobodnim prugama“ i prelaze velike udaljenosti brže nego ikada do sada.

Koliko će kriza trajati i kakve će posljedice po svjetsko i naše gospodarstvo biti, doista je teško procijeniti. Nekako, kada se pogleda u situaciju u svijetu i u susjednim zemljama, čini se kako je naš način borbe efikasan. No opet teško je biti optimist, kada se vidi sve što se oko nas događa. Zapravo čini mi se da smo mi kao narod u cijeloj toj nevolji imali i pomalo sreće. Naime, „izgubljenog u svemiru“ ministra Kujundžića zamijenio je novi - Vili Beroš i to mi se čini ključnim. Svi smo mi „maleni ispod zvijezda“, ali ipak je važno da se u ovakvim situacijama stvari „kadrovski dobro poslože“, a to se dogodilo u Hrvatskoj, uz iznimku Grada Zagreba, gdje se Bandićeva ekipa prilično pogubila. Praznu gradsku blagajnu

„kokošarski“ nastoje pokrpati ljepeći kazne za nepropisno parkiranje čak i statičarima koji obilaze razrušene zgrade. Starija generacija željezničara, ona na odlasku, „izgurala“ je rat, obnovu zemlje i premda je te dvije situacije teško za uspoređivati, čini mi se da je Domovinski rat u mnogočemu bio puno teža situacija. Gospodarstvo će teško stradati to je sigurno, željeznički sustav neće se razvijati tempom kako je to bilo planirano, no čini mi se da će se u konačnici stvari ipak dobro posložiti. Vlada RH uvodeći nove gospodarske mjere najavljuje kako je cilj mjera očuvanje radnih mesta. Željezničari su u posljednjih desetak godina „pogubili“ poprilično radnih mesta, a prosječni željezničari, oni bez „koeficijenata“ navikli su se pokriti s onim što imaju.





PANDEMIJA KORONAVIRUSA I HŽI

PIŠE: Mario Grbešić
FOTO: <https://pixabay.com/>

Razvoj situacije u HŽI (i općenito u željezničkom sektoru za vrijeme trajanja krize uzrokovane pandemijom koronavirusa, pojačane potresom koji je dodatno pogoršao situaciju, zahtijeva brze i efikasne mјere od strane onih koji upravljaju našom firmom. Spomenute mјere prvenstveno trebaju biti usmjerene na zaštitu zdravlja svih naših radnika, istovremeno vodeći računa (naravno, kada ovo prođe) da će nas čekati isti oni problemi koji su trenutno ostavljeni po strani.

Osnivanjem kriznog stožera HŽI, o čijem je radu i namjerama predsjednik Uprave upoznao predstavnike reprezentativnih sindikata na sastanku održanom 15. ožujka 2020. godine donešena je i Odluka o mјerama i postupanju u kriznoj situaciji epidemije koronavirusa (u dalnjem tekstu: Odluka).

Nabava dezinfekcijskih i zaštitnih sredstava i njihova dostava do radnih mјesta teče uz nešto (očekivanih),

problema zbog ogromne potražnje. Kako je potres u Zagrebu teško oštetio sjedište HŽ Infrastrukture d.o.o. u Mihanovićevoj 12 i tako dodatno otežao i onako tešku situaciju, Odluka je doživjela već 3. izmjene i dopune. Mihanovićeva 12 proglašena je nesigurnom za boravak u njoj i trenutno je u postupku preseljenja svih radnika i službi na razne lokacije koje su na raspolaganju (Zagreb RK, Branimirova, Postavnica Zagreb GK i dr.).

Krizna situacija donijela je puno promjena u načinu rada iz kojih izdvajamo:

- u potpunosti je obustavljen prijevoz putnika željeznicom,
- broj radnika (administrativno i izvršno osoblje) sveden na minimum za neophodno funkcioniranje,
- pojedine dionice pruge i kolodvori privremeno zatvoreni i nezaposjednuti, promjenjena radna vremena kolodvora (ukidanje noćnog rada),

Ovdje moramo naglasiti da se prethodno navedene odluke ne donose uz klasično savjetovanje sa

- suspendirana je odluka o pripravnosti do daljnog,
- donesena je odluka o isplati Uskrsnice u iznosu 240,00 kn (sukladno obavezi propisanoj kolektivnim ugovorom), da bi ista bila stavljena na čekanje (očekujući razvoj situacije na državnoj razini),
- donesena je odluka o promjeni isplate naknade troškova za prijevoz – umjesto isplate za mjesec unaprijed, isplata će se obavljati s plaćom za prethodni mjesec,
- svim radnicima koje trenutno ne mogu raditi na svojim mjestima rada (osim onih koji posao iznimno mogu i obavljaju od kuće) evidentirat će se korištenje 10 dana GO. O evidentiranju radnog vremena nakon isteka 10 dana u trenutku pisanja ovog teksta odluka još nije donešena

Zbog izvanrednih okolnosti uzrokovanih pandemijom koronavirusa (COVID-19) isplata uskrsnice temeljem Odluke Uprave o isplati uskrsnice broj: UI-122-3-4/20 od 18. ožujka 2020. odgda se do daljnega.

predstvincima radnika. Sama Odluka je donešena nakon konzultacija na sastanku na kojem smo usuglasili nužnost brzog donošenja svih osluka i njihove promjene zbog iznimnih okolnosti. Za sada ocjenjujemo da poslodavac dobro argumentira svoje namjere, i provodi isključivo nužne promjene.

Uvažavajući i poštujući teret koji svi zajednički nosimo u ovim okolnostima (uz dodatni naglasak na administrativno osoblje iz Mihanovićeve koje trenutno rade na vlastitom preseljenju što je iznimno otežano zbog same epidemije) moramo istaknuti da izvršni radnici na terenu (bilo radnici Prometa ili radnici Održavanja) svakodnevno riskiraju svoje zdravlje dolaskom na radna mjesta. Teretni promet mora ići, a bez izvršnih radnika ne ide. Na žalost, zbog ukidanja smjenskog rada i promjena u radnim vremenima kolodvora upravo ovi radnici će prvi na svojim primanjima osjetiti posljedice ovih mjeru (zbog velikog udjela dodataka u ukupnim primanjima). Upravo njima će biti neophodno na neki način amortizirati ove gubitke i oni ne smiju biti ti koji će dramatično osjetiti teret ove krize. Kolektivni pregovori koji su bili u završnoj fazi u ovom trenutku su obustavljeni. Iste je nužno nastaviti i okončati čim se za to steknu uvjeti.

Predsjednik Uprave u pismu objavljenom na službenom portalu HŽ uputio je radnicima (između ostalog) sljedeću poruku: „Sobzirom na trenutačnu javnozdravstvenu situaciju i posljedice potresa u Zagrebu i okolicu, dopustite mi da vam se obratim ne samo kao kolega, već i u svoje osobno ime. Naime, nalazimo se u vremenu izazova i iskušenja u kojemu svi dijelimo istu zabrinutost, iste strahove, ista nadanja s vjerom u bolje sutra kako bismo se što prije vratili uobičajenome životu i radu. Vjerujmo u to sverdno. Kao kolektiv, ali i svatko od nas kao pojedinac, suočavao se u životu s određenim izazovima i kada bismo ih prebrodili, izlazili bismo jači. Siguran sam da će tako biti i ovaj put. Neka nam to bude misao vodilja i u ovim današnjim vremenima. Ostanite mirni, poštujte naputke nadležnih institucija i čuvajte sebe i svoje bližnje.“ Poruka primjerena trenutku i za povhaliti. Nakon nje očekujemo da se ista potvrdi dijelima.

Na temelju članka 22 a Zakona o sustavu civilne zaštite (Narodne novine br. 82/15, 118/18 i 31/2020) Stožer civilne zaštite Republike Hrvatske, dana 20. ožujka 2020. godine donosi

O D L U K U o privremenoj obustavi javnog prometa

I.

S obzirom na znatno povećani rizik prijenosa bolesti COVID-19 prilikom korištenja javnog prijevoza, privremeno se obustavlja javni promet u trajanju od 30 dana od dana donošenja ove Odluke.

II.

Privremena obustava iz točke I. odnosi se na:

- javni linjski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, izuzev autotaksi prijevoza
- javni linjski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu
- javni prijevoz osoba u željezničkom prometu
- tramvajski i drugi javnogradski promet
- sve ostale nespomenute vrste javnog prijevoza (žičare, uspinjače i dr.).

III.

Privremeno se, za vrijeme trajanja ove Odluke, zatvaraju i svi željeznički i autobusni kolodvori.

IV.

Stožeri civilne zaštite i Ravnateljstvo policije dužni su osigurati provedbu i nadzor provođenja mjera iz ove Odluke.

V.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja, a primjenjuje se od 22. ožujka 2020. godine i objavit će se u Narodnim novinama.

KLASA: 810-06/20-01/7
URBROJ: 511-01-300-20-8
Zagreb, 21. ožujka 2020.

NAČELNIK STOŽERA
POTPREDSJENIK VLADE
MINISTAR UNUTARNJIH POSLOVA

Dr. sc. Davor Božinović



Dostaviti:

1. Operativnom centru Civilne zaštite, na daljnju dostavu
2. Pismohrani

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
U P R A V A

Na temelju članka 11. Izjave o osnivanju društva HŽ Infrastruktura d.o.o., Uprava društva na 122. sjednici održanoj dana 20. ožujka 2020. donijeli je slijedeću

O D L U K U o odgodji isplate uskrsnice

I.

Zbog izvanrednih okolnosti uzrokovanih pandemijom koronavirusa (COVID-19) isplata uskrsnice temeljem Odluke Uprave o isplati uskrsnice broj: UI-122-3-4/20 od 18. ožujka 2020. odgda se do daljnega.

II.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja.

Broj: UI-122-15-1/20
U Zagrebu, 20. ožujka 2020.

Predsjednik Uprave
Ivan Kričić, dipl. ing. grad.



Dostaviti:
- Odjel tajništva Uprave-izvornik
- Sektor za upravljanje ljudskim potencijalima-izvornik x2

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
UPRAVA

Temeljem članka 11. Izjave o osnivanju društva HŽ Infrastruktura d.o.o., a nakon provedenog postupka savjetovanja sa sindikalnim povjerenicima u funkciji radničkog vijeća sukladno čl. 150. Zakona o radu i uz suglasnost reprezentativnih sindikata koji djeluju u Društvu, Uprava Društva na 121. sjednici, održanoj dana 17. ožujka 2020. godine, donijela je

ODLUKU O MJERAMA I POSTUPANJU U KRIZNOJ SITUACIJI EPIDEMIJE KORONAVIRUSA (sa ugrađenim 1., 2. i 3. izmjenama i dopunama)

I.

Ovom Odlukom propisuju se obvezujuće mјere i postupanja u kriznoj situaciji epidemije koronavirusa (COVID-19) za radnike društva HŽ Infrastruktura d.o.o. (u daljnjem tekstu: Društvo). Odluka se donosi u cilju zaštite zdravja radnika i njihovih članova obitelji, maksimalnog umanjenja širenja zaraze i osiguranja kontinuiteta poslovanja Društva te sprječavanja širenja neprilakih oblika ponašanja, panike i dezinformacija u najvećoj mogućoj mjeri.

II.

Ova Odluka obvezujuća je za sve radnike Društva.

III.

Svi radnici dužni su postupati u skladu s ovom Odlukom te uputama i preporukama institucija nadležnih za upravljanje kriznim situacijama/mjerodavnim zdravstvenim tijela. Za provedbu radnih zadataka radnici su dužni u svim situacijama poštivati naloge, odredbe i upute dobivene od nadređenih radnika.

IV.

Radnik svojim ponašanjem i postupcima ne smije ugrožavati vlastitu sigurnost, zdravlje i život, kao ni sigurnost, zdravlje i život drugih radnika.

Obveza je svakog radnika pridržavati se odluka i preporuka institucija nadležnih za upravljanje kriznim situacijama vezanim za održavanje redovite i temeljite osobne higijene, osobito pranja ruku i mјerama zaštite, kihanja i kašljana te izbjegavati zaražena područja i područja povećanog rizika uz zabranu okupljanja više od pet (5) osoba na jednom mjestu.

Stroga mјera socijalnog distanciranja nalaže izbjegavanje bliskog osobnog kontakta u razmaku od najmanje dva (2) metra u zatvorenom prostoru i jednog (1) metra na otvorenom prostoru.

V.

U slučaju da je radnik u zadnjih pet dana od dana primjene ove Odluke boravio na bilo kojoj lokaciji na kojoj je potvrđena zaraza, treba se obvezno javiti liječniku opće/obiteljske medicine i nadležnoj epidemiološkoj službi te informirati nadređenog radnika koji informacije prenosi Stožeru HŽ Infrastrukture d.o.o.

U slučaju da se potvrdi da je radnik zaražen i hospitaliziran, radnik i/ili njegov nadređeni radnik dužan je odmah obavijestiti Stožer HŽ Infrastrukture d.o.o., koji će dati upute za daljnje postupanje ostalim radnicima te kontaktirati nadležnu instituciju za upravljanje u kriznim situacijama/mjerodavno zdravstveno zdravstveno tijelo radi dezinfekcije mikrolokacije Društva i/ili uputiti ostale radnike kući do završetka dezinfekcije prostora Društva. Nakon završetka dezinfekcije prostora Društva na radno mjesto vraćaju se svi radnici osim radnika koji su bili u izravnom kontaktu ili neposrednoj blizini zaraženog radnika, koji trebaju postupati sukladno mјerama koje im je propisao liječnik opće/obiteljske medicine/epidemiolog. Radnici Društva koji se ne nalaze na mikrolokaciji zaraze nastavljaju nesmetan redovit rad.

U slučaju da radnici imaju bilo kakve informacije o postojanju posrednih i neposrednih rizika za širenje zaraze, dužni su odmah i bez odgađanja obavijestiti nadređenog radnika koji informacije prenosi Stožeru HŽ Infrastrukture d.o.o.

VI.

Zadužuje se Sektor nabave za nabavu higijenskih i dezinfekcijskih sredstava za sve radnike prema potrebi po hitnom postupku.

VII.

Obustavljuje se sva inozemna službenja putovanja radnika, a tuzemna putovanja dopuštena su samo u svrhu obavljanja neophodnih poslova.

Zabranjuje se održavanje svih eksternih i internih sastanaka, a isti se mogu organizirati samo korištenjem tehnologija za održavanje sastanaka na daljinu.

VIII.

U cilju zaštite zdravja radnika i sprječavanja širenja zaraze, Direktori Sektora/Voditelji Ureda dužni su organizirati način rada radnika tako da se smanje kontakti između radnika u skladu s mogućnostima te voditi računa da se izbjegava korištenje zajedničkih sredstava za rad u najvećoj mogućoj mjeri.

Direktori Sektora/Voditelji Ureda organiziraju rad tako da odrede minimalni broj radnika koji od primjene Odluke rade prva dva (2) tjedna na radnom mjestu ili od kuće (ako za to postoje preduvjeti) nakon čega se oslobađaju od rada i po potrebi pozivaju na rad, dok se ostali radnici prva dva (2) tjedna oslobađaju rada i po potrebi se mogu i u tom razdoblju pozvati na rad. Nakon proteka prva dva (2) tjedna Direktori Sektora/Voditelji Ureda dužni su po istom principu osigurati minimalni broj radnika za sljedeća dva (2) tjedna. Radnici koji rade od kuće dužni pod materijalnom, radnopravnom i kaznenom odgovornošću čuvati kao povjerljive sve službene podatke kojima raspolažu te se u potpunosti pridržavati zakonskih odredbi o zaštiti osobnih podataka.

U slučaju značajnog smanjenja obujma prometa dopušta se i oslobođanje od rada određenog broja izvršnih radnika u Sektoru za promet.



Zabranjuje se dolazak na radna mjesta radnicima koji imaju povisenu tjelesnu temperaturu i smetnje s dišnim organima, a posebno suhi kašalj i kratki dah, a preporučuje se da se od rada oslobode trudnice, kronični teži bolesnici i radnici stariji od 60 godina.

Radnici koji su određeni da ne rade za vrijeme odsutnosti s rada ostvaruju pravo na naknadu plaće u visini plaće radnog mjeseta na koje su raspoređeni s time da im se za prva dva tjedna odsutnosti s rada evidentira godišnji odmor ukoliko su ga ostvarili.

VIII.a

Poslovni proces unosa i ovjere ulaznih računa kroz aplikaciju HIVERGEN bit će organiziran na sljedeći način:

1. Unos ulaznih računa i likvidatura 1 obavlja se ponедjeljkom, utorkom i srijedom

2. Ovjera ulaznih računa od strane Nadzornih službenika i Odgovornih osoba odvijat će se u sljedećem vremenu:

- Utorkom od 14:00 — 15:30 sati
- Četvrtkom od 07:30 — 10:30 sati

Svi radnici koji imaju status nadzornih službenika i odgovornih osoba za ovjeru ulaznih računa kroz aplikaciju HIVERGEN obvezni su pravovremeno izvršavati elektronsku ovjeru primijenjenih računa. Nadzorni službenici i Odgovorne osobe koji su u grupi koja koristi godišnji odmor ili su u grupi koja radi od kuće dužni su u propisano vrijeme izvršiti ovjeru.

Likvidatura 2 i knjigovodstveno evidentiranje ovjerenih računa obavlja se četvrtkom i petkom

VIII.c

Troškovi prijevoza na posao i s posla za travanj i svibanj 2020. godine biti će isplaćeni zajedno s isplatom plaće za travanj i svibanj 2020. godine, tj. do 15. svibnja 2020. godine troškovi prijevoza na posao i s posla za travanj 2020. godine, a do 15. lipnja 2020. godine troškovi prijevoza na posao i s posla za svibanj 2020. godine.

Troškovi prijevoza na posao i s posla biti će isplaćeni, sukladno odredbi članka 181. KU HŽ Infrastrukture d.o.o., samo onim radnicima koji će u travnju i svibnju 2020. godine najmanje 5 dana raditi na svom radnom mjestu, tj. koji će faktično putovati od mjeseta stanovanja do mjeseta rada najmanje 5 radnih dana.

Radnicima koji inače za prijevoz na posao i s posla koriste P-Zd kartu troškovi prijevoza na posao i s posla za travanj i svibanj 2020. godine biti će isplaćeni na tekući račun zajedno s plaćom za travanj odnosno svibanj 2020. godine, u iznosu sukladno odredbi članka 181. KU ovisno o udaljenosti od mjeseta stanovanja do mjeseta rada, pod uvjetom iz prethodnog stavka ove točke.

Direktori sektora i voditelji ureda zaduženi su da SULJP-u, Odjelu za plaće, najkasnije drugog radnog dana u svibnju i lipnju 2020. godine jave koji od radnika njihovih sektora odnosno ureda ne ostvaruje pravo na naknadu troškova prijevoza na posao i s posla za travanj, odnosno svibanj 2020. godine.

IX.

Svako nepridržavanje odredbi ove Odluke i/ili postupanje bilo kojeg radnika suprotno odredbama ove Odluke smatrati će se osobito teškom povredom obveza iz radnog odnosa.

X.

Utvrđuje se da je prilikom postupka savjetovanja po ovoj Odluci, sukladno odredbama čl. 150. Zakona o radu, a zbog očekivane potrebe za budućim, hitnim i neodgodivim postupanjem, ishodena i suglasnost sindikalnih povjerenika u funkciji radničkog vijeća Društva za donošenje svih potrebnih izmjena i dopuna ove Odluke i/ili novih Odluka u smislu obveze savjetovanja sukladno čl. 150. Zakona o radu, a isključujući u svezi daljnog postupanja u kriznoj situaciji epidemije koronavirusa (COVID-19), dok će se za sva ostala Odluke bitne za položaj radnika provesti postupak savjetovanja sukladno čl. 150. Zakona o radu.

Zbog hitnosti za donošenje ove Odluke iz razloga iz točke I. ove Odluke, sindikalnim povjerenicima i reprezentativnim sindikatima koji djeluju u Društvu ostavljen je rok za očitovanje i davanje suglasnosti na ovoj Odluci od 2 (dva) sata, te će se neovisno o dostavljenom očitovanju u ostavljrenom roku, smatrati da je provedeno savjetovanje sukladno čl. 150. Zakona o radu, kao i usuglašavanje sa reprezentativnim sindikatima.

U slučaju donošenja daljnje Odluke kako je predviđeno stavkom 1. ove točke, iste će se proslijediti na znanje bez odgađanja sindikalnim povjerenicima u funkciji radničkog vijeća i reprezentativnim sindikatima koji djeluju u Društvu.

XI.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja, objavit će se u Službenom vjesniku HŽ Infrastrukture d.o.o. i na portalu Društva, a primjenjuje se od 17. ožujka 2020. godine.

Ivan Kršić, predsjednik Uprave





KRUNOSLAV KIĆO SLABINAC
estradna legenda



SATI BIJU, AJZIBAN SE KREĆE...

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je pjevač, gitarist, skladatelj i aranžer. On je živa legenda hrvatske glazbene scene i jedan od najpopularnijih pjevača bivše države. Pobjednik je prvog velikog takmičenja pjevača amatera na ovim prostorima, učesnik i pobjednik na mnogim glazbenim festivalima, predstavnik bivše države na „Eurovisioni”, snimio je na desetke nosača zvuka prodanih u milijunskoj tirazi, surađivao s najboljim autorima svoga vremena... Svojevremeno na lokalnim radio postajama u tada iznimno popularnim emisijama „Želje, čestitke i pozdravi”, gotovo da nije bilo njegove pjesme koja nije svirana. O njegovoj popularnosti možda najbolje govori to što je jednako omiljen kako među živima, tako i među mrtvima. Riječ je o pojavi dosad nezabilježenoj u našoj kulturološkoj povijesti, a to je da se zadnjih nekoliko godina gotovo svakodnevno, pokojnici na posljednji počinak ispraćaju uz zvuke tambure. Ono što je nekada bio „Posmrtni marš”, danas je njegova pjesma „Otišo je s mirisima jutra”. Ne zna se je li dublji trag ostavio u zabavnoj ili tamburaškoj glazbi, ali se sasvim sigurno zna da je „najdublji” trag ostavio kod žena. On je Krunoslav Kićo Slabinac, najpoznatiji lola i bećar hrvatske estrade i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA”. Iako je već „debelo zagazio” u 8. deceniju života, još uvijek je to onaj Kićo kakvog godinama poznajemo; vedar, nasmijan i pun pozitivne energije koju bez problema prenosi na sve oko sebe. Razgovor smo vodili u prostorijama našeg sindikata, dok smo fotografirane još jednom obavili na prostoru Hrvatskog željezničkog muzeja, a za što se ponovo zahvaljujemo gđama Zdenki Dokazi i Sanji Vučić, kao i našim domaćinima (u pravom smislu te riječi) kustosici muzeja gđi Renati Veličan i portiru gosp. Dragutinu Čačku. A sam razgovor s gosp. Slabincem tekao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Slabinac, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za sam početak kažete nekoliko onih osnovnih, u pravilu široj javnosti manje poznatih podataka o sebi...

Roden sam 28. ožujka 1944.g. u Osijeku. Tu sam krenuo u Osnovnu školu „Svete Ane”, a u 5. razredu postao sam član Dječjeg kazališta „Radost”. Tu sam bio i prvak dječje operete, a usporedno s tim svirao sam i u tamburaškom orkestru. Sve to bilo je bitno za moju daljnju karijeru, jer sam tu stekao značajna iskustva o ponašanju na sceni. Nakon osnovne škole upisujem Glazbenu školu, međutim, nakon završenog 1. razreda, otac koji nije bio za to da ja budem glazbenik već je htio da postanem liječnik, ispisuje me iz te škole i ja nakon toga upisujem i završavam gimnaziju. Naravno, od liječničke titule nije bilo ništa, jer sam ja već tada bio „zvjezdica” i polako gradio svoju glazbenu karijeru.

Kako je izgledalo odrastanje u poslijeratnom Osijeku i što

posebno pamtite iz tog vremena? Bilo je veliko siromaštvo i bili smo željni svega. Moj otac je bio „šnajder” i kako je on znao reći: „Imate za pojesti, a imate i za obući”. I to je bilo dovoljno. Svi smo tada bili takvi. Ima jedna pjesma koju sam snimio, a nije originalno moja. Uzeo sam ju samo zbog toga što u jednom dijelu pjesme tekst kaže: „Ej družino iz dječačkog doba, golišavci uglotani gaća, tad smo bili ko' rođena braća”.

Bilo je tada puno nas djece i bavili smo se svim vrstama sportova koji su nam u ono vrijeme bili dostupni. Danas djecu morate tjerati da idu van na ulicu, a nas su morali tjerati da uđemo u kuću. Bilo je lijepo, najprirodnije smo odrastali i mislim da su današnja djeca zakinuta za jedno takvo odrastanje. Ima još jedna pjesma na tu temu koju ovih dana snimam, a jedan stih kaže: „Na mom sokaku nema više djece i naše pjesme ja više ne čujem, jer mladi svoje vrijeme po svome žive, a ja za svojim plačem i tugujem.”

Vaša fascinacija glazbom počela je već u tom dječačkom dobu, a

važnu ulogu u tome odigrala je i Vaša majka...

Da, majka je bila ta koja me je jako podržavala. Već u 1. razredu osnovne škole upisala me u Školu za balet i ritmiku, a nagovorila je i oca da mi kupi prvu gitaru. Bilo je teško, otac je sam radio, a ta gitara je prilično koštala. Svaki dinar se tada stavljao na stranu da se preživi i jedino je moja majka znala kako tu jednu plaću razvući od mjeseca do mjeseca. Često je znala reći kako si nikad nije mogla oprostiti što si je dozvolila da podlegne očevom nagovaranju da me ispiše iz glazbene škole.

Kao što je majka imala važnu ulogu u tome da počnete svirati, tako je i jedan američki pjevač imao važnu ulogu u tome da s klasične glazbe i tamburice pređete na nešto „žešći” izričaj...

Da, nekoliko kuća dalje od mene stanovao je u ono vrijeme najveći diskofil u Jugoslaviji. Zvao se Alfons Hruška i imao je tada najveću diskoteku. U ljetu, pored otvorenih prozora, moglo se čuti sve vrste glazbe i sve ono što je on skupljao iz cijelog svijeta. Tako sam jednog dana čuo „rock and roll”, odnosno glazbu

koja mi je strašno „pasala“. U ono vrijeme najpopularniji pjevač bio je Elvis Presley koji je bio nekih 10 godina stariji od mene i to što je svirao odgovaralo je meni i mojim prijateljima. Njegove pjesme „treštale“ su tada s gramofonskih aparata, a bilo je teže tada nabaviti singl ploču od Elvisa nego što je danas nabaviti drogu. Naravno, nakon toga krenulo je i naše prvo sviranje „rock and rolla“, ispočetka smo to bili samo kolega Vlado Balen i ja, a kasnije su mi se počeli pridruživati i još neki prijatelji koji su bili skloni toj vrsti glazbe. Onda smo prvo osnovali grupu „Kon Tiki“, a član grupe bio je i tada najbolji primaš u Osijeku Antun Nikolić Tuca, kasnije glavni vođa „Slavonskih bećara“. Nakon toga smo osnovali „Tornado“ i tu smo počeli s pravim ozbilnjim svirkama. Pod utjecajem filma „Europa noću“ gdje se pojavljuje Cliff Richard i grupa „The Shadows“ izvodeći pjesmu „Dynamite“, što je sve nas potpuno opčinilo, mijenjamo ime grupe u „Dinamiti“. Po uzoru na „The Shadows“, sami smo napravili električne gitare, što je tada već samo po sebi bilo nešto što je privlačilo publiku. Onda smo krenuli na gitarijade po bivšoj Jugoslaviji, odnosno po svim većim gradovima i tu smo „pokosili“ sve ondašnje orkestre.

Nakon Dinamita otpočinjete svoju solo karijeru, a odskočna daska za napredak bila Vam je pobjeda na jednom takmičenju pjevača amatera. Danas kada gotovo svaka televizija ima neko takvo takmičenje, možete li nam ukratko reći kako je to izgledalo prije više od pola stoljeća?

Da, to je bilo na 2. programu Radio Zagreba u emisiji „Subotom uvečer“ gdje je bila rubrika „Traži se najbolji pjevač“. Ja sam se uključio u tu emisiju, a takmičilo

se po kup sistemu; u svakom gradu prijavilo bi se po 3 pjevača i ja kao 4. i tko bi prikupio najviše glasova išao je dalje, a ostali su ispadali. Ja sam od jeseni 1968. godine do proljeća 1969. godine pobijedio sve svoje konkurente, ali to je sve bilo na radiju i gdje koja sličica ili intervju u novinama. Najvažnije što sam tom pobjedom i nakon toliko muke dobio, bilo je pravo na snimanje 1. singl ploče. Danas lakše snimiš CD, nego CT u bolnici. Eto, to je ta razlika; bio je filter, kriteriji daleko stroži i samo su najbolji mogli proći. Oni koji su sjedili u žiriju bili su educirani ljudi koji su se bavili glazbom, dok danas u žirijima uglavnom sjede poznate „face“.

Poslije te pobjede više Vas ništa nije moglo zaustaviti; pobjede na festivalima, prvi album koji ostvaruje veliku tiražu, učešće na Euroviziji kao predstavnik bivše države... U kratkom vremenu postali ste jedan od tada najpopularnijih pjevača. Što je tada sa sobom nosila jedna takva vrsta popularnosti i kako ste se Vi nosili s tim?

Moja sreća je bila u tome što sam se ja već 10-ak godina prije toga bavio glazbom, tako da mi je pozornica odmalena bila nešto sasvim normalno i svi ti izazovi nisu mi bili tako teški kao nekome tko je do jučer bio amater, a sad je odjednom profesionalac. Ja sam profesionalac od 1966. godine jer sam već tada počeo uplaćivati mirovinsko i socijalno osiguranje. Naravno da nije bilo lako „probiti“ se, ali sam imao sreću što je pjesma „Plavuša“ s kojom sam se takmičio, bila moje kantautorsko djelo. Onda sam napisao pjesmu „Da li znaš“ i svaka ta moja singl ploča prodana je u izdanju od 2 ili 3 „zlatne“ ploče. Onda dolazi i 1. LP ploča uz Veliki orkestar RTV Zagreb, onda



1. pjesma s tamburašima Radio Osijeka „Hej bećari i bekrije“. Nakon toga dolazi i „Eurovision“ i velika stvar bila je da sam to uopće „preživio“. Bio je to veliki stres i velika odgovornost, jer htio sam se pokazati u najboljem svjetlu i htio sam da moja zemlja pobjadi. Na generalnoj probi osvojio sam 1. mjesto, ali kada su u onom službenom dijelu počele „kuhinje“ i „mučke“, završio sam na 14. mjestu. Mislio sam da je to moj kraj, međutim, tada na naslovnicu britanskog lista „Daily Mirror“ koji se prodavao u tiražu od 7 i po milijuna primjeraka, izlazi moja fotografija. Mogao sam tada bez problema nastaviti karijeru u Engleskoj, ali sam se ipak odlučio vratiti kući i kad sam video da me ljudi i dalje traže, nastavio sam tamo gdje sam stao prije odlaska na „Eurovision“; pjevaо sam, snimao i punio dvorane.

Sredinom 70-ih godina, praktično na vrhuncu popularnosti, Vi skoro u potpunosti napuštate glazbeni stil s kojim ste do te popularnosti i došli i okrećete se tamburaškoj glazbi. Što je bilo presudno za jednu takvu nesvakidašnju odluku? Mislim da ni prije ni poslije toga nije bilo sličnog primjera...

Ja sam već od 1971. godine paralelno radio i tamburašku glazbu i negdje 1976. godine sam trebao na Splitskom festivalu pjevati „Skalinadu“. Moj skladatelj Zdenko Runjić nudio mi je „Skalinadu“, ali ju je moj producent odbio jer je smatrao da ima jedna bolja pjesma; „Kad su tukle stare ure“. Međutim, „Skalinada“ je postala mega hit, a uz nju i Oliver Dragojević koji ju je pjevao. Kasnije se pojavljuje još dosta novih pjevača potpomognutih dobrom logistikom i konkurenčijom postaje sve jača. Ja sam glazbu već

tada smatrao svojom profesijom i morao sam na neki način opstati u svemu tome i tada se okrećem tamburici. U zabavnoj glazbi pojavljujem se samo povremeno i tek negdje 1986. godine glasovima publike pobjeđujem na Splitskom festivalu, a pjevaо sam pjesmu „Serenada i mandoline“ u duetu s grupom „777“. Iste godine, kao i godinu dana kasnije, pobjeđujem i na Zagrebačkom festivalu i to je bio nekakav moj veliki povratak u zabavnu glazbu. Međutim, već sam toliko bio „ušao“ u tamburašku glazbu da me ljudi nisu mogli drugačije zamisliti. Uglavnom, kroz karijeru sam imao ta 2 „zida“, odnosno 2 potpore koje su me i održale sve do sada.

Iz današnje perspektive vidi se koliko je to tada bila vizionarska odluka, jer ono što ste u narednih 40 godina uradili u tamburaškoj glazbi i za tamburašku glazbu teško da će itko uspjeti ponoviti. Na neki način Vaše ime postalo je sinonim za tu vrstu glazbe. Kako Vi danas gledate na to vrijeme i osjećate li zbog svega toga ponos?

Apsolutno! Ja sam jako ponosan na ono što sam napravio, jer znam daje to bilo zdravo, dobro, ispravno, kvalitetno i potvrđeno ne samo s jedne strane. U tamburaškoj glazbi napravio sam jedan artificijelni glazbeni umjetnički pomak, tako da sam prilagodio i ubacio još neke instrumente poput violine, violončela, gitare, frule, flaute, čime je ta tamburaška glazba dobila jedan „štih“ zabavne glazbe, a opet je ostala narodna. Ponosan sam i zbog toga što pripadam generaciji pjevača, a nema nas još puno, koji smo pripadali jednom vremenu gdje je biti i postati pjevač bilo isto što i završiti fakultet. Mi smo se školovali na zdravim uzorima,

na svjetskoj glazbi koja nije bila jednostavna za „skinuti“ i svirati. Tu smo udarili čvrste temelje i ostali na tim temeljima sve do danas.

Znate li možda koliko je to do sada objavljenih nosača zvuka i u kojoj su tiraži prodani?

Ne znam točno, ali imam negdje oko 25 LP ploča s po 12 pjesama, imam između 50 i 60 singlica s po 2 pjesme, onda između 10 i 15 CD-ova, pa onih koje sam snimio kao zajedničke s raznih festivala... Imam ukupno objavljeno nešto preko 500 pjesama. Tiraži su uglavnom oni najveći; srebrni, zlatni i dijamantni.

Tijekom polastoljeća karijere imali ste priliku surađivati s najvećim hrvatskim skladateljima počevši od Nikice Kalogjere, Zdenka Runjića, Drage Britvića, Đorđa Novkovića, Arsena Dedića, Alfi Kabilja, pa sve do Tuce Nikolića. Koga biste od njih izdvajili kao onog koji Vas je najviše „osjećao“ u onom pjevačkom i izvođačkom



smislu?

Mislim da je to bio Zdenko Runjić. Njegove pjesme su bile takve da su mi „ležale“. Iza njega bih stavio Đorđa Novkovića s kojim imam jednu LP ploču „Stani suzo“ čiji je on bio producent. Tu je i Dabi Lukač koji je bio isto tako producent jedne moje ploče, kao i Alfi Kabiljo s kojim sam obišao svijet i pobijedio na 2 svjetska festivala; u Seulu i u Tel Avivu. I sa svima ostalima koje ste nabrojali imao sam period kad sam pjevao njihove pjesme i to je potvrda da sam uglavnom radio s onim najboljima u tom poslu.

Ostaje li možda žal za nečim što ste na glazbenom planu željeli uraditi, a iz nekog razloga to niste uspjeli?

Jedino za čime žalim je to što me nema toliko u medijima, ali ne zbog vlastite promocije jer meni to više nije potrebno, već iz edukativnih razloga. Smatram da sve ono što sam napravio ima visoku kvalitetu i to su rekli stručnjaci, a ne samo

ja, tako da sam s te strane mogao educirati neke mlade glazbenike koji tek dolaze i bilo bi to educiranje i školovanje na jednoj zdravoj osnovi. Današnja generacija ide iz jedne u drugu krajnost; to više nisu zabavni orkestri, a nisu ni tamburaški orkestri. Počeli su se mijesati kruške i krumpiri, tako da ima dosta onoga što bi se moglo ispraviti, ali nažalost, nema interesa.

Nešto što ne mogu, a da ne pitam: Kičo i žene? Dosta se o tome pisalo, dosta od toga ste i Vi potvrdili. Utisak je da je bilo po onoj narodnoj: „Imalo se, a i moglo se...“

Pa to je sasvim normalno za mladog čovjeka koji je na vrhuncu karijere, koji pruža svojoj generaciji ono što oni žele, što gledaju na televiziji i o čemu sanjaju. Ja sam bio prirodno orijentiran prema ženama i tu sam apsolutno imao uspjeha. Jedna moja kolegica rekla mi je nedavno: „Kruno, gledam ove tvoje slike iz mladosti (dok sam još ličio na



čovjeka) i bio si toliko lijep da ti nijedan filmski glumac današnjice nije ravan!“ Naravno, bolje sam izgledao tada sa 68 kg nego danas sa 114 kg!

Da sad kažemo koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Željeznicu i Vi „volite se“ još od dječačkih dana...

Upravo tako. Rodio sam se i čitavo djetinjstvo proveo kraj pruge Osijek - Zagreb, tako da sam od malena, a i kasnije tijekom života, vezan za prugu. Nisam jedanput dobio „batina“ zato što sam se išao igrati uz prugu. Tamo smo skupljali kamenje, a nekada smo bili zločesti pa smo s praćkom gađali one željezničke signale. U mojoj ulici živjeli su ljudi koji su radili na željeznicama, a prvi susjed mi je bio šef male Gutmanove željezničke stanice u Osijeku. Ta stanica je bila nekih

500 metara od moje kuće. Čitav moj život sanjam vlakove kako pište, vozim se u vlakovima, pričam viceve i anegdote iz vlakova i svega što mi se u vlakovima događalo. Vozio sam se i u lokomotivi jer je jedan susjed bio strojvodja, pomagao sam tovariti ugalj u lokomotivu, a s prijateljima sam često znao trčati prema pruzi kada smo čuli da ide vlak, samo kako bismo mu mogli mahati.

Pamtite li iz tog vremena neko zanimljivo putovanje vlakom? Kako da ne! Bilo je to vrijeme kada se ništa nije radilo na brzinu, pa se tako nije ni putovalo. Sjećam se kad smo išli kod ujaka u Samobor i onda nam je nestalo vode prije Svetе Nedelje. Moja mama tada kaže bratu: „Branko, sad kad stanemo u Svetoj Nedelji, ti ćeš napuniti ove flaše s vodom.“ Moj brat je bio

atletičar osječkog atletskog kluba i odličan trkač. Onda je on iskočio iz vlaka i otrčao do Svetе Nedelje, napunio flaše, sačekao da vlak dođe u stanicu i onda ušao nazad u vagon. Takva je otprilike bila brzina vlakova u to vrijeme.

Ono što malo ljudi zna, jeste činjenica da je u stvari Vaše prvo pjevanje bilo u vlaku. Možete li nam reći kada i kako je to bilo?

To je bilo prije 1. razreda osnovne škole. Tada smo preko Crvenog križa prvi puta išli na more, u Split na plažu Bačvice gdje je bio dom Crvenog križa Osijek. More je tada bilo nešto što smo vidjeli samo na slikama. U mojoj ulici odrastao sam s Dalmatincima, to je bio onaj „vlak bez voznog reda“ koji je poslije rata stigao u Osijek. Bili smo klapa, družili smo se i naučio sam i puno dalmatinskih pjesama. I kada smo

grenuli na more, moj susjed koji je bio učitelj dao mi je zadatku da zabavljam svoje prijatelje. Ono jutro nikad neću zaboraviti; vlak se počeo spuštaći prema Splitu, „pukne“ ono more, mi svi na prozorima, bilo je i suza radosnica i u tom trenutku ja počinjem pjevati „Široko je more, ne vidiš mu kraja...“

Željeznica je i kasnije bila nezaobilazan dio Vaše karijere, budući ste na mnoge svoje nastupe, festivale i koncerete putovali upravo vlakom...

To je tada bilo osnovno prijevozno sredstvo. Nije tada bilo ni pravih cesta, a ni pravih automobila. U Osijeku si mogao na prste nabrojati koliko je bilo taksista i koliko je bilo automobila. Kasnije kada se ta situacija promjenila, ja sam opet radije za vožnju odabirao vlakove, jer sam se u vlaku osjećao komotnije; mogao sam prošetati, mogao sam svratiti u vagon - restoran... No,



kako je popularnost rasla, tako su i ta putovanja bivala sve zahtjevnija; ljudi su me poznavali, uvijek je to bio pun kupe suputnika, kucali bi mi, rukovali se, tako da sam imao sve manje mira prilikom tih putovanja.

Jeste li imali priliku putovati željeznicama nekih drugih država?

Jesam, bio sam oduševljen kad su krenula ona gostovanja po Europi 70-ih i 80-ih godina, a i u bivšem SSSR-u uglavnom smo putovali vlakovima i avionima. Po 2 ili 3 dana smo putovali vlakom prema Sibiru. Ono što me uvijek oduševljavalo je to kako su ti vlakovi bili sređeni i prilagođeni tom višednevnom putovanju i što si sve u njima mogao dobiti, razne društvene igre koje smo igrali, pa prijatelji koje si na tim putovanjima mogao steći...

Da ne govorim o kvaliteti željeznicu u Njemačkoj i Europi. Bili smo

prilično iznenadeni kojom brzinom tamo vlakovi jure, da nema onog „ritma“ na mjestima gdje se tračnice spajaju, kao što je to bilo kod nas. „Ritam“ po kojem su i mnoge pjesme napravljene.

Putujući vlakom ljudi obično sretnu i upoznaju različite suputnike, odnosno osobe s kojima u nekim drugim okolnostima teško da bi ostvarili nekakav kontakt. I Vi ste tako jednom prilikom upoznali jednog zanimljivog suputnika...

Da, bilo je to nakon mog 1. Splitskog festivala. Vlak je išao u nedjelju navečer iz Splita, ja sam ušao unutra, gledao da li ima koji prazan kupe, a uglavnom su svi bili puni. Otvorio sam jedan kupe 1. razreda, a tamo je već sjedio jedan gospodin. Predstavio sam mu se: „Drago mi je, ja sam Kićo.“ On se predstavio kao Franjo i rekao mi:



„Znam ja vas, gledao sam vas u onoj emisiji Subotom uvečer“. Tako smo počeli razgovor, a napričali smo se o svemu i svačemu. Bože dragi, što sam mu sve tada rekao. Kad smo u Zagrebu izašli iz vlaka, on mi kaže: „Vi ste vrlo inteligentan mladić, ali niste razborit. Pazite što pred kim gorovite.“ Dosta godina kasnije, na trgu Francuske republike kad je bio prvi miting, kažu da dolazi budući predsjednik. Ajde rekoh, da i njega vidim. Dok se penjao na binu, ja gledam i kažem samom sebi: „Pa ja tog čovjeka znam“. On mene gleda i kaže: „Gledate me, gledate. Sjetite se vlaka 69. godine iz Splita.“ Bio je to pokojni predsjednik dr. Franjo Tuđman. Pratio mi je ruku i srdačno smo se pozdravili. Kasnije je uvijek bio takav prema meni, pratio je i moju karijeru, a nije bilo predsjedničkog ni bilo kojeg drugog državnog prijema da ja nisam bio pozvan.

Kad s Vama razgovaramo o željezničici, nešto što nikako ne

bismo smjeli izostaviti jeste i Željezničarski dom u Osijeku. Lijepo uspomene vežu Vas za taj objekt, tamo je osnovan i „Tornado“... Da, tamo je osnovan i „Tornado“, a tamo je bio i najpoznatiji plesnjak u Osijeku. Željeznica je tada bila u svemu vodeća i primarna i bez nje se nije moglo. Stari Osječani su mi pričali kako su gospoda iz Osijeka strašno pogriješila što su odbila da vlak ide preko Osijeka, a ne preko Vinkovaca. To su odbili zato što su im rekli da vlakovi dime, da će biti zagađen cijeli grad i sve su napravili da glavna pruga zaobiđe Osijek. Tako je Osijek ostao zaobiđen jer vlak je tada spajao Atenu, Beograd, Zagreb pa sve do Hamburga i Europe. Dio željeznice ipak je bio i u Osijeku, a ona je ta koja je bila vodeća u puno područja; folklor, glazba, plesnjaci, sve je to vodila željeznica i taj njihov dom je bio najpoznatiji u Osijeku. Tu sam počeo i karijeru s „Dinamitim“ i plesao folklor u tadašnjem Željezničkom

kulturno-umjetničkom društvu „Srđan Petrov“, a današnjem HKUD-u „Željezničar“ s kojima sam nedavno imao i jedan zajednički nastup, kada su mi rekli kako se i dan danas ponose što sam nekada bio njihov član.

U razgovoru s Čirom Blaževićem dotakli smo se i onih poznatih navijačkih vlakova koji su bili popularni u drugoj polovici prošlog stoljeća. Zanimljivo je da ste i Vi u to vrijeme imali svoje navijačke vlakove...

Da, puni vlakovi su dolazili, svake nedjelje je bilo 2000 ljudi na tim plesnjacima. Neću nikad zaboraviti kad mi je pristupila jedna žena iz Vinkovaca i rekla: „Gosp. Kićo, mi smo iz Vinkovaca i okolnih mesta putovali u Osijek i imali smo osjećaj kao da putujemo u London. Kad smo došli na taj plesnjak mi više nismo bili tu gdje jesmo, bili smo u svijetu, u Londonu, jer vi ste nam donijeli tračak Europe i svijeta i tamo smo se tih 4 sata osjećali kao dio tog

svijeta." Ti naši navijački vlakovi pratili su nas i po takmičenjima, odnosno gitarijadama u Sarajevu, Zagrebu i gdje god smo bili, oni su išli za nama.

Dva Vaša izuzetno važna nastupa, također su vezana za željeznicu, točnije za Vlak slobode 26. kolovoza 1995. godine od Zagreba do Splita kada je obilježena ponovna uspostava željezničkog prometa između tih dva grada, te Vlak mira 08. lipnja 1997. godine u Vukovaru, kada je obilježen završetak mirne reintegracije Hrvatskog Podunavlja...

Da, bio sam u ta dva povijesna vlaka i vidite, opet je vlak odigrao svoju ulogu u svemu tome i moja poruka svim željezničarima je: Ne dajte nam vlakove! Mislim da će se ljudi polako sve više okretati vlakovima jer je jednostavnije, komotnije, a sve češće se i brže stigne do odredišta. Pogotovo je to slučaj s većim središtima gdje se javlja problem zagušenosti prometom automobila,



da ne pričam o problemima s parkiranjem, kao i kamerama i radarima koji vrebaju gotovo u svakom naseljenom mjestu...

Željeznica kao motiv pojavljivala i u nekim Vašim pjesmama, poput „Serenada i mandoline“ koju ste već spomenuli i s kojom ste pobijedili na Splitskom festivalu ili pjesme „Vlakaši“ čiji je autor pokojni Drago Britvić. Neću Vas sad tražiti da nam otpjevate neke od tih pjesama, ali mogli biste za naše čitatelje, kako Vi to znate reći, „ošinut“ neki željeznički bećarac...

Željeznicu baš i nije tema koja se često spominje u bećarcima, ali za ovu priliku uspio sam pronaći nekoliko:

„Sati biju, ajziban se kreće, ode moje mirisavo cvijeće!“

„Alaj volim vlak i željeznicu, vozi mene i moju curicu!“

„Skoči baja, već mašina fučka, okasnit ćeš, ostat ćeš bez ručka!“

Poštovani gosp. Slabinac, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i radu, a posebno da Vas još dugo posluži zdravlje. I za sam kraj da i ja „ošinem“ jedan za Vas:

Pjevaj Kićo, pjevao još dugo,
za veselje i za ništa drugo!

Hvala vama što ste me pozvali na ovaj razgovor, jer ste me kroz njega vratile u moje djetinjstvo. Ja još uvijek kod kuće imam sačuvan dječji električni vlak koji me na to djetinjstvo podsjeća, jer vlak i moje djetinjstvo je nešto što je uvijek išlo skupa. Ta čežnja pored pruge, vlakovi koji su tu prolazili i za koje smo znali da odlaze negdje daleko, u nešto nepoznato, nešto što nismo vidjeli i ta želja da sjednemo u njih i da nas oni odvezu, mislim da je to nešto što ljudi dugo pamte i što im uvijek ostaje svježe u sjećanju.

IVICA SKOKIĆ

nadzorni skretničar u kolodvoru Osijek

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LJEPU NAŠU



DA SE NIKAD NE PONOVI POUZDAJUĆI SE U BOGA VRATIO SE OBIČNOM ŽIVOTU

Roden je 14. kolovoza 1966. godine u Antinu, mjestu nedaleko Vinkovaca gdje i danas živi. Osnovnu školu završio je u Markušici, dok je srednju školu za zanimanje tehničar cestovnog prometa završio u Vinkovcima. Na željezničari radi već 33 godine, trenutno na radnom mjestu nadzornog skretničara u kolodvoru Osijek. Godine 2010. godine uspješno je završio jednogodišnje školovanje za zanimanje prometnik vlakova u ŽOC Zagreb, od kada i čeka da dobije ugovor za to radno mjesto. Hrvatski je branitelj i dragovoljac Domovinskog rata, a punih 9 godina s obitelji je proveo kao prognanik u Osijeku. Oženjen je i otac dvoje djece.

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Ivice, kažite nam nešto o vašem željezničkom putu...

Na željezničari sam počeo raditi 1987. godine. Počeo sam kao skladišni radnik u Belom Manastiru. Nakon dvije godine sam završio tečaj za manevristu, skretničara i kočničara. Radio sam u Osijeku kao manevrista. Nakon dvije godine sam dobio rješenje skretničara u Laslovu gdje sam ostao do početka rata. Nakon demobilizacije radio sam kao skretničar u kolodvorima od Josipovca do Slatine sve tamo do 1998. godine. Tada dolazim u kolodvor Osijek i tu radim

kao skretničar do 2009. godine. Iste te godine sam se školovao za prometnika vlakova i završio školovanje 2010. godine. Za vrijeme školovanja počeo sam raditi kao nadzornik skretnica i tako sve do danas.

Sjećate li se najvažnijeg poticaja za vaše opredjeljenje za dolazak na željeznicu?

Poslije odsluženja vojnog roka u ondašnjoj „JNA“ i povratka kući, otac me je poticao na rad na željeznicu na kojoj je i on radio zajedno s bratom i sestrom. Na neki način bila nam

je to obiteljska tradicija i nekako je bilo logično da i ja onda postanem željezničar.

Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena?

Pamtim da je bilo jako puno posla i da smo ga tada s užitkom rješavali. Općenito gledajući, bilo je to zlatno vrijeme za željeznicu, tako da smo i mi željezničari bili puno bolje cijenjeni nego što je to danas slučaj.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?



IVICA SKOKIĆ

nadzorni skretničar u kolodvoru Osijek

U Domovinski rat uključio sam se kao dragovoljac 20. lipnja 1991. godine, odmah po izbjijanju prvih većih sukoba na mom području.

Znamo da su dragovoljci Domovinskog rata dragovoljno su stali o obranu Lijepe naše 1991. i 1992. prije međunarodnog priznavanja Hrvatske države. Nešto im je poslužilo kao poticaj. Što je razlog Vašeg uključenje, što je Vas potaklo?

Razlog mog uključenja u vojsku bio je da čuvam našu Domovinu, obitelj i da ljudi oko mene budu bezbrižni.

Kako su izgledali Vaši prvi ratni dani?

Prvi ratni dani bili su strašni. Nisam ni pomislio da bi moglo biti tako. Strah za obitelj i prijatelje, razmišljanje o najgorim i najstrašnjim scenama. Zar je moralo doći baš na ovakav način?

Što se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?

Najdublje što se moglo urezati u moje sjećanje dogodilo se u mom rodnom Antinu, kada su mi poginuli prijatelji i kada sam morao napustiti rodno mjesto. To su trenuci koji se ne zaboravljuju i koji vas za cijeli život obilježe kao osobu.

Koja ste sve ratišta prošli?

Nisam išao nigdje izvan Slavonije, tako da sam uglavnom bio raspoređen na položajima u okolini Osijeka: Lasovo, Antunovac, Tenja...

Rat je strahota. Što je Vas najviše potreslo?

Najviše me je potresla misao da neću više vidjeti svoj dom i da se nikada neću vratiti kući. Vrijeme je bilo takvo da ti je svaki dan mogao biti posljednji i koliko god se čovjek trudio, nije mogao da ne razmišlja o tome.

Kako ste provodili vrijeme kada nisu bile trenuci borbe?

Kada sam imao slobodne trenutke išao sam na odmor u svoj dom gdje sam tada živio. Jedan dio slobodnog vremena provodio sam sa svojom sadašnjom suprugom koja mi je davala snage i volje u tim teškim trenutcima.

Divimo se i podržavamo braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa suborcima, jesu li te veze drugačije od onih prijateljstava prije rata?

Ljudi s kojima sam bio u ratu bili su sa svih strana. S nekim sam izgubio kontakte, a s nekim radim na željeznici. Neki prijatelji su u inostranstvu, a s nekim živim u svom rodnom selu Antinu s kojima dijelim istu ratnu sudbinu. Prijateljstva iz rata posebna su zbog vremena i okolnosti u kojima su se razvila.





Naša djeca ne znaju nabrojiti ni pet heroja Domovinskog rata. Zašto je to tako?

Kriva je slaba medijska pozornost o herojima Domovinskog rata. Te heroje danas možemo vidjeti u svim onim malim, a u stvari velikim braniteljima. O njima se najmanje zna, a iznjeli su najveći teret rata.

Vidi li se u Lijepoj našoj brigi o ulozi i značaju onih koji su bili prvi kad je trebalo, tj. kako se gleda na hrvatske branitelje?

Donekle se vidi briga o braniteljima koji su u vojnim mirovinama, a najveći broj nas koji nikada ništa nismo dobili vezano za naš udio u samostalnosti Hrvatske, radi u svojim firmama i odavno se zaboravilo da netko u državi brine o nama kao braniteljima. Od rata do danas jedino što sam dobio bio je poziv na sistematski pregled prije dvije godine i to je dobra stvar, a moglo bi biti i puno više da se vidi da nismo zaboravljeni. O odnosu prema braniteljima u našoj firmi dovoljno govoriti to što već 10 godina ne mogu dobiti ugovor za radno mjesto prometnika vlakova, a za to vrijeme su ga dobili neki koji rat nisu ni vidjeli. Ne radi se tu samo o meni, jer ima još nas branitelja koji nakon svega što smo prošli i proživjeli u ratu, danas čekamo da nam se netko smiluje i omogući da prije mirovine odradimo koju godinu kao prometnici.

Osim dobrih stvari jasno je kako postoje i problemi koji opterećuju branitelje. Imate li ideju ili poruku kako bi ih se moglo rješavati?

Država bi mogla platiti ljetovanje jednom u dvije godine za obitelji branitelja i time pokazati da je i naše predivno more dio države koja postoji zahvaljujući nama. Nešto tako bi bio pokazatelj da netko misli i na zaposlene branitelje jer sve ide u prilog tome da su nas zaboravili.

Branitelji su opterećeni svojim problemima i većinu toga drže zaključano duboko u sebi. Jesu li i na tom planu prepušteni samima sebi?

Oni koji imaju dublje probleme uvijek se mogu obratiti braniteljskim udrugama koje će ih uputiti na prave adrese, većinom su tu pri ruci psiholozi iako je najveći korak da sami sebi moraju priznati da trebaju tu pomoći, a to je najveći problem. Stoga bi udruge morale kontaktirati branitelje i razgovarati s njima da oni osjete i da se uvjere da nisu prepušteni sami sebi.

Nakon rata vratili ste se odmah na željeznicu ili ...?

Da, nakon rata sam se vratio na željeznicu. Nekako duboko u sebi sam imao obvezu da se vratim na svoje radno mjesto. Nadam se da ću ovdje i dočekati mirovinu.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Nije mi bilo teško vratiti se i živjeti običnim životom. Onaj osjećaj slobode i sreće da je iza tebe prošao jedan ružan period života; zastaneš i zahvališ se Bogu na tome i da se nikada više ne ponovi.

Nove generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu i o braniteljima. Što biste im poručili?

Treba se u škole uvesti više lektira o braniteljskim herojima i potaknuti domaće pisce da pišu o njima. Isto tako, trebalo bi snimiti i više dokumentarnih emisija s tematikom Domovinskog rata.

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

Svi moji snovi su se većinom ispunili. Imam obitelj i kuću koju sam sam stekao. Jedini san i želja mi je da dobijem mjesto prometnika vlakova i da u miru odem u svoju zaslženu mirovinu.

Razmišljate li o mirovini?

Naravno da razmišljam o mirovini, ali sve je to još daleko. Počet ću ozbiljnije razmišljati tek kad steknem uvjete za punu mirovinu.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Hvala svima na izdvojenom vremenu i onima koji su zaslužni za ovaj razgovor. Pozdravljam sve svoje kolege i kolege, a posebno svoje suborce i branitelje!





PRIČA O ŽELJEZNIČKOM KOLODVORU U PRIMORSKOM DOCU

PIŠE: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Za ovaj broj pripremio sam priču o malom, lijepom, krševitom selu Dalmatinske zagore, o Primorskom Docu udaljenom tek 20-ak kilometara od Trogira. Primorski Dolac, do početka 20. stoljeća zvao se Suhi Dolac ili Suhi Dol.

Zemljopisno gledano, Primorski Dolac je u potpunosti okružen uzvisinama i brdima, što se iz samog naziva „dolac“ može i naslutiti.

Lijepo je znati da su ovi krajevi bili naseljeni još u prapovijesno vrijeme, što potvrđuju ostaci kula i gradina. Ostaci crkava i groblja potvrđuju srednjovjekovnu naseljenost ovih prostora. Samograd u Stojacima te Vrtača u Balovima su svjedoci najranijih razdoblja prapovijesti. Na prostoru sela sačuvano je šest lokava, vješto raspoređenih po prirodnim pravcima kretanja kroz selo. Za one

koji ne znaju vrijedi istaknuti kako su lokve sastavni dio uglavnom bezvodnog krša Dalmatinske zagore. One predstavljaju prirodnu akumulaciju oborinske vode stvarajući vodonepropusni glineni sloj na njenom dnu. Lokve su bile u lošem i zapuštenom stanju budući da se po početkom XX. stoljeća smanjila potreba za njima dolaskom vodovodne infrastrukture. Sada su obnovljene i vraćen im je nekadašnji sjaj zahvaljujući angažmanu općinskih vlasti i sredstvima EU fondova. O zaseoku Elaći, o ostavštini vitezova drniških i zagorskih (braća Petar i Ilija Radić) nekom drugom prilikom.

Dolaskom Hrvata i kršćanskog vjerom na području općine grade se crkve. U 18. stoljeću izgrađena je uz mjesno groblje crkva Sv. Ante Padovanskog, dalje od ove crkve

izgrađena je kapela Gospe od Karmela, a u gornjem Primorskem Docu podiže se i crkva Sv. Martina. U blizini istoimene stare crkve na groblju 2003. godine izgrađena je nova župna Crkva sv. Ante Padovanskoga prema projektu arhitekta Ilike Živkovića.

Za one koji žele znati više napominjem da se u presbiteriju nalazi prekrasan reljef Sveci svega svijeta.

Prilikom posvete ove nove crkve fra Josip Žarko rekao je: „Crkva je rođena iz ljubavi, žrtve i vjere ljudi prema sv.

Anti.“ Takvi smo mi u Docu...

Razlog gradnje ove dvije crkve, relativno blizu jedna drugoj, na području istog sela, nije poznat, ali postoji zanimljiva predaja vezana uz njih. Naime, svećenik A. Čavka u svojoj knjizi piše o tome kako su na području srednjeg Doca, gdje se nalazi crkva sv. Ante, živjeli

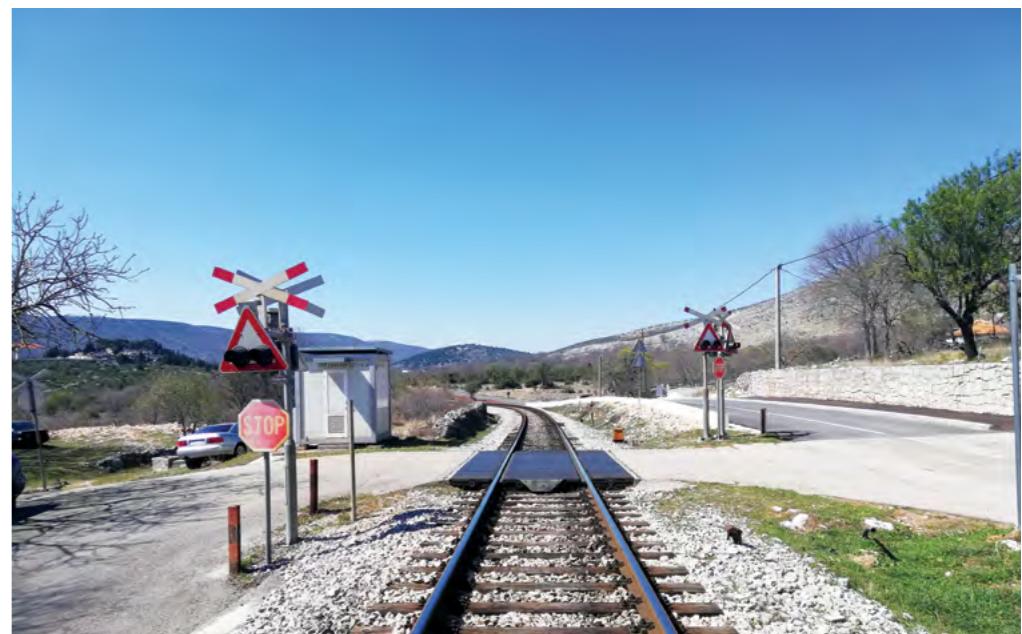
starosjedioci, dok su područje oko crkve sv. Martina naseljavali doseljenici iz Rame. Kako se nisu mogli dogovoriti koja će biti župna crkva, s obzirom na to kako je sjedište župe bilo u srednjem Docu, odlučili su za inat jedni drugima izgraditi obje crkve.

Prema popisu iz 2001. godine na području općine živi 839 stanovnika, što čini gustoću od 27 stanovnika po km². Gospodarstvo je slabo razvijeno, većina ljudi je bila ili je zaposlena u onome što većina i danas zovu HŽ. Za očekivati je da će u bliskoj budućnosti dobar položaj Primorskog Doca uz A1 autocestu pridonijeti gospodarskom, ali i turističkom razvoju. Planine Prača i Vilaja zaklanjaju pogled prema moru, ali planinarima i svima onima koji vole takav oblik odmora daju jedinstveni osjet mira i tišine...

No, vratimo se željeznicima. Željeznička pruga koja prolazi kroz kolodvor Primorski Dolac je pruga Oštarije - Knin - Split i kategorizirana je kao međunarodna priključna pruga na koridor RH2. Povijest gradnje i trvanja Austrije i Mađarske, a i kasnija problematika dovršenja obrađena je negdje drugdje. Rado se sjetim i ponavljam da je netko jednom prilikom rekao kako je lakše i brže Rusija izgradila željeznicu preko cijelog Sibira, nego li su Dalmacija i Lika dobile svoju željezničku vezu sa Zagrebom!

Kolodvorska zgrada nalazi se na nadmorskoj visini od 160 metra. Kolodvor Primorski Dolac ima četiri kolosijeka i malo robno skladište. Osiguran je elektro-mehaničkim blok uređajem s izoliranim odsjekom na skretnicama 4 i 5 koje su pouzdano pritvrđene a s njima se rukuje iz prometnog ureda. Kolodvor je zaštićen mehaničkim likovnim signalima s predsignalima. Kolodvor nema izlazne signale. Na području kolodvora postoji jedan cestovni prijelaz koji je osiguran cestovnim signalnim znakom „STOP“ i „Andrijinim križem“.

Što se radnih mjesta tiče danas u kolodvoru rade prometnik vlakova i



skretničar u turnusu 12/24/12/48. Šef kolodvora (područja) ima sjedište u Perkoviću. Eventualne manevarske poslove u kolodvoru obavlja vlakopratno osoblje.

Treba li uopće isticati da je željeznička pruga značila život za Primorski Dolac, othranila je i školovala mnoge generacije Dolačana. Prolazak željezničke pruge kroz Primorski Dolac zadržao je mnoge Dolačane na svojim ognjištima za razliku od drugih mesta u okruženju koja su većinom raseljena. Vrijedno je napomenuti da praktički nema kuće iz koje netko nije radio ili ne radi na željeznici. Poznati Dolačani koji obnašaju ili su obnašali neke od istaknutih uloga u željezničkom sektoru:

- Željko Ukić, Predsjednik Uprave HŽPP,

- Tihomir Španić, Direktor Sektora za promet,

- Milan Brkić, direktor bivše Vuče vlakova, predavač u Željezničkoj tehničkoj školi u Zagrebu, Inspektor za željeznički promet u Agenciji ili ministarstvu, direktor RCC Crotia, članica RCA,

- Željko Žunić, izvršni direktor građevinskih poslova, predavač u ŽTŠ Zagreb,

- Predrag Zekić, član uprave HŽ Holdinga...

Kao što sam već napisao u kolodvoru u turnusnoj smjeni rade prometnik vlakova i jedan skretničar. Kako je korisna dužina kolosijeka manja od 400 m, oni moraju strogo paziti na dužinu vlakova, naročito jer na B strani kolodvora nema skretničara pa se prometnik mora osobno uvjeriti je li vlak prispio potpun.

Poseban problem je kod skretnica broj 4 i 5 koje se postavljaju iz prometnog ureda putem žicovoda. Zbog duljine žicovoda problem nastaje kod niskih temperatura kada je jako teško postaviti te skretnice bez pomoći na način da netko ode na samu skretnicu pa pomogne kod okretanja. Još gora situacija je bila kod skretnice br. 4 koja je do prije par godina bila zakovana u pravac zbog puknuća tračnice koje nije bilo sanirano, pa prvi kolosijek nije bio u funkcije zbog čega se u kolodvor nije primalo više od dva vlaka. Isto tako ljeti kod jako visokih temperatura otežano je postavljanje skretnica iz prometnog ureda.

Unatoč otegotnim okolnostima ugodno je raditi u željezničkom kolodvoru Primorski Dolac.



BROJ 99 travanj 2020.



FUNKY VLAKOM NA POSAO I U ŠKOLU!

izvor: <https://www.safetyguruinstitute.com/post/funky-vlak-na-posao-i-u-%C5%A1kolu>

FOTO: Nebojša Gojković

Kad su se prije 15 i više godina pojavili Ridderstråle i Nordström sa svojim knjigama „Funky business“ i „Karaoke kapitalizmom“, bili su pioniri u nekim razmišljanjima. Jedna mi je priča ostala urezana u sjećanje. Riječ je bila o klasičnim glazbenim albumima. Ulazim u generaciju kada smo rock albole slušali na pločama i kazetama. Kako bi došli do svoje omiljene dvije ili tri pjesme slušali smo cijeli album. Ova dva „mudrača“ su bila u pravu kad su rekli kako je to dio povijesti i da mladi sada žeљe svoje play liste. Danas su albumi postali više interes strastvenih kolekcionara nego klasične potrebe za dobrom glazbom. Glazba je postala dostupna na različite načine i prilagodljiva slušateljima. Nešto slično događa se i u prometu.

Prije 35 godina kad ste željeli kupiti „Stojadina“ (automobil Zastava 101), obavili bi sve potrebne obveze u prodajnom dijelu te bi vas prodavač kontaktirao da dođete po automobil i obratio vam se na sljedeći način: „Idemo sad u skladište kako bi odabrali boju svojeg „Stojadina“. Kad bi došli u skladište imali bi što vidjeti: svi automobili su bili crvene boje. Istina, u razvijenim zemljama

je ponuda ipak bila raznovrsnija.

Danas je situacija znatno drugačija. Osim različitih opcija automobila, danas postoji mogućnost da svojeg „motornog ljubimca“ personalizirate. Dobijete poneki detalj po kojem će vaš automobil biti drugačiji od drugih. Na taj su način cestovna vozila dobila još jednu konkurenstu pred željezničkim vozilima.

Željeznička vozila, osim što imaju dulji vijek trajanja od cestovnih vozila pa su tehnološki zaostala, nemaju personalizaciju. Ili možda imaju? Prvo par riječi o vijeku trajanja. Teško je osjećati se zadovoljno u vagonu ili motornom vlaku starom 30 godina kada se do željezničkog kolodvora dovezemo motornim ljubimcem stariom 4 ili 5 godina.

Jednostavno, u željezničkim kupeima tada

sve izgleda staro i monotono. Tehnološki

neprilagođeno današnjim putnicima. Kad je u pitanju personalizacija vlakova, vjerujem kako postoje neka konkretna rješenja: npr. novi elektromotorni vlak za Sisak s gradskim značajkama i slično. A što je sa starim „Mađarima“? I oni su personalizirani, ali na zabranjen način.

Mladi grafiterski umjetnici, kao i svugdje u svijetu, sakriveni u mraku, na vlakovima

ostavljaju svoja likovna dijela. Tako smo danas svjedoci šarenih vlakova u prigradskom prometu.

Ono što oni vjerojatno ne znaju ili o tome ne razmišljaju, a vrlo je važno za odvijanje prometa, da svojim „umjetničkim“ djelovanjem:

- prekrivaju i određene znamenke i slova nužne za sigurnost prometa,
- ugrožavaju sebi i drugima živote,
- rade materijalnu štetu jer čišćenje vlaka od graftita je velik trošak; i do 30.000 kuna,
- ukazuju na propuste željezničkih poduzeća jer vlakovi nisu čuvani,
- ukazuju na propuste željezničkih poduzeća koja ne primjećuju koliko su važni svojim korisnicima,
- ukazuju na propuste željezničkih poduzeća koja ne primjećuju koliko je željeznička važna za lokalnu zajednicu u kojoj se nalazi.

Prateći svjetske trendove, umjesto suprotstavljenih strana, željeznička poduzeća i lokalna zajednica bi mogli napraviti nevjerojatno lijepo i korisne akcije. U safety.guru INSTITUTU znamo koje i kako.



BROJ 99 travanj 2020.



STJEPAN MAVRAČIĆ
glavni prometni dispečer

PREBRODIT ĆEMO MI I OVO...

RAZGOVARAO: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Ne treba posebno pričati kao je bilo komplikirano složiti ovaj broj časopisa „Na peronu“. No drago mi je da idemo i kada sam na prijedlog urednika dogovarao razgovor s Stjepanom Mavračićem, glavnim dispečerom u HŽ Infrastrukturi, prisjetio sam se kako sam ne tako davno, na ranžirnom kolodvoru, razgovarao s prometnikom istog prezimena. Kada sam konačno upoznao našeg sugovornika, odmah mi je bilo jasno kako se ne radi o istoj osobi, ali:

- „Da, to je moj bratić Dario Mavračić...“

Nakon potresa, dispečeri su s drugog kata Mihanovićeve preselili na postavnicu u Branimirovoj. Sobe su slične - malene, ekrani kompjutera su maleni i sve to ni po čemu ne odaje da se iz ove sobice ima pregled kompletног željezničkog prometa u Hrvatskoj. Sobzirom na situaciju, u ovom čemu tekstu spomenuti i Stjepanovu suprugu Melitu, medicinsku sestru, koja je „na prvoj crti“ u bolnici „Fran Mihaljević“. No ipak priču ćemo započeti sa Stjepanom koji se na željezniци zaposlio 1985. godine. Kao prometnik radio je u kolodvorima Podsused tvornica, na Zapadnom kolodvoru, Glavnom kolodvoru, u Područnoj operativi je od 2017. i na kraju kao iskusni prometnik, jer jedino takvi i mogu raditi ovaj posao, dolazi na radno mjesto glavnog dispečera.

U HŽ Infrastrukturi je pet glavnih dispečera koji rade u turnusima.

Na ekranima oni imaju pregled svih vlakova koji voze hrvatskim prugama.

- „Pratimo sva zbivanja i

nepravilnosti na pruzi. Odlučujemo o prednosti vožnji vlakova na pruzi i vodimo trase za strane operatere. Promet tih prijevoznika višestruko je povećan i na taj nam dio posla odlazi previše vremena. Zbog toga će to uskoro početi samostalno raditi poseban planer. Planeri su to trebali preuzeti, ali s obzirom na potres i okolnosti to se odgodilo.“ Dispečeri, prema propisanom protokolu postupaju u slučajevima izvanrednih događaja:

„ Po dojavi sitnije događaje sami rješavamo, a kod složenijih situacija obavještavamo sve nadležne.“

Dispečeri raspetljavaju i povremene gužve na pruzi. Teretni vlakovi, naime, polaze prema redoslijedu dolaska. U izuzetnim situacijama kao što je npr. predaja vlaka drugim

željezničkim upravama dispečeri mogu promijeniti redoslijed polazaka. Najopterećeniji pravci su od Rijeke i od Dobove prema Koprivnici. Uz to su na toj pruzi i česti zatvori pruge zbog radova pa se tu zna dogoditi zakrećenje pruge i dispečeri imaju dosta posla. Slično kao i bratić Dario i obitelj Stjepana Mavračića ima jagode i voćnjak, a zasadio je i crnogorično drveće.

- „Mi imamo manje toga. No držimo voćnjak zbog djece, danas sutra. U sezoni je teško naći radnike. Za brati jagode treba uložiti puno napora, a naši domaći mještani koji bi radili zbog starosti to ne mogu.“

U normalno vrijeme, kada vlakovi voze, Stjepan Mavračić ima idealnu vezu za dolazak na posao:

- Putujem iz Horvata i vlakom imam



odličnu vezu. Supruga na posao mora ići automobilom. Njihove primopredaje u klinici traju po sat vremena i nema drugog načina." Otkako je uvedeno ograničenje kretanja, stanovnici Horvata našli su se u nezgodnoj situaciji. Naime njihovo je mjesto u Gradu Zagrebu, a na putu prema gradu prolaze preko područja Zagrebačke županije:

- „Tamo su postavljeni policijski punktovi i mi ne možemo proći. Takve su naredbe i razumijem dečke. Mi se pak snalazimo tako da do Zagreba idemo okolo, preko Brezovice koja je dio Grada

Zagreba.“

Supruga, Melita Mavračić radi u infektivnoj bolnici „Fran Mihaljević“. U ovom trenutku (5. travnja op.a.) u Hrvatskoj je 1126 zaraženih koronavirusom. Od tog broja, deset posto čine oni najizloženiji: liječnici, medicinske sestre, administrativni radnici u bolnicama.

- „Kada izbliza vidim koliko i kako ti ljudi rade mogu im smo kapu skinuti. Našim se ljudima čini kako sve to događa jako daleko. U kliniku „Fran Mihaljević“ idu najteži slučajevi i normalno je da se bojimo. Nakon smjene,

medicinsko osoblje se posebno testira i to nam ipak daje određenu mjeru sigurnosti. No nije lako...“

I na kraju smo našeg sugovornika pitali kako vidi trenutnu situaciju:

- „Dobro je imati novaca, imovinu, a sada uz bolest i potres vidiš da je ipak važnije biti kvalitetan čovjek. Treba pomoći ljudima, čak i onda kada to tebi ne i de u prilog. Vidiš i sam da sve materijalno, u sekundi može nestati. Obitelj i zdravlje to je u ovom trenutku važno, a vjerujem da ćemo sve ovo prebroditi.“



BROJ 99 travanj 2020.



PROBLEM S PARKINGOM U KOL. ZDENCI - ORAHOVICA

PIŠE: Nebojša Gojković

FOTO: Nebojša Gojković

„Čašu meda jošt niko ne popi, što je čašom žuči ne zagrči...“ Ova Njegoševa misao izrečena i zapisana prije skoro dva stoljeća, na mnoge načine i danas se može primijeniti u svakodnevnom životu. U ovom našem konkretnom slučaju, značila bi da poslije pohvala koje smo uputili nekim našim čelnicima za neke dobre stvari koje su napravili na dobrobit radnika, slijede i kritike za neke stvari koje su kroz jedan duži period propustili napraviti. Sastavni dio rada svake tvrtke neizbjegno su i problemi s kojima se ista gotovo svakodnevno suočava. Manji ili veći, svaki problem je priča za sebe i svaki ima svoje specifičnosti koje ga čine lakše ili teže rješivim. Ni naša HŽ Infrastruktura tu nije iznimka, kako po prisutnim problemima, tako i po stereotipima o tome kako su baš ti naši problemi najveći i najteži. Kod nekih od tih mnogobrojnih problema postoje objektivne okolnosti zbog kojih su isti teško rješivi, a to su uglavnom složnost pojedinih rješenja koja iziskuju angažman više raznih službi, hrpu dokumentacije, dozvola i svega

dužnost bila i još uvijek jeste njihovo rješavanje. Jedan od ovih potonjih je i problem koji djelatnici kolodvora Zdenci-Orahovica već godinama imaju s parkirnim prostorom. Da biste razumjeli o kakvom problemu je riječ, treba reći kako se iza zgrade ovog kolodvora nalazi asfaltirani prostor koji djelatnici kolodvora zajedno s putnicima već desetljećima koriste kao parking. Problem se pojavio prije nekoliko godina kada su na tom prostoru svoja osobna vozila počeli parkirati djelatnici privatne tvrtke koja se nalazi u neposrednoj blizini kolodvora, a zbog čega su naše kolege bile prisiljene (i još uvijek su) svoja vozila parkirati na za to neadekvatnom i neprilagođenom prostoru udaljenom od kolodvorske zgrade, samim tim i od mogućnosti njihove vizualne kontrole. Takvo ponašanje djelatnika privatne tvrtke nerijetko je za posljedicu imalo verbalne sukobe između njih i djelatnika kolodvora, a prigodom jednog takvog morala je intervenirati i policija. Neposredni povod za intervenciju bilo je to što je jedan naš

BROJ 99 travanj 2020.

NEBOJŠA GOJKOVIĆ
POVJERENIK RADNIKA ZA
ZNR
05.09.2019.g.

HŽ INFRASTRUKTURA
PODRUČNA RADNA
JEDINICA PROMETA ISTOK
VODITELJ gosp. DAMIR MIHIĆ

Predmet: Parkirni prostor kolodvora Zdenci-Orahovica

Štovani!

Slijedom sve češćih žalbi prometnika vlakova iz kol. Zdenci-Orahovica, a vezano uz problem s parkirnim prostorom, obraćam Vam se sa zamolbom da se uključite u rješavanje istog. Naime, u neposrednoj blizini kolodvorske zgrade nalazi se privatna tvrtka čiji zaposlenici redovno parkiraju svoje aute na parkirnom prostoru kolodvora, zauzimajući tako veći dio dana parkirna mjesta kako djelatnicima kolodvora, tako i putnicima. Iz tog razloga dolazi do neugodnih situacija i verbalnih sukoba kolodvorskog osoblja sa spomenutim zaposlenicima. U razgovoru s pripadnicima MUP-a, a kao jedino rješenje ovog problema, predloženo je označavanje parkirnih mjesta i ugradnja table na kojoj bi se istakla obavijest da su ista namijenjena isključivo osoblju kolodvora, tim prije što navedeni prostor pripada HŽ Infrastrukturi. Kako ovo rješenje ne iziskuje znatnija materijalna sredstva, nadam se da će problem što skorije biti riješen.

Očekujući da pozitivno odgovorite na ovu zamolbu unaprijed Vam se zahvaljujem.

S poštovanjem!

Nebojša Gojković

kolega svojim autom „zagradio“ auto bez parkirnog mjesta, ostao je i bez jedne od djelatnica već spomenute privatne tvrtke, a u namjeri da ju tim svojim postupkom odvrati od navike da se parkira na prostoru kolodvora. Zbog te njegove „blokade“ dotična dama nije mogla otići kući na „gablec“, a baš tog dana na meniju je bio njen najdraži specijalitet pohovane štucmudovače u karamel sosu. To ju je toliko razljutilo da je odmah u pomoći pozvala pripadnike snaga sigurnosti, a incident je svoj vrhunac dosegao onog trenutka kada je na lice mjesta pristigao i njen zaštitnički nastrojeni suprug, oran za obračun poput dudovog svilca u sezoni parenja. Poznajući našeg kolegu koji je bio glavni akter ove priče, mogu samo ustvrditi kako se po supruga sve još dobro i završilo. Za našeg kolegu završilo se nešto manje dobro, jer osim što je tog dana ostao

bez parkirnog mjesta, ostao je i bez nešto kuna, budući je za „blokiranje“ vozila spomenute dame, odnosno „nepropisnog parkiranja“ kako su ga „jake snage“ okarakterizirale, morao platiti novčanu kaznu (sigurnost i povjerenje na djelu). Ne mogu, a da kolegu ovako javno ne pohvalim za dostojanstveno držanje u jednoj po njega nimalo ugodnoj situaciji, te jasno iskazani stav kojeg je po svaku cijenu bio spremjan braniti ne obazirući se puno na zadane okolnosti. Naime, on ni nakon plaćene kazne, ni nakon svih mogućih upozorenja izrečenih od strane pripadnika MUP-a, kao i njihovih otvorenih prijetnji aktiviranjem ostalih poluga represivnog aparata, nije htio pomjeriti svoje vozilo tako da je ona dama tek uz puno truda, muke i opetovanih pokušaja, na jedvite jade uspjela izvući svoje vozilo iz te njegove

„blokade“. I sve to na prazan stomak! Obrazloženje ove situacije od strane pripadnika MUP-a bilo je da iako je nesumnjivo prostor iza kolodvora vlasništvo HŽ Infrastrukture, iz razloga što na njemu nema nikakvih obilježja kojima bi pripadnost parkirnog prostora bila definirana, isti se smatra javnim prostorom i na njemu bez ikakvih ograničenja svoje vozilo može parkirati bilo tko. Njihova preporuka bila je da se od strane vlasnika, odnosno HŽ Infrastrukture, označi nekoliko parkirnih mjesta i stavi prometni znak o tome da su ta mjesta namijenjena djelatnicima kolodvora, odnosno da je svima ostalima parkiranje na ta mjesta zabranjeno. Odmah nakon ovog događaja na problem s parkingom u kol. Zdenci-Orahovica u više smo navrata što pismeno, a što usmeno, obavijestili bivše i sadašnje voditelje Regionalne jedinice Istok i predlagali način njegovog rješavanja (posljednji takav dopis možete vidjeti u prilogu ovog teksta). Osim toga, gotovo na svim skupovima radnika, kao i na svim sastancima predstavnika našeg sindikata s predstavnicima Regionalne jedinice, ukazivali smo na ovaj problem i tražili njegovo rješavanje. Iako sam označavanje parkirnih mjesta ne iziskuje veća materijalna sredstva (tri crte na asfaltu i jedan prometni znak), nudili smo da naš sindikat pokrije taj dio troškova, a sve u namjeri da se problem tim prije otkloni. Nažalost, do današnjeg dana ništa se po tom pitanju nije riješilo, niti postoje ikakve naznake da će se to dogoditi u skorijoj budućnosti. U stvari, neke „naznake“ ipak postoje. U dokumentu radnog naziva „Tekuće/srednjoročno održavanje zgrada za razdoblje 2019-2024 g.“ koji potpisuje skupina autora, između ostalog, pod rednim brojem 22 stoji i to kako tijekom navedenog perioda u kol. Zdenci-Orahovica treba „označiti parkirališna mjesta“. Ovo neodoljivo podsjeća na one famozne „petoljetke“, iznimno popularne u jednom bivšem sistemu. U prijevodu, to znači da je ovaj problem u planu rješavanja u idućih 5 godina, naravno,

bez ikakvih garantija da će u tom roku i biti riješen, tim prije što nije označen kao prioritet, a iz iskustva nam je dobro poznato da ni ti prioriteti najčešće ne budu riješeni. U slučaju da ne bude riješen, zasigurno će se naći u dokumentu radnog naziva „Tekuće/srednjoročno održavanje zgrada za razdoblje 2024-2029 g.“ iste skupine autora. Ukoliko nekim slučajem i bude riješen po ovom prvotnom planu, što znači do 2024. godine, samo će potvrditi sve ono što sam prije pisao o načinu rješavanja problema u Regiji Istok, jer će te 2024. godine trojica od petorice sadašnjih djelatnika kol. Zdenci-Orahovica vjerojatno već biti u mirovini. E sad, pitanje koje se u ovakvoj situaciji zdravo logički postavlja: koliko je realno očekivati da će neki puno veći i ozbiljniji problemi biti riješeni, kada se ni ovakvi sitni i banalni problemi već godinama ne uspijevaju riješiti? Koliko daleko seže nečija nebriga i nemar, kada nerješiv problem predstavlja na svom već postojećem i prilagođenom prostoru povući tri crte i postaviti jedan prometni znak? U razloge za jedno

ovakvo po svemu nesvakidašnje nečinjenje teško je proniknuti. Zlobnici će reći kako je ovdje nesumnjivo riječ o nečijoj lijenosti i nesposobnosti, odnosno manjku empatije od strane nadređenih službenika prema problemima koji pogadaju one obične radnike. Neki od njih otici će čak toliko daleko da će reći kako se ovaj spomenuti problem ne rješava zbog „bolesti“ koja u našoj tvrtki sve više uzima maha i od koje sve više nadređenih „pobiljeva“, a koja se manifestira na način da pri samom spomenu radničkih problema, nadređeni osjeće trenutnu „bol“ u području prepona. Ne znam točno kako na latinskom jeziku glasi naziv ove „bolesti“, ali u običnom narodu najpoznatija je kao „kur.obolja“. Moram priznati da osobno nisam sklon ovakvo pesimističnim pogledima na postojeći problem, već vjerujem kako je ovdje ipak riječ o nedovoljnom broju nadređenih službenika koji se jednostavno fizički ne stignu na prav način posvetiti svim problemima koji se gotovo svakodnevno pojavljuju. O problemu manjka nadređenih





VARAŽDIN – POVIJEST PADOVA I USPONA!

PJE: Dražen Lihter
FOTO: Dražen Lihter

U sjeverozapadnoj Hrvatskoj na desnoj obali Drave nalazi se grad Varaždin, danas sjedište Varaždinske županije, grad obrtnika i male industrije, ali i sačuvanog bogatog kulturnog i povijesnog naslijeđa. U povjesnim izvorima najstarije podatke o imenu grada spominje se u ispravi kralja Bele III. izdanoj 1181. godine pod nazivom Guarestin.

Grad Varaždin je središte Varaždinske županije koja na sjeverozapadu graniči s Republikom Slovenijom, na sjeveru je omeđena s Međimurskom županijom, istočno s Koprivničko-križevačkom županijom, na jugu se dotiče s Zagrebačkom županijom, a na jugoistoku s Krapinsko-zagorskom županijom.

Prirodni uvjeti oduvijek su ljudima bili privlačni i pogodni za život, zato se i grad nalazi na vrlo važnom zemljopisnom području te se s

pravom naziva "sjeverozapadnim vratima Hrvatske". Tu se nalazi još uвijek nedovoljno iskorišten "hrvatski koridor" Budimpešta - Koprivnica - Zagreb - Rijeka.

Kada je 1854. godine donesen plan izgradnje željezničke mreže za Austrijsku carevinu spominje se gradnja pruge Velika Kaniža-Maribor, odnosno dionica Kotoriba-Čakovec-Središće. Varaždinci su poveli akciju kako bi i Varaždin bio obuhvaćen privjeskom na željezničku magistralu Beč-Trst. Predložili su liniju Kaniža-Kotoriba-Prelog-Varaždin-Zavrežje -Maribor, a podržali su ih Trgovačka komora u Zagrebu i Gospodarsko društvo Hrvatske i Slavonije.

Varaždinci su se uporno borili i za izgradnju zagorske željeznice koja bi Varaždin povezala sa Zagrebom. Veliki župan varaždinski i vladin povjerenik Ognjeslav Utješenović Ostrožinski ozbiljno se založio za

gradnju pruge između Varaždina i Zaprešića. Godine 1884. je Ugarsko-hrvatski sabor donio rješenje o gradnji "Čakovečko-zagrebačke (zagorske) željeznice mjesnog interesa". Činjenica je da je željeznica doprinijela modernizaciji gospodarstva Varaždina i okoline. U ovo novo doba ponovno je pokrenuta inicijativa, koju su tada nastojali potaknuti Varaždinci da se izgradi pruga od Golubovca (Lepoglave) do Krapine, jer bi time Varaždin postao glavno željezničko čvorište sjeverozapadne Hrvatske.

Predlagatelji ističu su da bi se realizacijom ovih projekata stvorila jedinstvena transverzala koja bi povezivala Podravinu preko Varaždina s zapadnim dijelom EU. Zgrada kolodvora Varaždin je iz Austro-ugarskog doba, doduše obnovljena 2009. godine. Takvo je i osiguranje kolodvora - elektromehanički privredni blok

uređaj, kod kojeg su u međusobnoj ovisnosti mehanički jednoznačni likovni ulazni signali. Zavisnost se sastoji u tome da se istovremeno može rukovati samo jednim ulaznim signalom. Između ulaznih signala i skretnica ne postoji nikakva zavisnost. Ulazni likovni signali imaju samo jednu ručicu, odnosno jednu mirnu svjetlost. Ljudski faktor je najbitniji u sigurnosti odvijanja prometa.

Kolodvor sa svojim kolosiječnim kapacitetima zadovoljava uvjete jednostranog ranžirnog kolodvora s paralelnim rasporedom kolosiječnih parkova i izvlačnim kolosijekom te se može obavljati manevriranje za potrebe sastavljanja teretnih vlakova. Raspored kolosiječnih parkova je paralelan, a kolosijeci se dijele na glavne i sporedne. Glavni kolosijeci se dijele na prihvatno-otpremne za putničke vlakove i prihvatno-otpremne odnosno ranžirno-otpremne za teretne vlakove.

Kolodvor je otvoren za prijem i

otpremu putnika u unutarnjem i međunarodnom prometu te za prijem i otpremu vagonskih pošiljaka stvari svih vrsta roba osim pošiljaka razreda I RID (eksplozivne tvari i predmeti) u unutarnjem i međunarodnom prometu.

Radna mjesta prometne službe u kolodvoru su šef kolodvora, pomoćnik šefa kolodvora, tehnolog, školski instruktor, prometnik vlakova, nadzorni skretničar i skretničar. Prometnički poslovi u smjeni podijeljeni su na tri radnika i to na centralnog, unutarnjeg i vanjskog prometnika vlakova. Radna mjesta centralnog i vanjskog prometnika vlakova zaposjednuta su permanentno dok je radno vrijeme unutarnjeg prometnika vlakova s prekidom.

Prolazeći kroz povijest Varaždin je bio na udaru velikih događanja. Tako je prosperitet grada trajao sve dok varaždinsku okolicu i sam Varaždin nisu ugrozili Osmanlije. Prestankom turske opasnosti

dolazi do znatnog graditeljskog zamaha unutar gradskih zidina i u predgradima i grad biva ljepši nego prije.

Onda je došao događaj velikog požara 1776. godine (25. travnja) u kojem su izgorjele dvije trećine grada ali je zato slika današnjeg središta Varaždina nastala obnovom postojećih zdanja nakon te katastrofe. Drugi svjetski rat, bombardiranje grada i ruševine. A nakon rata jak gospodarski razvoj i obnova.

Danas smo svjedoci pošasti COVID 19 koja je ispraznila grad od ljudi a kolodvor ostavila bez putnika, gospodarstvo stagnira nema prijevoza tereta željeznicom... a nema ni željezničara... Pustoš. Ali kao što se kroz povijest otjerala Turke, od velikog požara i rata obnovio grad tako će se odagnati i oduprijeti ovoj pošasti a grad i njegovi stanovnici izaći još jači i bolji.





DRAŽEN DAVIDOVIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Kutina

ČESTO RAZMIŠLJAM O MIROVINI

RAZGOVARAO: Branko Marijanović
FOTO: Branko Marijanović

Moj sugovornik Dražen Davidović prometnik je vlakova u kolodvoru Kutina. Dražen je rođen 19. 9. 1960. godine u Sisku. Djetinjstvo i mladost proveo je u Hrvatskoj Dubici gdje je završio osnovnu školu, a gimnaziju je završio u Bosanskoj Dubici. Ljubazno mi je pričao o svojoj Hrvatskoj Dubici te ponešto prenosim kako bi i čitatelji upoznali ovaj prelijepi grad pun povijesnih događanja, spomenika i znamenitosti.

Hrvatska Dubica je općina na Banovini (Sisačko-moslavačka županija). Nalazi se na lijevoj obali rijeke Une nekoliko kilometara prije ušća u rijeku Savu. Hrvatska Dubica ujedno se nalazi na važnoj geostrateškoj točki; na dodiru Zrinsko-pobrđa, te vratima Pounja u prostranu posavsku nizinu, što je omogućilo izgradnju bitnog prometnog smjera iz središnje Hrvatske prema sjeverozapadnoj Bosni. Općina Hrvatska Dubica je po popisu stanovništva 2011. godine na površini od 131 km² imala 2089 stanovnika. Najstariji spomenici govore da je područje današnje Dubice zabilježeno kao rimski lokalitet. Jedno takvo arheološko nalazište bilo je na sprudištu, uzvodno od mosta za Bosansku Dubicu, a drugo prehistorijsko i antičko na položaju Gradina. Natpis na miljokazu rimskega careva Valentinijana I. (364.-375. po Kr.) i Valenta (364. - 378. po Kr.) nađen 1895. na rimokatoličkom groblju, danas se nalaze u Arheološkom muzeju u Zagrebu. Poznate osobe vezane uz Hrvatsku Dubicu su; Ivo Kozarčanin (1911.-1941.), književnik, Mirko Braun "Charlie", nogometni

i Vinko Sabljar-verhovni nadzornik c.k. finansijske straže - napisao knjigu "Miestopisni riečnik kraljevna Dalmacije, Hrvatske i Slavonije" 1866.godine u Zagrebu. Knjigu je posvetio Biskupu Jurju Hauliku.

Nakon kratkog upoznavanja sa znamenitostima, povijesti, stanovništvom i kulturom Hrvatske Dubice nekoliko pitanja za mojeg sugovornika:

Dražene iz kojih ste razloga započeli radni vijek na željeznicu?

Najviše splet okolnosti odnosno druženje sa jednim starim željezničarom iz Hrvatske Dubice koji mi je pričao o dogodovština i radu na željeznicama. Nakon odsluženja vojnog roka u JNA upisao sam jednogodišnju školu za prometnika vlakova u tadašnjem ŽOC-u u Zagrebu.

Jeste li prije dolaska na željeznicu imali kakvog drugog radnog iskustva i kako biste usporedili početak Vašeg radnog staža sa ovim današnjim?

Ne, od prvog radnog dana do danas isključivo radim na željeznicama. I danas se rado sjećam svog početka rada kao mladog prometnika vlakova u kolodvoru Ivanić Grad 1983. godine. Isto čega se sjećam na samom početku mog rada je kapitalni remont pruge Dugo Selo-Novska. Sjećam se velikog broja vlakova za prijevoz putnika, puno teretnih vlakova i brzine 120 km/h. Danas je putnika u odnosu na to vrijeme vrlo malo, brzina 60-80km/h i na sreću čini mi se u zad-

nje vrijeme dolazi do pozitivnog povećanja teretnog prijevoza.

Cini li Vas sadašnji posao zadovoljnim?

Još uvijek mogu reći da sam većim dijelom zadovoljan svojim radnim mjestom ali da bi trebalo unaprijedit neke stvari isto stoji. Uvijek se može bolje.

Da možete promijeniti neku stvar na poslu što biste prvo promijenili?

Kao prvo treba poboljšati uvjete boravka i rada u službenim prostorijama, nabaviti kvalitetnije ergonomiske stolice i urediti čajnu kuhinju koje trenutno nemamo a ima prostora.

Ima li učestalih smetnji na SS uređajima kojima rukujete i koristite li svakodnevno u radu informatičku opremu te kako ste zadovoljni tim područjem?

Kvarovi na SS uređajima nisu učestali s obzirom na starost istih a održavanje se provodi dobro i na vrijeme. Informatička oprema je relativno nova tako da nema većih problema sa istom.

Kakva je suradnja sa kolegama iz drugih željezničkih poduzeća? Sa kolegama iz drugih HŽ poduzeća u kolodvoru i na cijeloj pruzi je odlična, korektna i prije svega profesionalno surađujemo.

Kako na zdravlje i privatni život utječe Vaš smjenski rad i kako ste zadovoljni radnim uvjetima?

Na početku rada na željeznicama teže sam se privikao na smjenski rad

ali nakon dugogodišnjeg rada čovjeku to postane navika i normalno živite sa tim. Što se tiče radnih uvjeta kažem da uvijek može bolje. Neka trenutna situacija ne bude u silaznoj putanji i može se izdržati.

Imate li negativnih iskustava sa putnicima i prigovaraju li putnici voznom redu?

U kolodvoru Kutina prometnici vlakova ne prodaju karte, a kada sam na zamjeni u kolodvoru gdje prometnik vlakova prodaje karte nisam imao negativnih iskustava. Što se tiče prigovora voznom redu znate kako se kaže „nije se još radio onaj koji bi svim ljudima ugodio“!

Plaća radnicima HŽ Infra nije povećana od 2007. godine. Kako Vi doživljavate tu situaciju?

Na ovu situaciju reagiram kao i svaki drugi zaposlenik Infre i kažem da to nije u redu. Troškovi

života rastu a plaće toliki niz godina stagniraju što čini mi se nije u drugim firmama.

Zove li Vas poslodavac u prekovremeni rad, ako poziva da li Vam je to i plaćeno?

U zadnje vrijeme zbog nedostatka broja izvršitelja ima poziva na prekovremeni rad po potrebi a ti se sati uredno plate.

Razmišljate li o mirovini?

U ovoj neizvjesnoj situaciji na HŽ sve češće razmišljam o odlasku u mirovinu i nadam se i veselim tome jer stječem uvjete za redovitu mirovinu negdje u travnju 2021. godine. Treba se malo i zasluženo odmorit.

Imate li kakav hobi, čime ispunjavate slobodno vrijeme?

Što se tiče hobija ne mogu se posebno nečim pohvaliti jer nemam previše slobodnog vreme-

na zbog obaveza i posla. U slobodno vrijeme volim ponešto pročitat i imam lijep broj knjiga u svojoj kućnoj biblioteci.

Možda želite za kraj ovog razgovora uputiti poruka našim kolegama i kolegama?

Nadam se da će željeznica u budućnosti opet biti prva na listi prijevoznika a rad na njoj privilegija i ponos te da će se obnoviti pruge i povećati obim posla! Osobno se pridružujem ovim dobrim Draženovim porukama s nadom da će se to i ostvariti. Isto tako Draženu želim da 2021. godine ode u dugu, dobro plaćenu i zaslženu mirovinu i da nakon 45 godina rada nađe kutak mira i zadovoljstva bez stresnih situacija!



BROJ 99 travanj 2020.

„AJMO DELAT“

Piše: Darko Vurdela

Foto: <https://pixabay.com/>

Karantene i samoizolacije. Hm... Dok koristimo stare godišnje i nove godišnje i neznam koje više godišnje i maštamo o vlakicima punim putnika, dode čovjeku da malo razmisli o svemu. Tako i ja. Sjetim se nekih izreka pametnih ljudi i uzrečica pa si mislim kako to da to nije uvijek baš mjerodavno. Kažu život čine male stvari i kako treba biti vesel s malim stvarima. Neću reći da mi je prvo na pamet pala moja kolegica koja se sigurno ne slaže s time, a sada se vjerujte ne slažem ni ja. Eto taj virus je tako mali, sićušni a uopće me ne čini sretnim. Preživili smo i ratove i krize ali vlakovi nisu stali. Vozilo se i pod uzbunama i kad nije bilo nafte i kad se struja reducirala, a sada muk. Tišina! Sve zbog jedne male, sićušne stvarčice koja se zove covid -19. E sad, naravno da mi željezničari nismo samo željezničari nego ljudi koji se razumiju u sve i svašta, a sad smo zatvoreni u četiri zida i ostalo nam je samo da „lajemo“

Naravno i opet meni padaju vrhunske ideje da se pomogne sustavu i željeznicu i što je najbitnije - radnicima. Samo naravno problem je što nam je krizni stožer zabranio okupljanje i kretanje, pa nemam mogućnosti pokucati na vrata omiljenog mi kolodvorskog predstavnika poslodavca, da mu iznesem svoju ideju. Znači ja sam protiv obustave prometa, tj. protiv zatvaranja kolodvora! Zamislite, zaključati stotine kvadrata kolodvorskog prostora i ograditi ga trakom kao da se zgrada ruši ili je netko počinio nekakvo zlodjelo! Neee. Treba vratiti sve ljude natrag na posao, samo malo promjeniti točke ugovora o radu i to u djelu „Opis radnog mjesta“. Tu smo mi i za propustiti neki vlakic ako zaluta, ali zamislite koji je to potencijal. Neka firma kod privatnog kapitaliste koja radi u tri smjene donosi ogroman prihod, a zbog čega nebi i mi to mogli. Evo recimo pošto nije prošao moj prijedlog za OPG HŽI onda se trebamo bazirati na tihi rad. Recimo, mogli bi pomoći državi i svijetu u ovim teškim trenutcima i da u svaki kolodvor postave po jedan uređaj za testiranje na te virus. Sad naravno netko će reći da mi nismo školovani za to. Pa nismo ali nismo školovani ni za informatičara pa radimo sve, nismo školovani ni za korištenje modernih blagajni pa radimo s njima. Dakle, jedno predavanje i jedno ko foli ispitivanje i možemo raditi, ipak smo mi prometnici „Katice za sve“ i možemo raditi sve i svašta. Naravno predavanje i ispitivanje mora biti online, to valjda već znamo. Ako se to poslodavcu ne dopadne, iako ne vidim razlog, ali eto uvijek treba imati i rezervnu opciju, mogli bi se baviti politikom. Organiziramo stranku HŽI i radimo online. Opet inovativna stvar u svijetu. Nitko nema političku stranku koja je aktivan i dostupna 24 sata dnevno s mnogobrojnim aktivnim članovima. Ma ni sabor nam ne treba jer sve

BROJ 99 travanj 2020.

rasprave se mogu vršiti preko mapera. Imamo već organiziranu hijerarhiju unutar stranke i sve se zna.

Ni to Vam se ne sviđa? A onda nam podijelite šivaće mašine pa ćemo se baviti izradom i izvozom zaštitnih maskica ili ćemo proizvoditi antiseptike. U svakom kolodvoru postoji sigurno bar jedan djelatnik koji je vlasnik uređaja za destilaciju voćnih fermentacija, a vjerujem da se to može lako prilagoditi trenutačnim potrebama. Evo siguran sam da bi moja iznimno draga kolegica ustupila svoj destilator samo da se spasi svijet, naravno uz nekakvu naknadu.

Zamislite samo proizvodnju u tri smjene ili u turnusu! Sav gubitak bi namirili u roku nekoliko mjeseci dok traje ova gungula uzrokovana sitnicom koja se golim okom ne vidi, a sve nas je zatvorila!!!!



BROJ 99 travanj 2020.



SUTONOVE CRTICE O ŽELJEZNICI

PIŠE: Vjekoslav Suton
FOTO: Vjekoslav Suton



Željeznički dimnjačar

Željezница je imala svoje dimnjačare koji su išli po kolodvorima i čistili dimnjake. Zagrebački dimnjačar je bio negdje iz ili od Popovače. Njegova dionica je bila od Novske do Zagreb, preko Siska i Dugog Sela, Sunje do Dobrljina, Zageba do Kumrovcu i Sesveta preko RK do H. Leskovca. Dan ranije dimnjačar bi tražio da se prestane negdje oko pol noći ložiti kako bi drugi dan on mogao čistiti. I tako u Zaprešiću u pol noći se prestalo ložiti. Isto tako je bilo i u Regeneraciji (uz prugu prema S. M. s lijeve strane hale). Zima ne loži se. Nema dimnjačara

cijeli dan. Mi poslije podne naložimo. Ko hebe, njega i njegovo čišćenje. Kad eto ti njega drugi dan. Buni se što smo naložili. Onaj dan kad je trebao čistiti on ti lijepo ode u selo i za novce ljudima čisti po kućama. Jedan gemišt tamo, jedan vamo i on se napije. I dobro bilo pa prošlo.

Ja radim na zamjeni u Kumrovcu. Oko 21 sat dolazi vlak iz Zagreba koji se odmah vraća natrag. Ja izlazim pred vlak. Silaze putnici, kad među njima i željeznički dimnjačar. "Od kud tebe vamo? Kad te treba onda te nema a sad kad nikome ne trebaš dolaziš u Kumrovec po noći. Ma sjeo

sam na krivi vlak." Vlak za Kumrovec je pokretan sa VD kolosijeka od kud su išli vlakovi prema Sisku, Zagorju i Karlovcu. VD kolosijeci su ona 3 na peronu 4 i 5 ispred Doma zdravlja željezničara. Naš dimnjačar je malo popio, sjeo u krivi vlak i u topлом zaspao. Trebao je ići u Sisak i tamo na tom djelu negdje čistiti drugi dan. Nastavim ja priču sa njim: "Pa kako si mogao u krivi vlak sjesti, zašto nisi pazio? Ooo, pa nije ovo meni ništa. Bio sam ti ja tako i u Bihaću."



BROJ 99 travanj 2020.

100 YEARS LATER

u skretanje by nenad katanich



MNOGO PUTA
CITIRANA IZJAVA
DA NAROD
KOJI IGNORIRA
POVIJEST, NEMA
BUDUĆNOSTI,
MOŽE SE
PRIMIJENITI I NA
NAS.

Ovo „koronaško“ vrijeme je riječ o izmišljenom liku u knjizi i filmu „Strogo kontrolirani vlakovi.“ Ja sam čuo izreku da su željezničari u stvari lijeni seljaci ili propali đaci. U svakom slučaju, danas, koliko ja mogu vidjeti, mi smo u rangu uhljeba. Koliko smo sami tome doprinijeli? Mnogo puta citirana izjava da narod koji ignorira povijest, nema budućnost, može se primijeniti i na nas. Nije čudo što su drugi zaboravili i ignoriraju nekad časni željeznički zanat. Tako surfajući internetom, za datum 15. travnja moći ćete naći da je 1452. rođen slikar i izumitelj Leonardo da Vinci. Ili da je 1865. ubijen Abraham Lincoln. Ljubitelji numerologije i mistike čak tvrde da je taj datum uklet - jer je, između ostalog, 1912. godine potonuo Titanik. Osim mene, koliko znam, željezničare nitko i ne spominje. Ako bi se netko i usudio spomenuti prošlost i ulogu željezničara u društvu i borbi radnika za njihova prava - dostojanstven život s pristojnom nadnicom za rad u humanim uvjetima rada. Samim tim spominjanjem, dobivamo etiketu. Ali danas, sto godina kasnije, gdje smo? Što smo? Ako već želimo zaboraviti vrijeme „mraka“ i lidere istog, ako hoćemo biti iskreni, povijest ne počinje s našom generacijom. Mi još ne znamo da li će i kako biti sklopljen kolektivni ugovor. A

prije sto godina ozloglašena Kraljevina SHS mobilizirala je željezničare u vojsku kako bi prekinula njihovu borbu za dostojanstveni život i poštenu nadnicu. Čak je i izvršeno oružano nasilje od strane represivnih državnih organa nad prosvjednicima u Ljubljani, na Zaloškoj cesti. Ipak je na kraju povećala nadnice za 10% i smjene skratila sa 24 na 16 sati. Zanimljivo mi je bilo pročitati u materijalima Muzeja Međimurja (dostupnima na internetu) da su željezničari zaustavili vlakove na otvorenoj pruzi i „netragom nestali“ iz svojih kuća i kolodvora. Vojska ih nije mogla pronaći. Posebno me se dojmio tadašnji šef kolodvora Čakovec, gospodin Antun Dores, koji je morao pozvati vojsku u pomoć kada su „nestali“ željezničari, ipak se pobrinuo da po okončanju štrajka nitko od željezničara nije bio otpušten.

Možda bi se trebali sjećati i takvih ljudi?

Uglavnom kakva nam je budućnost vidjeti ćemo kada ona dođe...

Razmislimo isplati li se sjećati časnih ljudi koji su doprinijeli našoj željezničkoj zajednici, pa i društvu općenito, kako bi promicali pozitivne vrijednosti, pa i samo dostojanstvo nas i naše struke.



foto: Dinko Alilović

