

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

SVIBANJ 2020.



USUSRET FINALU

KOLEKTIVNI PREGOVORI U HŽI

DA SE NIKAD NE PONOVI

ZVONIMIR FLINČEC

PAD BASTILJE - ISTOČNA VERZIJA

SLUČAJ IVICA SKOKIĆ

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

MILJENKO JERGOVIĆ

100. BROJ

FOTO: Nebojša Gojković



MAKOVI



100 - NAŠ PONOS

Stotka je naš ponos. Projekt pokretanja i izdavanja sindikalnog mjesečnika „Na peronu“ je naš ponos. Koliko je to težak posao govori i činjenica da smo jedini sindikat u Lijepoj našoj koji to radi (koliko nam je poznato).

Od prosinca 2011. do svibnja 2020. mjesec za mjesecom, dogurali smo do 100-tog broja „Na peronu“. Sad, kad se okrenem iza sebe i prelistam sve te događaje i borbe s problemima koji se jednostavno zovu: kako „napuniti“ zamišljene stranice - čini se nemogućom misijom. Većina nas nije imala nikakvog iskustva s kontinuiranim pisanjem. Nekad-nekad napisali bi nekoliko rečenica o problemu tu, pored nas, i to je to. Jednako velik problem bile su i fotografije kojima je trebalo opremiti tekstove. Znali smo za renomirane fotografе željezničkih tema, ali tražili smo sebe, svoje, naše. U pripremno vrijeme dogovarali smo samo da ritam izlaženja bude mjeseci, onakav kako izlazi i Željezničar.

Danas, uz 100 broj, mogu napisati da smo već uhvatili rutinu, otkrili

smo teme koje govore o željeznicama, do tada neispričanih priča, drugaćijih perspektiva. Pokrili smo objavama i neka područja koja se na ovim željezničkim prostorima nitko nije usudio baviti. Odjednom je postalo moguće da naslovnicu krasiti skretničar ili manevrist, prometnik ili netko drugi iz reda običnih radnika. Jedino što nismo htjeli je da „Na peronu“ prekrije sindikalno žutilo. Poslodavac je dobio mogućnost pojaviti se i govoriti u prilikama kad smo mi procijenili da je korisno za one kojima je „Na peronu“ i namijenjen. Jubilej je prilika za čestitke. Uz nas koji smo stvarali sve te brojeve „Na peronu“ je iznjedrio dvojicu kolega koji su svojim pisanjem postali naš zaštitni znak: Nenad Katanić i njegove satirične kolumne „u skretanje“ i Nebojša Gojković i njegovi britki tekstovi o željezničkoj stvarnosti. Kako njima, tako i svim drugima koji su se javljali i čije smo radove objavljivali veliko hvala. HVALA!

Anto Iličić

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,
Josip Tirić, Luka Serajić, Mario Grbešić,
Nebojša Gojković, Nenad Katanić, Tomislav
Tonković.

Fotografije: SPVH

Naslovnica:
Mario Grbešić, predsjednik SPVH

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



UZ KOLEKTIVNE PREGOVORE U DOBA KRIZE U HŽI

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

Za uvod ponovimo da je kolektivno pregovaranje proces pregovora između sindikata i poslodavaca s ciljem postizanja dogovora o reguliranju radnih uvjeta, proces kojim socijalni partneri, sindikati i poslodavci, pokušavajući postići zajednički dogovor u interesu obiju strana.

Kriza uzrokovana epidemijom koronavirusa javila se poslodvacu kao uvjerljivo pokriće za smanjenje ionako smanjenih prava radnika HŽI koji gotovo žive i rade u uvjetima siromaštva i straha. Nedostatak kriznog zakonodavstva očituje se u činjenici da naš poslodavac ali ni RH nema radno zakonodavstvo predviđeno za krizne situacije. Usaporede radi, Njemačka i Švicarska imaju institut skraćenog radnog vremena, a onda i sve ostalo uređeno u skladu sa skraćenjem. Bolest COVID-19 svima nama iznenadan

je događaj i kao cijeli svijet ni HŽI nije bila pripremljena za rješavanje posljedica krize. Razmjeri se nisu mogli predvidjeti, a objektivno, u ovom trenutku, ni posljedice.

Za sada potihe najave govore da će se Hrvatska suočiti s gospodarskim posljedicama pandemije u težem obliku nego što su bile posljedice nakon Domovinskoga rata. U tim okolnostima od nas se traži nekakva solidarnost, a još od 2007. „solidarno“ su nam uskratili bilo kakav rast plaća.

Danas, umjesto razumnog povećanja plaća i materijalnih prava radnika u HŽI koje bi poslužilo kao dosizanje onoga što je Vlada RH priхватila u slučaju HŽPP i HŽ Carga, mic po mic, stigli smo u vrijeme krize u kojem bilo kakvo traženje povećanja poslodavac proglašava svetogrđem. Jednako tako, od nas se traži da našu mizeriju dodatno smanjimo jednako kao i oni koji su redom prethodno povećavali

svoje plaće i svoja primanja.

U vrijeme kad budete čitali ove retke bit će poznato potpisuje li se novi KU s rokom trajanja do 28. veljače 2020. plus sedam mjeseci produžene primjene ili idemo na Pravilnik o radu. Novi KU jednak onome koji je u produženoj primjeni.

14. svibnja 2020. Poslodavac nam je dostavio Prijedlog KU u kojem u odnosu na važeći KU ne prihvata naše prijedloge:

PRERASPODJELA

Poslodavac je obavezan napraviti plan preraspodjele radnog vremena za svako razdoblje iz ovog članka uz popis poslova koji će se obavljati u preraspodjeli i navođenje radnika koji će biti uključeni u preraspodjeljeno radno vrijeme te vremensko razdoblje u kojem će ti radnici raditi preraspodjeljeno radno vrijeme te je dužan prije objavljivanja plana

savjetovati se sa radničkim vijećem.

PISANO UPOZORENJE

Kada se radniku izda upozorenje, njegov rad posebno će nadzirati neposredni rukovoditelj sljedećih 60 (šezdeset) dana.

Pisano upozorenje briše se iz službene evidencije radnika po isteku jedne godine od dana kada je radnik primio pisano upozorenje, te se nakon isteka ovog roka ne može koristiti protiv radnika.

PRIJEVOZ NA POSAO I S POSLA

Zbog upozorenja naših sindikalnih povjerenika s terena prinuđeni smo zatražiti da se naknada za prijevoz riješi pravičnije od one koja danas važi i to na slijedeći način:

Radnika koji ima manje od dva kilometra od adrese stanovanja do adrese mjesta rada nema pravo na naknadu troškova prijevoza.

Radnik koji ima mogućnost prijevoza

na posao i s posla javnim prijevozom ima pravo na naknadu koja je jednaka kunskom iznosu cijene mjesecne prijevozne karte javnog prijevoza

ili na kunski iznos naknade koja je jednaka umnošku cijene pojedinačnih prijevoznih karata za dolazak na posao i povratak s posla u visini od 1,20 kn po prijeđenom kilometru (za svaki dolazak i povratak). Maksimalan iznos mjesecne naknade za prijevoz pojedinog radnika iz ovog stavka ne može biti veći od 2000,00 (dvije tisuće) kuna.

Za radnike koji na posao putuju više od 150 km u jednom smjeru poslodavac će donijeti posebnu odluku o visini naknade za prijevoz, ali ne manjoj od 2000,00 (dvije tisuće) kuna mjesечно. U svrhu smanjenja putovanja radnika na velike udaljenosti (100 i više kilometara) poslodavac će tijekom svake godine važenja ovog KU radnicima koji na takvim relacijama putuju 10 i više godina ponuditi mjesto rada koje je bliže mjestu pretežnog boravišta radnika.

od adrese mjesta rada, nadoknađuju se troškovi prijevoza za dolazak na posao i povratak s posla u visini od 1,20 kn po prijeđenom kilometru (za svaki dolazak i povratak). Maksimalan iznos mjesecne naknade za prijevoz pojedinog radnika iz ovog stavka ne može biti veći od 2000,00 (dvije tisuće) kuna.

Za radnike koji na posao putuju više od 150 km u jednom smjeru poslodavac će donijeti posebnu odluku o visini naknade za prijevoz, ali ne manjoj od 2000,00 (dvije tisuće) kuna mjesечно. U svrhu smanjenja putovanja radnika na velike udaljenosti (100 i više kilometara) poslodavac će tijekom svake godine važenja ovog KU radnicima koji na takvim relacijama putuju 10 i više godina ponuditi mjesto rada koje je bliže mjestu pretežnog boravišta radnika.

Mi do zaključenja ovog broja ne znamo idemo li na potpisivanje novog KU ili ćemo od 1. lipnja 2020. raditi uz uvjete iz Pravilnika o radu koji je prilično restriktivan na ionako teške radne prilike u kojima rade radnici HŽI.





PAD BASTILJE - ISTOČNA VERZIJA

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

U jednom od prijašnjih izdanja našeg glasila, u tekstu pod naslovom „SRAMOTA KOJATRAJE“ („NA PERONU“ broj 98., ožujak 2020.g.), imali ste priliku saznati gotovo nevjerljivu priču o slučaju našeg kolege Ivice Skokića. Podsećanja radi, Ivica ima 54 godine, nadzorni je skretničar u kolodvoru Osijek, a prije 10 godina završio je školu za prometnika vlakova. Osim toga, hrvatski je branitelj i dragovoljac Domovinskog rata, a punih devet godina proveo je u prognaništvu. Problem s kojim se susreće u Regiji Istok je taj što mu je svih ovih spomenutih 10 godina sustavno onemogućavano da napreduje na radno mjesto za koje se školovao, odnosno za prometnika vlakova. Uzalud su bile zamolbe, dopisi, obraćanja, uvjerenja; 10 godina Ivica se nije pomakao iz skretničarske blok kućice. I ne samo on, u Regiji Istok od onih koji kao Ivica čekaju na ugovor za prometnika vlakova mogao bi se

sastaviti nogometni tim, i to sve sa rezervama. Naslov teksta u kojem se spominje SRAMOTA, primjenjiv je u najvećem dijelu HŽ Infrastrukture, točnije svugdje osim u Regiji Istok; ovdje to nije SRAMOTA već redovno stanje. Najsramotniji od svega bili su razlozi kojima se pravdilo ovakav Ivičin status i koji kod svakog normalnog čovjeka vrijedaju zdrav razum, od kojih je uvjерljivo najčešći bio onaj kako „nema dovoljno ljudi“ koji bi zamijenili Ivicu. Pa koliko ih treba da bi zamijenili jednog čovjeka? Zato su u tih 10 godina svi oni koji su tvrdili da nema dovoljno ljudi, uredno napredovali za stepenicu ili dvije prema vrhu. U njihovom slučaju ljudi nije nedostajalo. Kada se prije dvije godine kolega Kristijan Sambolec počeo javljati na sve one propale interne natječaje za radno mjesto prometnika vlakova u kol. Čaglin, onda su pojedine regionalne veličine kao razlog za odbijanje tih njegovih prijava navodile nekakav

famozni spisak, odnosno neku vrstu rang liste koju su oni sastavili. Na toj listi navodno su bili svi skretničari koji imaju završenu školu za prometnika vlakova, a regionalni moćnici tvrdili su tada kako se Kristijan nalazio na dnu te liste. Kriterije po kojima je lista slagana nikada nismo saznali. U slučaju Ivice Skokića ta lista nikada nije spominjana, a iz ranijeg iskustva možemo zaključiti da je to vjerojatno zbog toga što se on nalazio na njenom vrhu. Toliko o principijelnosti. U onom spomenutom tekstu, između ostalog, najavljen je i kako ćemo se mi kao sindikat ponovo obratiti svim relevantnim državnim institucijama da bismo upozorili na nepravdu koja se provodi prema našem kolegi i da ćemo to raditi onoliko puta koliko bude potrebno kako bi se ta nepravda konačno ispravila. U skladu s navedenim, dana 4. svibnja upućeni su dopisi na slijedeće adrese: Uredu predsjednika RH gosp. Zorana Milanovića, Uredu premijera RH gosp.

Andreja Plenkovića, državnom tajniku u Ministarstvu hrvatskih branitelja gosp. Ivanu Vukiću - Niperu, ministru prometa gosp. Olegu Butkoviću, predsjedniku Saborskog odbora za ratne veterane gosp. Josipu Đakiću, županu Vukovarsko-srijemskom gosp. Boži Galiću... To je ono što je održano zvanično, dok je onih nezvaničnih kontakata s osobama koje svojim autoritetom mogu utjecati kako bi se nepravda prema Ivici ispravila bilo puno više. Ovom prilikom zahvaljujem se svim svojim prijateljima i kolegama koji su „potegli“ neka svoja privatna poznanstva, a sve u cilju kako bi se jedna ovakva, prije svega humana akcija, konačno riješila na pozitivan način. Istog dana, Ivici je dogovoren i sastanak u Područnoj jedinici Ministarstva hrvatskih branitelja u Osijeku, a koji je realiziran već dan poslije, točnije 5. svibnja. S Ivicom je tada razgovarala voditeljica odsjeka gđa Sanja Ivković, koja je i sama već od ranije bila upoznata s problemima s kojima se hrvatski branitelji susreću u HŽ Infrastrukuri. Najzanimljivija je bila njezina opaska kako oni ovdje na istoku kao Područna jedinica najviše problema vezanih uz tretman hrvatskih branitelja imaju upravo u HŽ Infrastrukturni. Treba reći kako se gđa Ivković odmah angažirala na rješavanju Ivičinog problema, te su isti dan poslani dopisi na adresu HŽ Infrastrukture u kojima se traži očitovanje odgovornih o predmetnom slučaju. I gle čuda, samo dan poslije, točnije 6. svibnja, gotovo bez „ispaljenog metka“, pala je „Bastilja“! Naime, tog dana Regija Istok, „ničim izazvana“, donijela je odluku da se Ivica Skokić za nešto manje od 10 dana (15. svibnja), uputi u kol. Darda na stručno ospozobljavanje za radno mjesto prometnika vlakova. Ovo je posebno zanimljivo iz razloga što je samo dva dana ranije, jedan od onih koje Ivica, a i svi mi ostali angažirani na ovom slučaju, prepoznajemo kao jednog od glavnih „kočničara“ njegova napredovanja, ne znajući za dopise koje smo uputili, tvrdio kako nema nikakve šanse za skorije Ivičino stažiranje. Kao razlog navodio je već spominjane besmislice o nedostatku ljudi. Kažem da je ovo posebno

zanimljivo iz razloga što je taj isti dobri čovjek samo dva dana kasnije, sam sebe demantirao odlukom o upućivanju Ivice Skokića u kol. Darda na stažiranje. Vjerodostojno, nema što! Što bi rekao jedan bivši ministar: „Ja nikad ne lažem, samo ponekad ne govorim istinu!“ I kako to obično biva ovdje na istoku, nakon donošenja odluke o stažiranju, kreće dobro orkestrirana priča „ekipe iz predgrađa“ o brizi za „naše dečke“, o „naporima“ koje su oni sve ove godine uložili kako bi im omogućili napredovanje, i ono neizbjježno: o nerazumijevanju na koje su prilikom tih svojih „napora“ nailazili od strane „onih“ iz Zagreba. Naravno, nikad oni neće priznati da je ovo Ivičino stažiranje plod angažiranja našeg sindikata, kao što to ni u bezbroj ranijih slučajeva nisu priznavali. Obično nakon takvih događaja kažu kako su to upravo oni svo vrijeme poticali, a puka je „slučajnost“ da se to realiziralo baš nakon što bismo mi poduzeli neke konkretne korake na njihovom rješavanju. Tako su „slučajno“ prometnici vlakova postali naše kolege, a do tada skretničari Jerko



Baričević, Luka Matovina, Ivana Erdec, Kristijan Sambolic, tako je kolega Darko Milković „slučajno“ dobio premještaj iz kol. Zdenci-Orahovica u kol. Đurđenovac, „slučajno“ je i kolega Ivica Pravda nakon više od 20 godina dobio na korištenje novi stan, „slučajno“ su poboljšani radni uvjeti na način da je na većini objekata stavljenova stolarija, da su prostori klimatizirani, da sva mjesta rada imaju vodu za piće... Sve se to baš „slučajno“ poklopilo s našim angažmanom. Zanimljivo kako se to nekim drugima ne može ni „slučajno“ dogoditi. Iako nisam prorok, sa sigurnošću mogu ustvrditi kako će s naše strane već u bliskoj budućnosti ovakvih „slučajnosti“ biti još. Naravno, i ova „slučajnost“ s Ivčinim stažiranjem pokušala se na sve načine amortizirati, i to nekim već pomalo zaboravljenim metodama. Neki stariji čitaoci koji pamte i onaj bivši sistem, sjetit će se kako su se u bivšoj državi kad god se radio neki veći projekt ili društveno važan događaj, sudionici birali po takozvanom „republičkom ključu“. To je značilo da iz svake od bivših republika bude angažiran barem po jedan sudionik. Kako se i ovdje u Regiji Istok baštine neke (ne)drage nam tekovine, tako su pored Ivice na stažiranje upućena još dvojica kolega, i to na način da članstvom buduzastupljena sva tri sindikata koja ovdje djeluju, jer nije se smjelo dopustiti da

ona „banda“ iz SPVH-a opet „progura“ nekog svog (to bi onda moglo destruktivno utjecati na one ostale). Kod određivanja njihovih mentora već nije bilo „ključa“, odnosno izbor se temeljio isključivo na kvalitetu, tako da su izabrana trojica ponajboljih prometnika vlakova ne samo u Regiji Istok, već vjerojatno i u čitavoj HŽ Infrastrukturi. Zanimljivo je kako još do jučer nije bilo dovoljno ljudi da bi se autorizirao jedan čovjek, a sada ih odjednom ima dovoljno da se autoriziraju njih trojica! Da nisu neki od tih kojih nije bilo u međuvremenu uskrsnuli? Kako ide ona pjesma Alke Vuice? „LAŽI, LAŽI, LAŽI ME...“ Istine radi, treba reći da se i u onom prošlom tekstu, kao i u svim dopisima poslanim na sve one spomenute adrese, pored Ivice Skokića spominjalo i ostale kolege koje kao on, a zahvaljujući dobrim ljudima iz Regije Istok, već godinama čekaju priliku za napredovanje. Nismo pravili razliku ni po kakvom „ključu“, a Ivica Skokić bio je samo „obrazac“, odnosno praktičan primjer kako ni čovjek s jednom takvom biografijom i ratnim putem, u Regiji Istok 10 godina ne može napredovati. Ali da ne ulazimo sad u neku problematiku o kojoj je manje više sve rečeno i poznato. Ono što je u ovom trenutku jedino bitno, jeste to da smo nakon 10 godina grčevitog otpora od strane regionalnih struktura, konačno uspjeli pokrenuti stručno osposobljavanje Ivice Skokića i

ostalih naših kolega za zanimanje za koje su se oni prije toliko godina i školovali. Bez obzira na sve, sramotna je činjenica da će svi oni tek ove godine dočekati ono što su kolege slične njima, a koje su imale tu sreću da rade u drugim regijama, već odavno apsolvirale. Što reći nakon svega? Možda još jednom spomenuti ove dobre ljudi iz Regije Istok koji su se 10 godina dostažanstveno opirali Ivčinom napredovanju? Mora im se priznati da su pružili energičan i dobro organiziran otpor, toliko uporan da se na trenutke činilo kao da im se radi o životu ili smrti. Nikakve zamolbe, dopisi, obraćanja i uvjerenja nisu ih ni na trenutak pokolebali. Naravno, možda trenutno jesu izgubili „bitku“, ali nisu izgubili „rat“. Već se mogu čuti priče kako će Ivica ove godine vjerojatno i odstažirati za prometnika vlakova, ali će zato ugovor za to radno mjesto čekati duže nego što je čekao ovo stažiranje. Samo po sebi, ovo je još jedna u nizu gluposti lokalnih dokoličara, jer zbog njegovih godina nešto takvo ni praktički nije izvodivo. Možda će oni stvarno i odugovlačiti s davanjem ugovora, mada ja osobno smatram da će Ivica svoj ugovor za prometnika vlakova dobiti vrlo brzo po završetku stažiranja. Kako? Pa, sasvim „slučajno“... A možda u međuvremenu kupi vikendicu pa će mu onda samo nebo biti granica!



BROJ 100 svibanj 2020.



PROBLEM S PARKINGOM U KOLODVORU ZDENCI-ORAHOVICA - EPILOG

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

U prošlom broju lista „NA PERONU“, a koji je zbog dobro nam poznatih okolnosti s koronavirusom po prvi put objavljen samo u informatičkom obliku, našao se i tekst pod naslovom „PROBLEM S PARKINGOM U KOL. ZDENCI - ORAHOVICA“. U tom tekstu upozorili smo na probleme koje naše kolege iz tog kolodvora imaju prilikom dolaska na posao, a vezano uz pronaalaženje mjesta za parkiranje svojih osobnih vozila. Naime, budući se u neposrednoj blizini kolodvorske zgrade nalazi i privatna tvrtka, neki njeni zaposlenici već godinama običavaju parkirati svoja vozila na kolodvorskem prostoru koji je za razliku od prostora njihove tvrtke,

puno uređeniji i s više hladovine u ljetnim mjesecima. Takvo njihovo neodgovorno ponašanje često je puta znalo izazvati verbalne sukobe između njih i naših kolega, a prilikom jednog takvog moral je intervenirati i policija. O ovom problemu u nekoliko navrata što pisnemo, a što usmeno, obavijestili smo odgovorne ljudi u Regiji Istok. Nažlost, svaki put bez uspjeha. I sve tako do prošlog mjeseca i objave spomenutog teksta. Tada se očigledno nešto pokrenulo i počelo rješavati, tako da su već početkom ovog mjeseca, točnije 7. svibnja, od strane djelatnika tvrtke „Pružne građevine“ obilježena parkirna mjesta iza kolodvorske zgrade i to na način da se na njih ne smiju



MARIO GRBEŠIĆ
predsjednik SPVH

SINDIKAT SU RADNICI

razgovor s Mariom Grbešićem, predsjednikom SPVH

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Rođen je, sada već davne '76 u Vukovaru, djetinjstvo, prvi 15 godina, proživio u Tovarniku. Pokojni djed Žarko bio je željezničar, čuvar ŽCP-a u Orliku. Prvi susret sa željeznicom dogodio mu se upravo zahvaljujući djedu. Davne '82 ili '83 poveo ga je u noćnu smjenu na svoje radno mjesto, što je njemu kao djetetu bio popriličan doživljaj – zajedno s djedom spuštao je „rampu“, udarao žigove na kartonske karte i ispraćao vlakove koji su u ono vrijeme „tutnjali“ normalnim brzinama. Iako je uz djeda i dobar dio rodbine radio na željeznici, tek je Domovinski rat i progonstvo Mariov život usmjerilo ka željeznicima. Nakon završene osnovne škole upisuje jezičnu gimnaziju u Vinkovcima gdje i završava 1. razred, a onda zbog ratnih okolnosti školovanje nastavlja u Zagrebu u poznatom ŽOC-u. Školu završava '94 ali na posao u struci (prometnik vlakova) čeka do 2005. godine. Prvo radno mjesto bilo je u kolodvoru Dugo Selo, nakon toga u Koprivnici gdje i počinje njegov sindikalni put. U Koprivnici upoznaje puno dobrih ljudi, ali posebno ističe pokojnog Krešu Posavca uz kojeg je napravio „prve sindikalne korake“ i bez čijeg mentorstva, znanja, pomoći a prije svega prijateljstva (što je svakako bila privilegija i na što je iznimno ponosan) danas možda ne bi ni postojao u sindikalnom smislu. Danas živi u Velikom Potočecu (prigradsko naselje grada Križevaca) u obiteljskoj kući sa suprugom Renatom i troje djece (Domagoj, Ana i Nika). Obitelj je ispunila sve dijelove njegove životne slagalice i zbog toga se smatra iznimno sretnim čovjekom.

Nedavno ste izabrani za predsjednika Sindikata prometnika vlakova Hrvatske. Jesu li se slegli dojmovi?

Okolnosti su takve da ne stignemo razmišljati o dojmovima, epidemija koronavirusa i potres u Zagrebu izokrenuli su nam živote i uobičajeni način svakodnevnog funkciranja države, željeznice, pa tako i našeg sindikata. Sada je sve podređeno tome da što „bez bolnije“ izađemo iz ovoga. Za dojmove ima vremena... Ipak, iskoristio bih priliku i zahvalio svom prethodniku Marku Gašparu na svemu što je napravio za SPVH i poželio mu dugo uživanje u zasluzenoj mirovini.

Preuzeli ste odgovornost za organizaciju u koju se pouzdaje gotovo 1600 članova! Jeste li na svoju novu dužnost pomislili iz te perspektive?

Još od prvih sindikalnih poteza svjestan sam da naše odluke utječu na živote ne samo naših članova, nego svih pet tisuća radnika HŽI. Takva odgovornost (i ukazano povjerenje u konačnici) nije bezazlena i samo neodgovoran čovjek može to shvatiti olako. U

Centrali SPVH sam već petu godinu i znam koliko neke odluke mogu biti teške, a nužne istovremeno. Ove sijede na mojoj glavi nisu bile oduvijek, nešto su geni, a nešto je donijela i odgovornost iz tvog pitanja.

Jeste li si već odredili neke prioritete u radu?

Kao što sam prethodno rekao, trenutni prioritet je pronaći najbezboljniji izlaz iz ove situacije. Kolektivni ugovor u HŽI ističe 20. svibnja 2020. i do tada je potrebno okončati kolektivne pregovore koji su naprasno prekinuti krizom uzrokovanim epidemijom koronavirusom. Iako je kriza proizvela ogromnu ekonomsku štetu za RH stava smo da se radnicima HŽI ne smiju smanjivati plaće. Svima je poznato da se iste nisu mijenjale od 2008. godine i to je sasvim dovoljno odricanje za ova vremena. Zahtjeve koje smo stavili pred Upravu početkom ožujka 2020. možemo eventualno prolongirati do kraja ove godine, ali oni se neće u bitnome mijenjati. U ovim okolnostima želimo sklopiti kolektivni ugovor do kraja godine, s minimalnim

korekcijama u pozitivnom smislu, a onda početkom 2021. godine završiti posao koji smo započeli u listopadu 2019. godine.

Također nužno je uvjeriti resorno ministarstvo i Vladu RH o nužnosti ostanka u HŽI mladih radnika koji su (nakon godina našeg inzistiranja) napokon primljeni u radni odnos tijekom proteklih 12 mjeseci i pripravnika koji imaju ugovore o radu na određeno vrijeme. Trenutno su svi ugovori o radu tih radnika na čekanju, a bez njihovog ostanka u sustavu situacija s potrebnim brojem radnika bi postala izuzetno teška, usudio bih se reći i nemoguća za sektore održavanja i prometa u ovom trenutku, da ne spominjem i druge službe.

Kakvo je trenutno stanje u našem poduzeću i čega se najviše bojite?

O stanju naših kolodvora, pruga i željeznice u RH u cijelosti neću ništa govoriti jer to svi vidimo i znamo. Bez obzira na sve investicije i sve EU projekte kojima svjedočimo na željezničkoj mreži dojma sam da se država (Vlada RH) još uvjek nije odredila prema željeznicama kako željezница to zaslužuje.

Željeznica mora biti okosnica kopnene prometne infrastrukture na koju će se naslanjati sve ostalo. HŽInfra je još u vijek velikim dijelom poligon za eksperimentiranje i uhljebljivanje podobnih kadrova. Stručnih kadrova u firmi imamo ali im se ne dozvoljava da dođu do izražaja. Imenovanje i mogućnost razriješenja svih nadređenih službenika bez objašnjenja omogućava upravljanje strahom - svako odstupanje od zapovijedi s vrha ili kritika kažnjava se smjenom i marginaliziranjem. Sindikat stalno upozorava i na tu okolnost, kao i na centralizaciju donošenja odluka. Vodstvo Sektora za promet, ili nekolicina podobnih kadrova kojima je radno mjesto u Zagrebu iz nekog razloga misle da bolje znaju probleme u bilo kojem kolodvoru od šefa kolodvora koji je svakodnevno u tom kolodvoru. Danas šef kolodvora ne može radniku izdati niti privremeni raspored bez suglasnosti direktora Sektora za promet (?!), voditelji PRJ prometa ne odlučuju gotovo o ničemu, a od njih se očekuje odgovornost za sve što se događa u njihovim organizacijskim jedinicama. Nadalje, često se čini da osnovni poslovi (pri tome mislim na promet i održavanje) „trpe“ zbog odluka koje dolaze iz Sektora za upravljanje ljudskim potencijalima koji bi trebao biti „servis“ osnovnim poslovima. Bojim se da vremena za zaokret u pravom smjeru ima još vrlo malo.

Kolika je odgovornost Uprave za takvo stanje?

Najveća. Iako i oni funkcioniraju u okolnostima koje sam opisao u prethodnom odgovoru (moraju „slušati“ politiku koja ih je dovela na poziciju ili su već sutra bivši) to ih ne amnestira od činjenice da svjesno dozvoljavaju istovjetno (štetno) postupanje na nižim razinama.

Mogu li radnici računati na bilo koji oblik solidarnosti u HŽI?
Solidarnost u Hrvatskoj dolazi do izražaja samo u iznimno teškim situacijama, a i u tim situacijama je vrlo ograničenog roka trajanja. Čini mi se da je to današnja stvarnost. Svi gledaju isključivo svoj uski interes i zato nam je ovako kako je. To je nešto što tek trebamo naučiti i na čemu trebamo svakodnevno raditi na sindikalnoj sceni - kako na željeznici, tako i u ostatku države. Kad vidimo primjer generalnog štrajka u Francuskoj, kada država samo pomisli promijeniti dobnu granicu za odlazak u mirovinu, onda znamo da je pred nama još dugačak put. To je solidarnost kakvoj trebamo težiti.

Smatrate li da, u budućnosti, postoji tendencija daljnje smanjivanja broja radnika?
Smanjivanje broj radnika, organizacije, sistematizacije ... to željeznici slušaju od ranih devedesetih prošlog stoljeća. Svaka uprava (a bilo ih je skoro trideset u trideset godina samostalnosti) imala je svoju viziju organizacije koja je u pravilu predviđala smanjenje broja radnika. Izdvajane su čitave djelatnosti, dijelovi djelatnosti, osnivali tvrtke kćeri... promašaja koliko hoćeš. Je li željeznica ili konkretno HŽI zbog toga danas bolja firma? Naravno da nije. Prosječna starosna dob naših radnika prije samo godinu dana bila je preko 50 godina, a pojedinci su i dalje uporno tvrdili kako nema potrebe za novim radnicima. Srećom našlo se dovoljno pameti u Upravi pa smo napokon zaposlili mlade ljudi koje sada „rukama i nogama“ pokušavamo zadрžati i osigurati im produženje ugovora o radu i ostanak u Infri jer su nam neophodni.

Nove tehnologije negdje



BROJ 100 svibanj 2020.

BROJ 100 svibanj 2020.

smanjuju, a negdje povećavaju potrebu za radnicima. Kao sindikat uvijek smo isticali nužnost da se eventualno smanjenje broja radnika može provoditi samo i isključivo uvođenjem novih tehnologija, a na tome ćemo i dalje inzistirati. Sada svjedočimo neredu u kojem netko jednostavno odluči da ono što su do juče radila dva ili tri čovjeka, sutra rade jedan ili dvojica. To je posljedica vladavine strahom i marginaliziranja struke.

Kakva je pozicija radnika u HŽI i, shodno tome, kakva je njegova plaća?

Kada bi to pitanje postavili Upravi odgovor bi bio da su prava radnika prevelika, a prosječna plaća 17 % veća od prosjeka RH. Takvim izjavama nas „bombardiraju“ kad god se krene pregovarati o pravima radnika ili o rastu plaće. Čvrsto sam uvjeren da je trenutna razina radničkih prava u HŽI nešto što bi trebalo biti zakonski minimum za sve radnike u RH. Prostora za napredak ima napretak - od odredbi koje propisuju raspored radnog vremena, radnih uvjeta, osiguranja radnika od posljedica izvanrednih događaja, briga za zdravlje kroz osiguranje sistematskih liječničkih pregleda itd., itd. O materijalnim pravima - pa radnici HŽI ne znaju što je to 13. plaća, pričamo o regresu koji je iznosio 400,00 kn - kakav odmor si radnik može priuštiti za takav regres? Rast plaće se nije dogodio od 2008. godine - treba li bolji komentar od toga kakva je radnička plaća u HŽI? Izvršnim radnicima 30% plaće čine dodaci za otežane uvjete rada (rad noću, subote, nedjelje, blagdani, terenski dodatak...) bez kojih plaća ne bi bila ni blizu prosjeka RH.

Radnik u HŽI, pogotovo izvršni radnik, nije „nešto“ što možete sutra naći na Zavodu

za zapošljavanje. Potrebni su mjeseci, pa i godine da nakon završene škole stvorite kvalitetnog željezničara. Bez sumnje, radnici su ono najvrijednije što HŽI ima - iako zvuči kao floskula, sve drugo su prazne priče.

Molimo te da se osvrneš na suradnju sindikata u HŽI.

Nakon nekoliko godina „bratoubilačkih“ ratova u kojima nema pobjednika čini se da se osvijestila činjenica o nužnosti suradnje na svim pitanjima koja su važna za položaj radnika u HŽI, prvenstveno u kolektivnim pregovorima. Ne vraćajući se u prošlost, ali niti ne zaboravljajući ju, uvjeren sam da će sindikati (ili sindikalisti, kako god) kojima je interes radnika na prvom mjestu (ima i onih drugih, da se ne zavaravamo) istinski surađivati u godinama koje slijede. Kao primjer da su u HŽI zapuhali neki novi vjetrovi podsjećam da su reprezentativni sindikati prošle godine prvi put imali jedinstvenog kandidata na izborima za predstavnika radnika u NO HŽI. To je jedini ispravan put i svakako ću dati sve od sebe da na njemu i ostanemo. Opet naglašavam, u društvu onih koji će opći interes staviti na prvo mjesto.

Zadnjih nekoliko godina SPVH je praktički prestao biti jedina glasna oporba poslovnom rukovodstvu HŽI. Može li se zaključiti da ste vi trasirali taj put?

Što danas u HŽI ili u RH znači biti oporba ili glasna oporba? Znači otprilike da možeš „lajati na mjesec“ koliko ti volja ali promijeniti ne možeš - ništa. To smo na žalost posljednjih godina nekoliko puta osjetili na vlastitoj koži počevši od podnošenja kaznenih prijava protiv Sušine uprave, tužbi za

nezakonitost kolektivnog ugovora, najavu štrajka koji su nam sudskim putem zabranili (iako još čekamo pravorijek Ustavnog suda)...samo neinteligentan čovjek bi nastavio ići glavom kroz zid dok istu ne razbije. Da bi nešto promijenio moraš sudjelovati u donošenju odluka, moraš biti „na vlasti“. I to je nešto što smo promijenili, nisam samo ja trasirao taj put ali sam zasigurno dao određeni doprinos. Odluke u SPVH ne donosi jedan čovjek nego svi zajedno uvijek osluškujući teren i ono što nam članstvo poručuje. Jednostavno smo poslušali „teren“ kako za ovo pitanje, tako i za prethodno.

Koliko ste dugo u sindikalnom pogonu?

Sindikalni put započeo je 2007. na izborima u podružnici Koprivnica gdje sam izabran za dopredsjednika podružnice. Nakon toga sam odradio mandat kao predsjednik podružnice Koprivnica i istovremeno

sindikalni povjerenik u funkciji RV-a. Ustrojavanjem regija postajem regionalni koordinator regije Sjever i član Izvršnog odbora SPVH u mandatu 2012.-2016. Preranim odlaskom Kreše (Posavca) radio sam neko vrijeme na relaciji Koprivnica - Zagreb. Na Saboru SPVH 2016. godine izabran sam za zamjenika predsjednika SPVH. Danas sam tu gdje jesam. Znači „pogon“ traje već trinaestu godinu, nakupilo se tu nešto i iskustva zbog kojeg mogu reći da sam privilegiran što sam imao ovakav put - od običnog člana sindikata, ne preskačući niti jednu stepenicu do najvišeg tijela. To se ne može nadomjestiti nikakvim obrazovanjem - kako u ovom poslu tako i u svakom drugom. Vjerujem da bi pojedini rukovodeći kadrovi u HŽI bili puno kvalitetniji i donosili bolje odluke da su krenuli od obavljanja poslova kojima danas rukovode.

Rad kod kuće dogodio se kao novost u HŽI. Kako ćete se odnositi

prema toj pojavi?
Rad kod kuće je novost samo u HŽI. Pretpostavljam da još ne bi zaživio da nas potres nije prisilio na donošenje takvih odluka. Načelno, ima svojih prednosti i mana - u konačnici firmi bi trebalo biti važno da se posao napravi na kvalitetan način, a ne da radnik sjedi u uredu 8 sati. Još u mojim sindikalnim počecima u Koprivnici „onaj Bero“ (Koprivničanci će znati koji) je znao reći: „Ja bih svoj posao bez problema mogao raditi od doma, daj to sredite“ - uz obavezni smješak. Kao i sve drugo, treba ga regulirati kroz kolektivni ugovor, spriječiti malverzacije kojima smo skloni u HŽI. Za pozitivan primjer rada od kuće znam recimo u HT-u gdje radnici sami (naravno, na poslovima gdje je to moguće) mogu dva petka u mjesecu odrediti za rad kod kuće. Posao i dalje mora biti obavljen, a radnik na neki način ima produženi vikend. Pozitivnu praksu svakako trebamo koristiti.



Ovih kriznih dana proširila se glasina da će uslijed nedostatka radnika uslijediti zatvaranje kolodvora za rad.

Glasine u pravilu izbjegavam komentirati, ali što se tiče najave zatvaranja kolodvora - znamo kako je to završilo 2011. godine kada nam je to pripremala ondašnja Uprava u suradnji sa famoznim Infopulsom. Ne sumnjam da bi i danas završilo na isti način.

Kako mladim radnicima mislite približiti potrebu za sindikalnim organiziranjem?

Već smo spominjali mlade radnike u ovom razgovoru. Većina njih je svjesna da danas ne bi ni bila u HŽI da sindikati nisu inzistirali na zapošljavanju novih radnika, da ne inzistiramo na jasnim kriterijima o potrebnom broju radnika. Sve su to radnici izborili samo i isključivo

kroz sindikalno djelovanje. Alternativa ne postoji - ako želiš biti taj koji odlučuje o svojoj plaći, o svojim radnim uvjetima, o radnom vremenu to možeš samo kroz aktivno sudjelovanje i članstvo u sindikatu. Srećom, mlađi ljudi koji dolaze u HŽI u velikoj većini to odmah prepoznaju.

Kakav je tvoj pogled na sindikate, na sindikalni rad i sindikalno djelovanje?

Sindikalni rad je posao kao i svaki drugi, ako ga obavљаш kvalitetno rezultati neće izostati. Ranije sam rekao da postoji puno prostora za napredak u međusindikalnoj suradnji kako u HŽI tako i u razini RH. Današnja percepcija sindikalizma, zahvaljujući mainstream medijima, neoliberalnom kapitalizmu i sve popularnijim „hejterima“ kojima je najlakše na sve samo „pljunuti“

proglasava sindikate štetocinama koji uništavaju gospodarstvo i onemogućavaju daljnji napredak. Sindikati štite prava radnika, a ne neradnika, to im je smisao i svrha postojanja. U povijesti nije zabilježeno da su radnici upropastili firmu niti da su radnici bili ti koji su onemogućili razvoj i razvitak, a sindikat nije nitko drugi do li ti isti radnici. Pametnome dosta.

UKRATKO:

Kako biste se opisali u tri riječi?

Može jedna? Optimist.

Procjenjujete li ljudе na prvu?

Ponekad, ali nisam baš dobar u tome. Često promijenim mišljenje „na drugu“.

Što mislite da drugi na Vama prvo zapaze?

Dimenzije (visina, širina...)

Dinamo, Hajduk ili ...?

Nekada davno Cibaljin Ultrasi, danas samo Hrvatska - uvijek i zauvijek.

Kućni ljubimac?

Psi - Bela, Luna i Zara. Neopisivo veselje u dvorištu...

Jeste li više za hodanje po pruzi ili uz prugu?

Po pruzi, dok ne nađe vlak...

Preferirate li komunikaciju putem FacebookA, TwitterA, ViberA i sl. ili ipak više živu riječ?

Živa riječ se ne može uspoređivati s ostalim komunikacijama, ali pratimo i moderne načine komunikacije. Sve s ciljem da informacija dođe do onog kome je potrebna...

Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?

Ne baš.

Blic poruka za kraj?

Nema predaje! Nikada...





DRNIŠKA RAZGLEDNICA

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ivica Stojak



Prvi pisani spomen Drniša potječe iz 1494. godine. U to vrijeme i ranije ovaj kraj je bio u posjedu hrvatske velikaške obitelji Nelipića (Nelipčića) o čemu svjedoči ostatak drniške Gradine. Prodiranje Turaka u Dalmaciju započinje već 1415. godine i od tada nadalje ovaj je kraj bio izložen kontinuiranoj pljački i paležu. Godine 1522. Drniš i susjedni gradovi Knin i Skradin padaju pod tursku vlast. Već od 1528. godine uspostavlja se stalna sudska ispostava - nahija u Drnišu. Naselje Drniš razvijalo se oko drniške Gradine koja se nalazi na 334 m nadmorske visine i dominira nad Petrovim poljem, na putu prema Šibeniku i Kninu.

U tursko doba, Drniš je imao, po Elviji Čelebiji, 200-300 domaćinstava i pet džamija.

Godine 1877. Drniš je dobio željezničku vezu sa Splitom i Šibenikom, zahvaljujući rudnicima mrkog ugljena u Siveriću koji su industrijalizirali ovaj kraj počevši od 1835. godine.

Međutim, tradicija rудarstva (boksite, ugljena, kalcijevog karbonata i drugih mineralnih sirovina) seže i u ranije vrijeme, što je vidljivo iz sačuvanih pisanih dozvola za eksploraciju koje datiraju iz 1786. godine.

Prva primitivna proizvodnja vapna u tzv. "klačinama" datirana je u 17. stoljeće, a nedaleko od Drniša (Tepljuh) i danas postoji stara vapnara koja je 1908. počela s prvom industrijskom proizvodnjom vapna, a kao emergent je koristila ugljen iz obližnjih rudnika kamenog ugljena. Zatvaranjem rudnika, tradiciju proizvodnje vapna nastavlja tvrtka Kalun d.o.o.

Rudniku je bio najbliži željeznički kolodvor Drniš, od kojega je rudnik bio udaljen 8,2 km s kojim je bio vezan industrijskim kolosijekom. Najbliže pristanište bilo je u Šibeniku a koje je od Drniša bilo udaljeno 32 km.

Onovremenoj Austriji žurilo se s uspostavom željezničke veze od

ugljenokopa u Siveriću do luka u Splitu i Šibeniku zbog moguće izravne opskrbe ugljenom svoje ratne mornarice. Zbog toga je već 1874. Austrija počela graditi prve kilometre pruga kroz Dalmaciju trazom iz Siverića do Splita, s odvojkom za Šibenik u Perkoviću. Pruga je za promet bila otvorena 4. listopada 1877. godine.

Na relativno malom drniškom području smještene su planine Promina, Moseć i Svilaja, krška zaravan Miljevci, ravnicaški predjeli Petrovog i Kosovog polja, ispresjecani riječnim tokovima Krke i Čikole.

Jedina planina u Dalmaciji bogata rudama je Promina. Tu se vadio ugljen i boksit. Najviši vrh Promine Čavonovka (1148 m). S vrha Promine može se vidjeti i Jadransko more od koje je udaljena 30 km.

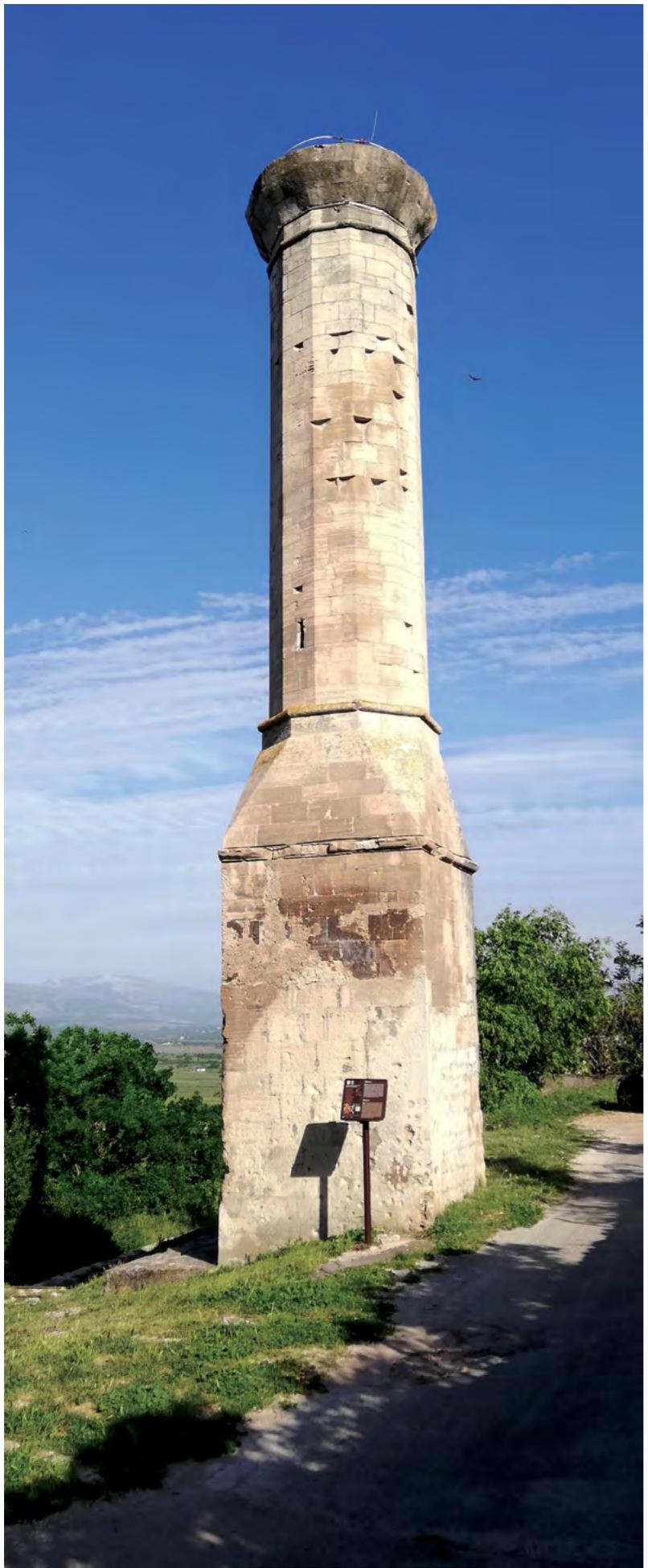
Nacionalni park Krka, jedan je od najpoznatijih i najposjećenijih nacionalnih parkova Hrvatske.

Smješten je na području Šibensko-kninske županije u blizini Drniša i obuhvaća površinu od 109 km² najljepšeg toka rijeke Krke i donji tok rijeke Čikole. S potopljenim dijelom ušća Krka je duga oko 72,5 km i po dužini je 22. rijeka u Hrvatskoj. Izvire u podnožju planine Dinare, 3,5 km sjeveroistočno od Knina. Sa sedam sedrenih slapova i ukupnim padom od 224 m, Krka je prirodnji i krški fenomen. Iako je još sredinom 20. stoljeća krenula inicijativa da se pravno zaštiti rijeka Krka i njezino područje zbog iznimnih prirodnih vrijednosti, tek 1985. ovo područje proglašeno je nacionalnim parkom.

Najpoznatiji proizvod ovog područja je drniški pršut, specifičnih karakteristika zbog čistog zraka, bure te miješanja kontinentalne i mediteranske klime.

Iz novije povijesti značajno je podsjetiti se kako su 16. rujna 1991. pobunjeni Srbi napali Drniš, čije je stanovništvo





naredne četiri godine provelo u progonstvu, sve do oslobođajuće vojno-redarstvene akcije Oluja 5. kolovoza 1995.

Drniš danas broji 3100 stanovnika, a s prigradskim naseljima 7500 stanovnika.

Kroz Drniš prolazi magistralni željeznički pravac Zagreb - Split. Željeznički promet odvija se u okviru relativno skromnih mogućnosti, no svejedno omogućava izravnu vezu sa splitskom i šibenskom lukom.

U okviru jednog od planova elektrifikacije željezničke pruge Oštarije - Split, planirana je izgradnja elektrovoične podstanice Žitnić.

Iako je javni prijevoz iznimno važan radi dnevnih migracija lokalnog stanovništva radi školovanja ili zaposlenja u Šibeniku ili urbanijim središtima Šibensko-kninske županije promet željeznicom je nedovoljno razvijen, pogotovo kada uzmemu u obzir njegove prednosti.

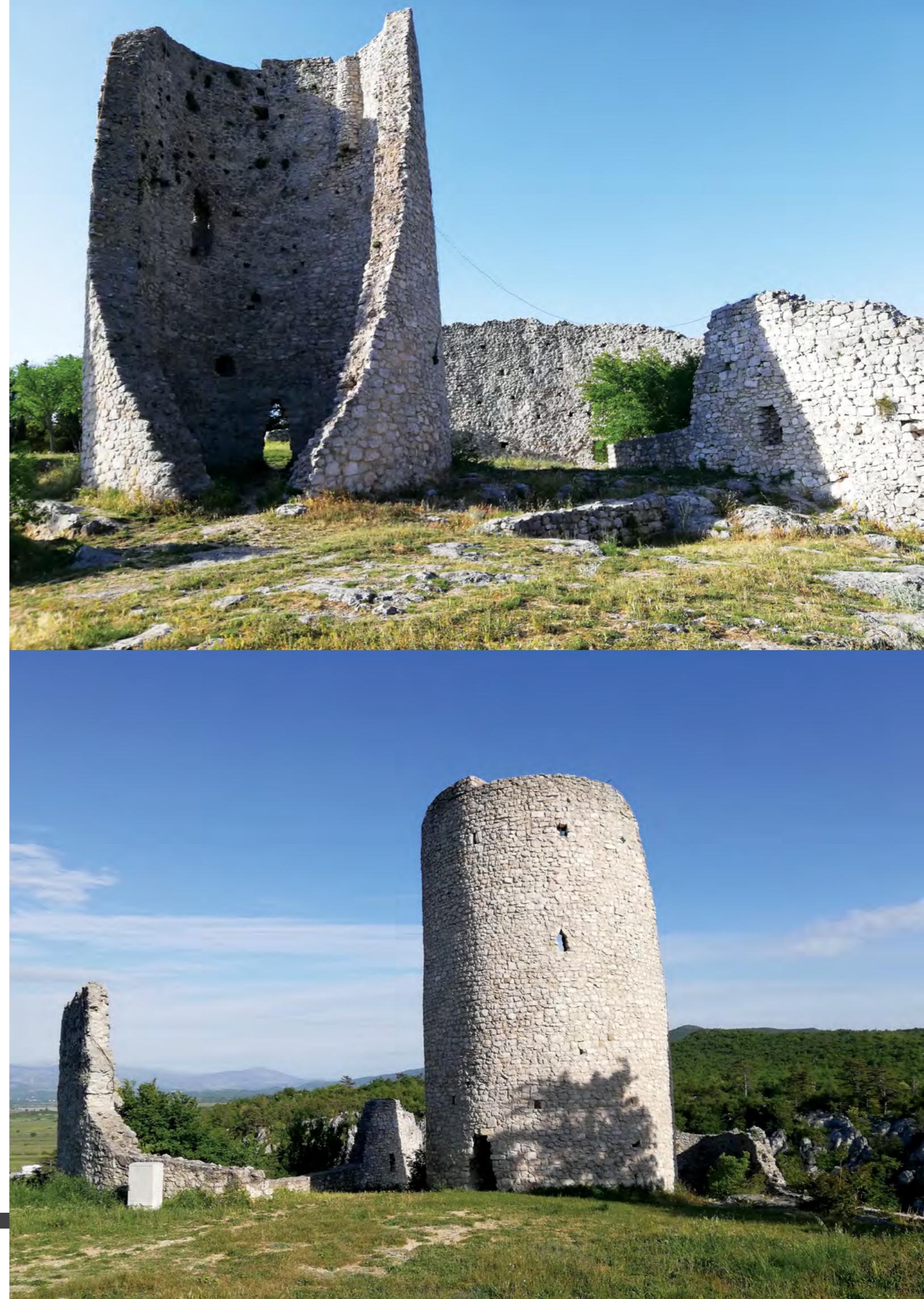
Drniška kolodvorska zgrada nalazi se u km 245+000 pruge Ogulin-Knin-Split na nadmorskoj visini od 285 metara. Kolodvor Drniš ima ukupno osam kolosijeka.

- prvi i osmi služe za utovar i istovar vagonskih pošiljaka,
- drugi kolosijek služi za križanje i pretjecanje vlakova s prijevozom putnika a po potrebi i ostalih vlakova,
- treći kolosijek je glavni prolazni kolosijek,
- četvrti kolosijek služi za križanje i pretjecanje teretnih vlakova.

Kolodvor je osiguran signalno - sigurnosnim uređajem SS-74 i omogućava osiguranje vozog put po kolosijecima 2, 3 i 4, a skretnice 1 i 12 imaju skretničku postavnu spravu. Tim skretnicama se rukuje iz prometnog ureda, a ostale skretnice se postavljaju na licu mesta. Kolodvor je osiguran sa svjetlosnim dvoznačnim signalima sa predsignalima. Za signaliziranje voznih puteva izlaza ugrađeni su skupni izlazni signali C i D.

Na području kolodvora Drniš nalazi se cestovni prijelaz „CP-RELJAČA“ koji je osiguran s tri crvena svjetlosna signala i zvonovnom obavijesti i u zavisnosti je s ulaznim signalom „A“ i izlaznim signalom „C“.

U kolodvoru Drniš i kolodvorima pod nadzorom Kosova i Žitnić sistematizirano je radno mjesto šefa područja. U kolodvoru Drniš služba prometnika vlakova obavlja se neprekidno u turnusu 12/24 /12/48.





Zvonimir Flinčec
pomoćnik šefa kolodvora Osijek

ZVONIMIR FLINČEC

pomoćnik šefa kolodvora Osijek

DA SE NIKAD NE PONOVI

JOŠ NE RAZMIŠLJAM O MIROVINI

Roden je 17. kolovoza 1964.g. u Antinu, mjestu nedaleko Vinkovaca, da bi početkom 90-ih godina silom prilika s obitelji stigao u Osijek gdje i danas živi. Osnovnu školu završio je u Markušici, dok je srednju školu (ŽOC) za zanimanje prometno-transportni tehničar (prometnik vlakova) završio u Zagrebu. Na željeznicu radi već 37 godina (s beneficijom 41 godina radnog staža), trenutno na radnom mjestu pomoćnika šefa u kolodvoru Osijek. Od samog osnivanja SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE aktivno se uključio u sindikalni rad, tako da je između ostalog u dva mandata obnašao i dužnost predsjednika Podružnice SPVH Osijek. Hrvatski je branitelj i dragovoljac Domovinskog rata, a sve godine od početka rata pa do mirne reintegracije hrvatskog Podunavlja zajedno s obitelji proveo je u prognaništvu. Oženjen je i otac troje djece.

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Molim da se predstavite našim čitateljima. Kažite nam nešto o vašem željezničkom putu.

Kao što je već napisano, ja sam Zvonimir Flinčec, rođen 17. kolovoza 1964.g. u mjestu Antin, bliže Vinkovcima na pruzi Osijek - Vinkovci. Živio sam do rata u Antinu i tamo sam zajedno sa suprugom napravio kuću u kojoj nikad nismo živjeli. Srednju prometnu školu završio sam u Zagrebu 1983. godine te počeo raditi 6. srpnja iste godine u kolodvoru Laslovo, a koji je bio među kolodvori na pruzi Osijek - Vinkovci. U Laslovu sam radio do

31. ožujka 1984. g. nakon čega sam otisao u Pulu na odsluženje vojnog roka. Godine 1985. ponovo sam se vratio u Laslovo gdje sam radio do 15. siječnja 1986. g. kada napokon prelazim u kolodvor Osijek i tu ostajem sve do danas. Na spomenutoj pruzi bili su još i kolodvori Gaboš i Tenjski Antunovac.

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

Moj otac Vladimir radio je tada u Osijeku kao rukovatelj manevre i pitao me da li bih htio ići u školu za

prometnika vlakova. Sve to skupa malo mi je približio informacijama o samoj školi i kasnijem zaposlenju, tako da mi se to tada učinilo zanimljivim. Kasnije se ispostavilo da je sve to što mi je pričao bilo točno i tako je krenuo moj željeznički put.

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

S radom kolodvoru Laslovo bio sam oduševljen. Toliko mi se svidio posao da sam jedva čekao da idem raditi. Laslovo je bio kolodvor takoreći u centru sela, sve se vrtjelo oko

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU

kolodvora i nikad nije bilo dosadno. Putnika je bilo puno, putovalo se vlakom jer su ljudi uglavnom radili u Osijeku i Vinkovcima. Bio sam tada pod nadzorom od 6. srpnja do 1. rujna i čim mi je došla uniforma, položio sam ispit i počeo samostalno raditi jer je nedostajalo prometnika. Bio sam sretan što samostalno radim i počeo sam odmah raditi u pooštrenom turnusu 12/24/12/24 do kraja te prve godine. Danas su pravilnici takvi da „razvlače“ prometnike po 6 mjeseci pod nadzorom, što je po meni nepotrebno, ali tako je - kako je.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?

U ratu sam se prvo uključio u obranu sela Tordini, jer smo supruga i ja s djecom stanovali kod njezine tete dok smo zidali kuću u Antinu. Bilo je to 28. lipnja 1991.g., dakle prvo u obrani sela te smo ubrzo ušli u sastav 109. Vinkovačke brigade. Par dana prije prekinut je promet na pruzi Osijek - Vinkovci jer je došlo do ranjavanja prometnika Krunoslava Flinčeca koji mi je rođeni brat i više nismo mogli ići na posao. Nažalost, dan danas svi spominju pregaženog crvenog „fiću“, a tog dana se desilo ranjavanje moga brata koji je jedva ostao živ, a nijedan medij to nikada nije spomenuo.

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

Između Tordinaca i Antina nalazi se seoce Mlaka gdje su živjeli Srbi koji su išli s nama u školu i svi smo se poznavali. U većinu njih je ušlo povampireno shvaćanje da će ubrzo živjeti u „velikoj otadžbini“

gdje ćemo im mi, dojučerašnji školski prijatelji biti sluge. Pred sva ta događanja supruga i ja išli smo krečti kuću jer smo planirali u nju useliti u kolovozu te godine. Vraćajući se iz Antina, zaustavili su nas u toj Mlaki neki mladoliki četnici, te pretresli nas i auto. Tako su bili „nabrijani“ da sam imao utisak da sam se bunio ili bilo što drugo, da bi nas pobili. Pustili su nas i više nismo mogli ići uređivati kuću. Vrativši se, nije nam bilo druge nego se organizirati u obranu sela.

Kako su izgledali Vaši prvi ratni dani?

Prvi ratni dani su bili teški za nas koji smo imali djecu, jer svako malo su dolijetale granate tako da nas podsjetite da oni imaju moć. Kasnije, kad smo žene i djecu odvezli prvo u Nuštar, a kasnije su organizirano prevezeni u Madarsku, bilo je psihološki lakše za mene jer je ostatak obitelji bio na sigurnom. Ubrije opet postalo teško jer nismo imali nikakav kontakt, nisam znao ni gdje su smješteni, a telefonskih veza nije bilo da bi dobio bilo kakvu informaciju o njima. Možete zamisliti kakav je to osjećaj; djeca mala, jedno dvije godine, drugo godinu dana, supruga s njima bez odjeće, novca, a još ne znate ni gdje su.

Što se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?

Puno je toga što je ostalo u sjećanju jer svaki sat, svaki dan bili su novi momenti za sjećanje.

Koja ste sve ratišta prošli?

Bio sam u 109. Vinkovačkoj brigadi do kraja listopada 1991.g., odnosno dok selo nije „palo“. Zatim sam se uputio za Osijek da se priključim 106. brigadi koja se sastojala između ostalih, i od velikog broja željezničara. Kad sam došao na

kolodvor i javio se nadređenima, ostao sam u šoku. Tadašnji „ONO i DSZ“, odnosno ljudi zaduženi za raspoređivanje radnika u slučaju izvanrednih dogadanja, pripremili su mi otkaz ugovora o radu jer se nisam na vrijeme javio na ratni raspored, a to je bio prometni ured. Bilo nas je više takvih i nekako sam im uspio objasniti da nikako nisam mogao doći raditi. Onda smo nas par prometnika radili po 24 sata u smjeni. Na radnom mjestu smo stalno bili izloženi paljbi kao i cijeli grad, a još je gore bilo dolaziti na posao i odlaziti s njega jer su mnogi na putu do kuće i poginuli.

Rat je strahota. Što je Vas najviše potreslo?

Potreslo me dosta toga. Jednu noć kad je bila evakuacija mog Antina (okružen selima sa srpskim stanovništvom) preko Korođa, a u koloni je bilo cijelo selo, znači oko 600-tinjak ljudi, došlo je do strahovite pucnjave i svi moji mještani su se s pola puta ponovno morali vratiti u prazno selo svojim kućama, a da nisu znali da li su četnici već ušli u selo. Ishod te pucnjave bilo je više mrtvih i ranjenih. Moji Antinčani su nakon par dana dogovorno pušteni, odnosno istjerani iz sela. Tek nekolicina nije htjela izaći, a kasnije su ih većinu pobili, između ostalog i mog oca koji se i danas vodi kao nestala osoba. Ujutro se sve smirilo i pripadnici „HOS“-a dobili su zadatku da sa mjesta pucnjave pukupe mrtve osobe. Doveli su kamionet u centar Tordinaca i nisu znali kuda i kome da ih voze. Zvali su me i ja sam ispod tih deka, krvi i blata identificirao poginule, rekao im kako su se zvali i koga od obitelji da traže u Vinkovcima. Stalno mi je u glavi slika pokojnog Vladimira Matanovića, brat mu je tu noć dobio prostrijelu ranu kroz pluća, ali je preživio. Strašno!



Kako ste provodili vrijeme kada nisu bili trenuci borbe?

U trenucima kad nisu padale granate, iščekivali smo nove i stalno smo se pitali kako im više nije dosadilo. U tim mukama znali smo se i našaliti, iako nikome nije bilo do šale.

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?

Moji odnosi sa suborcima su odlični. Dosta često idem za Vinkovce i sretnim ljudi koje sam baš u ratu upoznao, a kako sad živim u Osijeku, onda ih „zvrcnem“ pa se sretнемo na kavi. Tu smo generacijski, pa smo si o ratu već sve ispričali, tako da su nam teme djeca, poslovi itd.

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

Ako pitate zašto djeca ne znaju nabrojiti heroje Domovinskog rata,

reći ću vam da je moj odgovor to što u školskom gradivu nema dovoljno pozitivnih tekstova o ratu. Puno je absurdna što onda buni i djecu i javnost. Ne bih sad o tome. Još jedan razlog je to što su ljudi okupirani poslom, novcem i orientirani su zapadnjački, a znamo da zapad ne donosi baš neku dobrotu kad su u pitanju druženja i kolegialnost. Ljudi jednostavno nemaju vremena jedni za druge.

Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Mjesto velike kalvarije hrvatskog naroda, koje je 1991. godine naprasno prestalo živjeti. Što spomen Vukovara u vama budi?

Vukovar i stradanja u njemu ne mogu ostaviti nikoga ravnodušnim. Mjesecima sam svaku noć slušao iz rova kako ga napadaju, jer je to od mene bilo oko 8 km zračne linije. Posebno se divim ratnicima Vukovara i stanovnicima grada i svima koji su prošli taj pakao. Kad god idem k sestri u Jankovce i moram proći kroz Vukovar, vidim

kako je ponovo lijep i pomislim: ne ponovilo se takvo stradanje nikad.

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?

Mislim da je briga o braniteljima dobra. Ja sam se odlučio vratiti na posao i još sam tu, a mnoge moje kolege su se isto vratile raditi, samo što su njihove firme s vremenom propale. Nadali su se povratku u normalan život, a onda ostali na ulici i u dokazivanju gdje su bili u ratu. Neki su uspjeli ishoditi mirovinu, a mnogi nisu ni do danas. Zašto je to tako, ne znam.

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

Branitelji imaju probleme. Neki u obitelji, a neki na poslu. Vidite i sami koliki je broj suicidalnih slučajeva. Nije lako slušati granate i razmišljati o tome hoću li sutra biti živ. Osobno sam video puno mrtvih ljudi i smatram da to ne može

svatko psihički podnijeti. Unazad par godina, u razmaku od mjesec dana bila su dva pregaženja na pruzi prema Vinkovcima. U oba slučaja sam radio i kao dežurni pomoćnik šefa kolodvora izašao na mjesto događaja da sagledam događaj i u roku od dva sata brzojavim što se dogodilo. U prvom slučaju čovjek je bio pregažen i u dijelovima. Međutim, u drugom slučaju je vrlo mlada djevojka ležala u kolosijeku i nije mi bilo svejedno. Pokupio sam podatke, sjeo da pišem brzojavku i nijemo gledao u ekran. Naravno da je bilo „stručnjaka“ kojima je bitna samo brzojavka, a o mom stresu tog momenta nitko nije razmišljaо. Tako vam je to i sa događajima u ratu; ne mogu se svi ljudi jednakо odnositi prema mnogim događajima i situacijama.

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

Nakon svog ratnog puta vratio sam se na željeznicu i tada je uslijedio težak period u kojem sam mjesecima bio odvojen od obitelji.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Teško se bilo uključiti u svakodnevni život jer je to potrajalо dugo, a za svo to vrijeme bili smo prognanici i svakim danom maštali o povratku svojim kućama. Videći da se ništa ne dešava, okrenuo sam se poslu. Uz željeznički posao radio sam svašta i nisam dočekao povratak u Antin, nego živim u Osijeku. Obnovu kuće za koju sam podnosio zahtjev bar pet puta, nikada nisam dobio jer se zbog rata nisam uspio prijaviti na adresu. Kuću sam pripremao za useljenje i nije mi palо napamet prijavljivati se dok ne uselim, a zbog rata se više nije ni moglo ići mijenjati dokumente.

Bojite li se danas, sada, nečega na poslu?

Na poslu se ne bojim ničega, nego mi smetaju neki načini rada. Imam osjećaj da ima toliko nebuloza koje su nametnute u samom poslu, a nepotrebne su. Pred koronu su bili najavljeni periodični ispitи. Nas nekoliko smo se skupili i malo komentirali o tome. Mišljenja smo da ispitи nisu potrebi ili ako baš mora, da se onda obave seminarски, odnosno razgovorom. Oni sad hoće nas ispitivati kao malu djecu i sad moraš imati 70% testa točno riješeno, inače „padaš“ i ne možeš raditi jer nakon nekoliko desetljeća provedenih na željezniци, ti više ne znaš raditi. Na taj način razmišlja nas nekolicina, ali tko smo mi? Posebno mi je žao što nam je kolodvor ružan i derutan. Taman kad su odlučili renovirati kolodvor, eto ti potresa i korone. Pitanje je kada će kolodvor ponovo doći na red.

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

Ne žalim ni za čim i ne težim nikakvим snovima. Zadovoljan sam svojim životom i ne treba mi ništa

više nego što sada imam.

Razmišljate li o mirovini?

O mirovini ne razmišljам, a kad budem imao uvjete otići ću i sigurno mi neće biti dosadno u mirovini. Naravno, ako zdravlje posluži.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Za kraj bih svima poručio da se više druže, jer toga ljudima nedostaje. Nezadovoljstvo pokušajte eliminirati jer nismo svi u životu sa svime zadovoljni. Evo, ja dok ovo pišem, zbog korone sam raspoređen na zamjenu šefa u kolodvoru Našice. Naravno da nisam zadovoljan jer moram putovati 100 km tamo i natrag, a opet sam zadovoljan što uopće idem raditi. Problem je samo u dizanju rano ujutro, a znate kako je to kad se piye kavica u krevetu do 8,00 sati. Inače, ujutro kad se probudim „ne znam kako se zovem“ dok malo ne „nadodem“, ali zato volim biti budan do kasno u noć. Lijep pozdrav svima!



DOBAR DAN CORONO - ŽELJEZNIČKA ...

PIS: Branko Pejanović
FOTO: Nebojša Gojković

..., kao da likuju jahači apokalipse. Isto oni koji godinama tvrde da je Svet prenapučen, da stanovništvo na ovoj zemaljskoj kugli treba svesti na jednu milijardu, kako bi oni preostali mogli sigurno i mirno živjeti od prirodnih resursa. Tu tezu sve smjeliјe povlače i objelodanjuju, samo ne znaju kako to "humano" učiniti.

I dok su tako sve ove godine mozgali, gle čuda, dolazi im spas iz vedra neba. COID-19. Doduše upućeniji tvrde da i nije baš iz vedrog neba, da se tamo iz nekih svemirskih postaja nešto zamaglilo, naoblaciло, zaprašilo, šta ja znam, te da je kao pogubni

virus posjetilo cijelu našu planetu. Drugi tvrde da je to proizvedeno u farmaceutskoj industriji, kao biološko oružje u istom takvom ratu a sve zbog opadanja profita od prodaje lijekova. Treći tvrde da su to sve teorije zavjere, doduše to tvrde oni koje ovi prethodni proizvaju za pošast virusa Corona i druge zavjere protiv čovječanstva. I dok tako traju nadmetanja u objašnjavanju i optuživanju porijekla virusa i njegove tobožnje svrhe a nevidljivi virus pandemično ubija, doduše uglavnom starije, jer valjda oni najviše opterećuju državne blagajne a više ne doprinose, nitko točno ne zna kada, gdje i kako

je nastao ali isto tako nevidljivi jahači apokalipse gotovo pouzdano znaju da bi se najesen mogao vratiti, kao tetka iz Njemačke, mada jedva točnu prognozu vremena daju ali eto ovo znaju.

Ono što najbolje znaju jeste da je ostvario neke i nečije ciljeve, ako ih je bilo. Unio je nesigurnost u svakog čovjeka, donio psihozu straha i najavio trideset godina staru tezu čipiranja stanovništva a sve radi sigurnosti istog. Ne treba se čuditi i zgražati. Godinama čipiraju pse radi naše sigurnosti, stavljajući ih tako pod maksimalni nadzor. Sad smo mi na redu...



MILJENKO JERGOVIĆ
književnik, novinar i publicist

ŽELJEZNICA NAS JE UVELA U EUROPU

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković

FOTO: Nebojša Gojković

On je književnik, novinar i publicist. U stvari, on je književna „institucija“. Nazivaju ga Andrićem našeg doba. Član je hrvatskog i bosanskohercegovačkog centra PEN (međunarodno udruženje književnika). Prevođen je na dvadesetak jezika, a njegove knjige uvijek su u samom vrhu po ostvarenoj tiraži. Teško je pronaći književnu nagradu, nebitno domaću ili stranu, koja mu barem jednom nije dodijeljena, a samo njihovo nabranjanje zahtijevalo bi barem pola kartice teksta (tko ne vjeruje, vrlo lako može provjeriti na bilo kojem relevantnom izvoru podataka). Osim briljantnog načina pisanja, ono što ga izdvaja iz književne „gomile“ su i teme njegovih romana, tekstova i kolumni. On piše i progovara o stvarima i pojavama u našem društvu o kojima se većina njegovih kolega boji i šaputati. Jedan je od rijetkih književnika "sa stavom", kojeg ne mijenja od svojih književnih početaka pa sve do današnjih dana, ne pokušavajući se ni na koji način prilagoditi novo nastalim okolnostima. Prema njemu nitko nije indiferentan; on je ili osporavan ili hvaljen, u njegovom slučaju nema neopredijeljenih. Napadaju ga uglavnom književni „dinosauri“, točnije kvazi - pisci čiji biološki kapaciteti već dugo vremena „venu“, dok oni književni nikada nisu ni „procvjetali“, jer većini njih najveći književni doseg je to što su svojevremeno bili „članovi biblioteke“, a broj vlastitih knjiga koje su tokom karijere prodali tek je nešto veći od broja njihovih godina. Reklo bi se; sve suprotno od njega. On je Miljenko Jergović i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Kao netko tko je na bezbroj načina vezan za željeznici, bez puno okolišanja pristao je na razgovor s nama u ovim ne baš uobičajenim okolnostima, čime se samo potvrdio kao pravi izbor za ovo jubilarno izdanje našeg glasila. Osobno, moram reći da je bila izuzetna privilegija razgovarati s jednom takvom književnom veličinom, a sam razgovor tekao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Jergović, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za početak kažete nekoliko osnovnih podataka o sebi...

Većini onog što je važno, a i onog što je sasvim nevažno, već sam mnogo puta o sebi rekao i napisao. Rođen sam u Sarajevu, gdje sam i živio do navršenih dvadeset i sedam. U Sarajevu sam se školovao, propisao za novine, objavio prve knjige - premda sam prvu, zapravo, objavio u Zagrebu. Danas živim, uglavnom, na selu pokraj Zagreba. Bračni status mi je fiksiran i neformaliziran...

Da krenemo onda od tih Vaših sarajevskih dana. Kako je izgledalo odrastanje u olimpijskom gradu i koje su tada bile sfere Vašeg interesa, želje, očekivanja...?

Nije to baš tako jednostavno. Prvih sedam godina života, veći dio godine živio sam u Drveniku kod Makarske, s bakom i djedom. Djed je bio astmatičar, pa mu je prijaо morski zrak. U Drveniku sam završio i prvi razred. To je važan element mog odrastanja, jer se, zahvaljujući tim drveničkim godinama više nigdje nisam osjećao sasvim kod kuće. U Sarajevu sam, za tih dječjih godina,

bio Dalmatinac, u Drveniku sam bio Bosanac. I to mi je, možda, ostalo trajno, to da sam svugdje neka vrsta stranca. Nisam bio druželjubiv. Volio sam starije ljude, koji bi znali lijepo pričati. Odrana sam čitao, zanimalo me zapravo sve što nije zanimalo moju dječju generaciju. I tako, sve do danas. U osnovi bi se moglo reći da nikad nisam ni želio biti nešto drugo osim ovog što sam postao.

Kod Vas od samog početka nije bilo dvojbji oko toga što ćete biti kad odrastete, jer kako ste sami više puta izjavili, od najranijeg djetinjstva htjeli ste biti pisac. Kako se uopće kod jednog dječaka javi želja da postane pisac?

Na to pitanje zapravo nema odgovora. Nikad mi ništa nije bilo važnije ni veće od književnosti. Možda filmski ili kazališni redatelj, ali takvo što nikako nisam mogao postati, jer sam bio nedruželjubiv, nisam volio rad s drugim ljudima. Nisam volio ni igru s drugom djecom. Volio sam se igrati sam. Gradio sam gradove od lego kockica, i u tim bih gradovima smisljavao priče. Ili bih igrao stolni nogomet, sam protiv sebe, pa bih još i naglas prenosio utakmicu. I to je, zapravo, nekakav začetak književnosti. U svemu je postojala neka priča.

I onda kad ste već odlučili da postanete pisac, u taj neki književni svijet ušli ste u velikom stilu i što bi se reklo „na velika vrata“, budući da ste odmah poosvajali sve što se tada moglo osvojiti u književnom smislu. Kada se isčitava Vaš književni opus, čini se da gotovo nema nijednog Vašeg djela za koje niste dobili neku nagradu, kako na ovim našim prostorima, tako i izvan njih. Kakvu težinu imaju te književne nagrade i kako ih Vi osobno doživljavate?

Dručiće je kada se u nečemu živi, i kada se nešto gleda sa strane. To o čemu govorite je moj život, i ja ne osjećam da se tu zbivalo išta neobično. Recimo, ne sjećam se nagrada. Znam da sam ih dobijao, ali nikad to nije bio neki prevratni događaj ni doživljaj u mom životu. Nagrade su važne, prijaju čovjeku, ali one ništa ne mijenjaju. A ponajmanje mijenjaju čovjekov pogled na samoga sebe i svoje mjesto na svijetu. Kada ste pisac, uvijek ste na početku. I svaka sljedeća knjiga vam je prva. Sa svakom sljedećom se nalazite pred pitanjem jeste li vi to uopće u stanju, je li to posao za vas. To je, recimo, razlika između glazbeničkog, recimo skladateljskog posla, i književnosti. Kao glazbenik, vi imate neko fiksirano i sigurno

znanje, na kojem onda zasnivate svoje stvaralaštvo. Kao pisac, vi imate znanje koje nije fiksirano, nego vam neprestano izmiče, bježi, razliva se.

Ratne 1993. godine odlazite iz Sarajeva i selite se u Zagreb. Kako danas gledate na tu svoju odluku, ako znamo da Vam neki tamo nikad nisu oprostili što ste otišli, dok Vam neki ovdje nisu nikad oprostili što ste došli, a ni jedni ni drugi u tom svom „neopraštanju“ nisu nimalo suptilni?

Zapravo, ništa ja nisam odlučio. Sve se slučajno dogodilo. I na kraju, slučajno sam i ostao u Zagrebu. Vodile su me, uglavnom, intimne okolnosti, zaljubljivanja i odljubljivanja... Što drugi o tome misle, nikad mi nije bilo pretjerano važno. Danas, pogotovo. To nije tema ni za život, ni za književnost. Što koga briga gdje ja živim?

Citajući dosta toga napisanog o Vama, a što se može naći po raznim pisanim i elektronskim medijima, u više navrata pored Vašeg imena naišao sam na pridjev „kontroverzan“. Što u današnjem književnom svijetu znači biti kontroverzan i što je to čime ste Vi zasluzili takvo „tituliranje“?

Taj pridjev znači samo to da nekoga ne volite. Čim kažete da je netko kontroverzan, to znači da se ne usuđujete jasno reći što imate protiv njega. Ili lažete, pa umjesto da kažete da ga ne volite zbog njegovih uvjerenja i pogleda na svijet, ili da ga ne volite zbog onoga što radi, kažete da je kontroverzan. I tako vlastiti problem pokušavate prebaciti na njega. Ne, nisam kontroverzan. Vrlo sam jasan i jednoznačan.

U jednom svom tekstu naslovljenom „Između progona i izdaje“ pišete o sudsbi IVE Andrića i Meše Selimovića. Očekujete li da će u nekom budućem vremenu neki „novi Jergović“ pod istim naslovom pisati o Vašoj sudsbi i koliko uopće ima poveznice između Andrića i Selimovića i svega onog kroz što ste

Vi prolazili ili još uvijek prolazite? Ne, rekao bih da je moj slučaj ponešto drukčiji od slučajeva ove dvojice pisaca. Između ostalog, razlikuju se i vremena u kojima živimo.

Živimo u vremenu kada zbog napisane riječi ozbiljno riskirate da budete sudski procesuirani, da Vas na javnom mjestu polju fekalijama, da lutku s Vašim likom spale na lomači, da likovi skriveni iza lažnih profila, čiji kvocijent inteligencije uglavnom ne prelazi vrijednost sobne temperature, na raznim društvenim mrežama Vas i Vašu obitelj „časte“ najgorim mogućim uvredama i prijetnjama... Volimo za sebe reći kako smo društvo koje baštini autohtone europske

vrijednosti i dostignuća, ali gledajući iz perspektive nekog tko propitkuje mnoge zabranjene teme i tabue, koliko smo se stvarno odmaknuli od vremena kada su javno spaljivane knjige, a nepočudni pisci proglašavani državnim neprijateljima i kao takvi bivali izopćeni iz društva?

Ima ljudi koji čitaju, a ima i ljudi koji ne čitaju. Oni koji ne čitaju, ne samo da ne razumiju ono što nisu pročitali - jer kako biste razumjeli nešto što niste pročitali? - nego se, uslijed nečitanja, nisu u stanju baš najbolje služiti mozgom. Nisu u stanju misliti. I onda nemaju šta sa sobom, nego da negdje potraže govna, da njima napune svoju kantu. Rekao bih da nije tim ljudima lako i nikako ne bih htio biti na njihovom mjestu. Teško je



živjeti tako.

Kakav je općenito gledajući, danas status knjige; gubi li polako bitku s nekim novim medijima ili je to tek prolazna faza iz koje će izaći još jača i utjecajnija?

Knjiga je knjiga već nekoliko tisuća godine. U tom se vremenu malo toga mijenja. Oni koji ne čitaju, pravdat će se novim medijima. Oni koji čitaju, služe se novim medijima, i to im nimalo ne škodi u čitanju. Novi mediji ni na koji način ne ugrožavaju knjigu.

Netko ste tko ima dovoljno godina da pamti i jedan drugi sistem i društveno uređenje, kao i one koji su tada bili njegovi najistaknutiji predstavnici. Kako gledate na neke od njih koji su bili dežurni „čuvari vatre“ u tom bivšem sistemu, da bi onda gotovo preko noći, usporedo s nestankom tog istog sistema kojeg su tako gorljivo propagirali, doživjeli preobražaj kakvog se ni Franz Kafka ne bi postidio, te

postali najglasniji pobornici i čuvari nekih novih vrijednosti, a sve to vrijeme obraćajući nam se i nastupajući s pozicijom moralnih „Mount Everesta“?

To o čemu gorovite je u ljudskoj prirodi. Najveći komunisti postali su najveći nacionalisti. Dogmatici su samo promijenili dogmu, a sve je drugo ostalo isto. Postoje ljudi koji nisu u stanju misliti svojom glavom, i u tom mišljenju ostajati u manjini. Jer zapravo, kada bolje promislite, u manjini ste čim nešto o nečemu mislite. Čin mišljenja od vas čini manjinca, jer je svaki čovjek jedinstven, i jedinstveno je ono do

čega će ga nužno odvesti njegova misao. Ako ništa ne mislite, lako ćete postati i veliki komunist, u komunistička vremena, i veliki Hrvat, u hrvatska vremena. Meni su mnogo zanimljiviji oni koji su bili veliki Hrvati za komunizma, ili koji su veliki komunisti danas. Zanimljiviji su zato što su se usudili razlikovati.

Svi uglavnom okrivljuju vladajuće elite za sve loše što nam se dešava. Međutim, koliko smo mi sami svojom šutnjom i nečinjenjem doprinijeli tome? Gotovo svakodnevno gledamo kako se zbog duga od nekoliko stotina kuna našim sugrađanima oduzimaju jedine nekretnine koje posjeduju, gledamo kako se silovatelji djece kažnjavaju radom za opće dobro, gledamo obiteljske nasilnike koji se javno ismijavaju svojim



žrtvama, dok resorna ministrica to komentira riječima: „Tako vam je to u obitelji...”, gledamo kako nam se djeca liječe tako da se sredstva potrebna za njihovo liječenje prikupljaju dobrovoljnim prilozima, dok resorni ministar odlazi na operaciju u inozemstvo, gledamo klijentalizam, nepotizam, korupciju... I sve tako gledamo i šutimo. Otkud ta sveopća indiferentnost na sve što se oko nas dešava?

Nije jednostavan odgovor na to pitanje. Ali postoji nešto što je u prirodi naše epohe, a što se pokazuje kao opasno i pogubno. Višak informacija o ljudskom stradanju, činjenica da bezbroj smrti i ogromna količina čovjekove patnje putem vijesti, preko različitih medija i društvenih mreža stiže do nas, proizvode u nama sve veću moralnu i emocionalnu tupost. Tolika patnja i tolike smrti kojima svakodnevno nazočimo ne čine nas osjetljivijim, nego upravo suprotno, sasvim neosjetljivim.

U jednom od prethodnih pitanja već smo se dotakli Vaših godina.

Vezano uz to, a znajući da ste veliki ljubitelj književnog genija iz Hašana, Branka Čopića, kako danas doživljavate njegovu „Nezavršenu priču”; pronalazite li se u njoj više sada nego u vrijeme kada ste bili dječak?

Za mene je, iskreno govoreći, cijeli Čopić isti onakav kakav mi je bio u djetinjstvu. Premda sam u međuvremenu više puta pročitao i sve što je Čopić napisao za odrasle.

Da se sad dotaknemo i naše osnovne teme, a to je željeznica. Relativno malo ljudi zna da je Vama željeznica na neki način i dio obiteljskog naslijeda, jer kako Vi kažete: „Svi moji su, prije očeve i majčine generacije, bili željezničari, ili su odrastali uz željeznicu...”

Da, to je naprsto tako. Ljudi danas ne znaju, ili zaboravljaju, da je cijelokupni naš modernitet, nacionalni, a u mnogim slučajevima i obiteljski, formiran uz željezničku prugu, i na postajama te pruge. Željeznica je određivala naša obiteljska stabla, vodila je naše pradjedove u zagrljaj našim prababama, odnosila ih na škole,

raspoređivala po dijelovima odavno upokojene Habsburške monarhije, ali je, ta ista željeznica, više od čega drugog zasluzna za urbanizaciju i metropolitanizaciju naših zaostalih i izrazito ruralnih zemalja. Većina hrvatskih gradova izrasla je po logici željeznice.

Činjenica je da iz željezničkih obitelji potiču još neki veliki pisci; tu su nobelovci Wladyslaw Reymont i Pablo Neruda, zatim Konstantin Paustovsky, tu je i Vaš nekadašnji sugrađanin Izet Sarajlić... Slučajnost ili uzročno - posljedična veza?

Ne, nije slučajnost. To je u logici epohe. Većina pismenih radila je na željeznicama, ili oko željeznicama. Željezničari su početkom dvadesetog stoljeća činili okosnicu srednjeg sloja, naročito po manjim gradovima, a iz tog sloja potekla je većina europskih pisaca. Vi ste nabrojali nekolicinu željezničarske djece, a zapravo ih je mnogo, mnogo više.

Postoji jedna zgodna priča o Vašem djedu željezničaru i danu

oslobodenja Sarajeva...

Da, on je dan pred oslobođenje grada odjurio u Direkciju željeznica, da je čuva od pljačke i uništenja. On, nenaoružan, ne baš kršan i jak, a ni naročito junačan. Ali osjećao je obavezu prema onom što je bio, prema svojoj željezničarskoj misiji.

Željeznica je i nezaobilazan motiv u mnogim Vašim pjesmama i tekstovima, kao „Željeznica, domotožje i pčele”, „Konavoska pruga”, „Nova željeznička stanica”, „Pohvala željeznicima preko Perkovića”...

Naravno, mogla bi se, vjerojatno, načiniti knjiga od mojih tekstova o željeznicama.

Osim pjesama i tekstova, željeznica je i važan motiv u Vašem romanu „Rod“ u kojem je predstavljate kao simbol napretka...

Ne baš simbol napretka. Željeznica je tu najpreciznija i najvažnija identitetska točka moje obitelji. Oni su u nacionalnom smislu bili raznorodni, Nijemci, Slovenci, Hrvati, prema svom katolištvu često su znali biti i indiferentni. Jedino što mi je bilo izvan svake sumnje, bila je ta njihova željeznica.

Zanimljivo je da se jedan drugi pisac, točnije Darko Milošić, u svom osvrtu na taj Vaš roman „Rod“, poslužio željeznicom kao sredstvom pomoći kojeg je definirao kompoziciju, prostor, vrijeme, likove, kao i samu suštinu tog Vašeg djela...

Da, i ako smijem ja o tome govoriti, bio je u pravu.

U tom svom osvrtu Milošić se poziva i na „Rječnik simbola“, autora J. Chevaliera i A. Gheerbranta, koji u analizi snova vlak definira kao: „... simbol evolucije, sliku kolektivnog i društvenog života, odnosno sudbine. On evocira vozilo promjena u koje se teško ukrcavamo ili koje ne možemo uhvatiti, on označuje psihičku promjenu, osvješćenje

koje nas vodi novom životu...“

Koliko ova definicija ima potvrde u nekom realnom životu?

Ne bih se u slučaju uloge željeznica u našim društvenim i obiteljskim povijestima služio „Rječnikom simbola“. Ta uloga je, rekao bi, krajnje konkretna, materijalna, fizička, do te mjere da bih rekao da je nas i sve naše zemlje južno od Beča, istočno od Trsta i zapadno od Carigrada, željeznica uvela u Europu i u moderno doba. Lokomotiva je, da se sad malo i ja poslužim metaforama, u našem slučaju bila važnije sredstvo opismenjavanja i prosjećivanja od olovke, pera i tintarnice.

Već ste spomenuli da ste rođeni i odrasli u Sarajevu. Ovaj grad slovio je nekada kao primjer multikulturalnosti i suživota. U tom smislu, ako bismo gledali iz današnje perspektive; jesu li Sarajevo gdje je nekad bilo?

Tako je, kažem, bilo nekad. Danas više nije. Naša je modernizacija zaustavljena u onom trenutku u kojem smo postali subjekti vlastite povijesti i, da se opet poslužim

velikim riječima, vlastite sudbine. Sve naše tamo je gdje je nekad bilo, osim što u našim glavama ništa nije tamo gdje bi trebalo biti, ili nije tamo gdje je drugim Europljanima.

U svom romanu „Buick rivera“ napisali ste slijedeću misao: „Ne žališ za danima kada ništa drugo nisi radio već si čekao da ti prode vrijeme, nego žališ za onim godinama kada si nešto od sebe htio.“ Za čime Vi danas žalite?

Iskreno govoreći, ne žalim ni za čim što je prošlo. Možda žalim zbog viška izgovorenih riječi, premda ne bih mogao reći da žalim i za jednom riječju koju sam napisao.

Poštovani gosp. Jergović, još jednom Vam se zahvaljujem u ime naših čitatelja što ste pristali na ovaj razgovor i posvetili nam dio svog vremena. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem radu i da u godinama koje dolaze sličnost s Ivom i Mešom bude samo i isključivo u onom književnom smislu!





PULA - USPON I PERSPEKTIVE

PIŠE: Branko Bašić
FOTO: Josip Tirić

..." Dan željezničara 15. travnja 1970. bio je važan datum u povijesti željeznice u Istri. Tada je počeo voziti vlak Arena express iz Pule, preko Divače i Ljubljane, do Zagreba. Motorni vlak Mercedes (JŽ serija 711) koji je mogao primiti devedesetak putnika, imao je klima uređaj, glazbu, stjuardese, bife, rezervirana sjedala, sendvič i novine uz voznu kartu prvog razreda. Prava raskoš za tadašnje, a i današnje pojmove putovanja. Ponekad su u vlaku bile izložbe slika, pjesnički i kazališni nastupi, modne revije i slično. Petkom i ponedjeljkom morali su priključiti još jednu garnituru jer je bilo više putnika. U najboljim godinama vlak Arena express prevozio je više od 50 tisuća putnika. Putnici koji su iz Pule kretali oko 4 sata ujutro stizali su u Zagreb nešto prije 10, a vraćali se iz Zagreba oko 15.30 i stizali u Pulu oko 21 sat. Vlak se zaustavljao u Kanfanaru,

Pazinu, Buzetu, Divači, Postojni, Ljubljani i Zidanom Mostu, a pred kraj svojih vožnji i na graničnoj stanicu Dobova. Ovakva veza je pogodovala Istranima te se razvila posebna kultura putovanja u Zagreb i Ljubljano."... Tako je Josip Orbanić u glasistre.hr opisao svoje sjećanje na zlatno doba istarskih željeznica. Kad je 1993., uz suglasnost MMPI, ukinut poslovni vlaka »Arena«, na relaciji Pula - Zagreb - Pula utihnule su i zadnje nade u nekakvu revitalizaciju i blistaviju budućnost ovdašnje željeznice. Od vrhunske perspektive prilikom izgradnje tih 152,5 km istarskih pruga, danas su, gledajući željezničku mrežu Lijepe naše, bez dodirnih točaka s ostalim hrvatskim prugama, žargonski rečeno slijepo crijevo. Višegodišnje neulaganje doprinijelo je smanjenju broja putnika, a propadanje Uljanika nestanku prijevoza tereta. Ako se ne dogodi EU projekt izgradnje

željezničkog tunela kroz Učku održivost istarske željeznice vrlo je upitna.

Podsjetimo se kako su istarske pruge temeljito obnovljene sredinom osamdesetih godina prošlog stoljeća. Gotovo pola stoljeća laganog, gotovo otmjenog propadanja iako su političarima usta puna željezničkih projekata. Jedino se na željeznicama u Istri taj prioritet ne prepoznaće.

Prometni potencijal istarskih željeznica sve više je prazna priča za prigodne političke igrokaze. Jedan od igrokaza za lakovjernu publiku bio je i onaj u rovinjskom hotelu Lone 26. studenoga 2018. u kojem je održana konferencija pod nazivom „Prometni razvoj i budućnost prometne povezanosti Istarske županije“ na kojoj su se okupili predstavnici koji su imali štošta reći o hrvatskoj prometnoj infrastrukturni. Na prvom panelu sudjelovao je sadašnji ministar mora, prometa i

infrastrukture. O razvoju željeznice nije ni govorio...

Tu se plasirala šupljikava priča o mogućnostima da se i istarske pruge obnavljaju sredstvima EU fondova; govorkalo se kao da za to ima šanse jer se istarske pruge naslanjavaju na Mediteranski koridor, na kojem su sada gotovo sve dionice „pokrivene“ projektima iz EU fondova.

Netko je jednom prilikom prilično točno ustvrdio da Istra zapravo funkcioniра kao jedna cjelina, kao jedan veliki grad, vlak u Istri funkcioniра više kao tramvaj. A željeznički stručnjaci koji su projektirali i održavaju vozni red ovakvim kakav je danas dali su nemali doprinos propadanju...

Nije zgorega napomenuti da je turistima koji nam dolaze iz zemalja u kojima je putovanje željeznicom i brodom dio svakodnevice (primjerice Talijanima, Austrijancima, Nijemcima, Britancima, Skandinavcima itd.), vjerojatno vrlo čudno djeluje činjenica da europska željeznička i pomorska mreža završava u Trstu i

da se dalje moraju snalaziti sami, automobilom ili jeftinim letovima. Poznato jedna prometna infrastruktura ima ključnu ulogu u gospodarskom razvoju, a recentne studije ukazuju na konkretne ekonomske efekte ulaganja, posebice u željezničke sustave. U Lijepoj našoj puno toga je postavljeno naglavačke, tako i odnos prema željeznicama. Već pola stoljeća je izvan prometa pruga Kanfanar-Rovinj a nekoliko desetljeća i pruga Lupoglavluka Bršica.

Podsjetimo se da je pruga od Divače do Pule puštena u promet 20. rujna 1876. godine. Zahvaljujući toj pruzi u samo 40 godina sa 17.000 stanovnika Pula je porasla na čak 60 tisuća stanovnika koliko ih je brojala 1910. godine.

Željeznička veza Pule prema Rijeci, s obzirom na činjenicu da željeznički tunel kroz Učku nikad nije izgrađen, ostvarena je autobusima koji iz Lupoglava prevoze putnike na željeznički kolodvor u Rijeci i obrnuto. Bez izgradnje nove spojne pruge i tunela kojim bi se istarske pruge povezale sa željezničkom

mrežom Republike Hrvatske te Europom, postojeće željezničke pruge na području Istarske županije nemaju perspektivu.

Sav ovaj uvod poslužio nam je kao oslonac za slikanje kolodvora Pula. Kolodvor Pula je u prometnom pogledu rasporedni kolodvor za prugu Pula - Lupoglavluk - Buzet dg. Nalazi se na lijevog strani pruge na nadmorskoj visini od 1,61 m. Da je Istarska državna željezница rađena za vojne svrhe vidi se i iz nacrta kolodvorske zgrade. U prizemlju postoji posebna blagajna za vojnike, a u okolnim zgradama nalazi se sve što im treba za život: dormitorij (spavaonice), kantina...

Željeznički kolodvor smješten je uz obalu Pulskog zaljeva. Kolodvorska zgrada, izgrađena u vrijeme Austro-Ugarske, dobro je očuvana. Pruga do središta grada prije se koristila i za promet putnika i za prijevoz tereta do brodogradilišta Uljanik. Upravo taj kolosijek je osnova pulskih razmišljanja o povratku gradske željeznice.

Kolodvorska zgrada sagrađena je

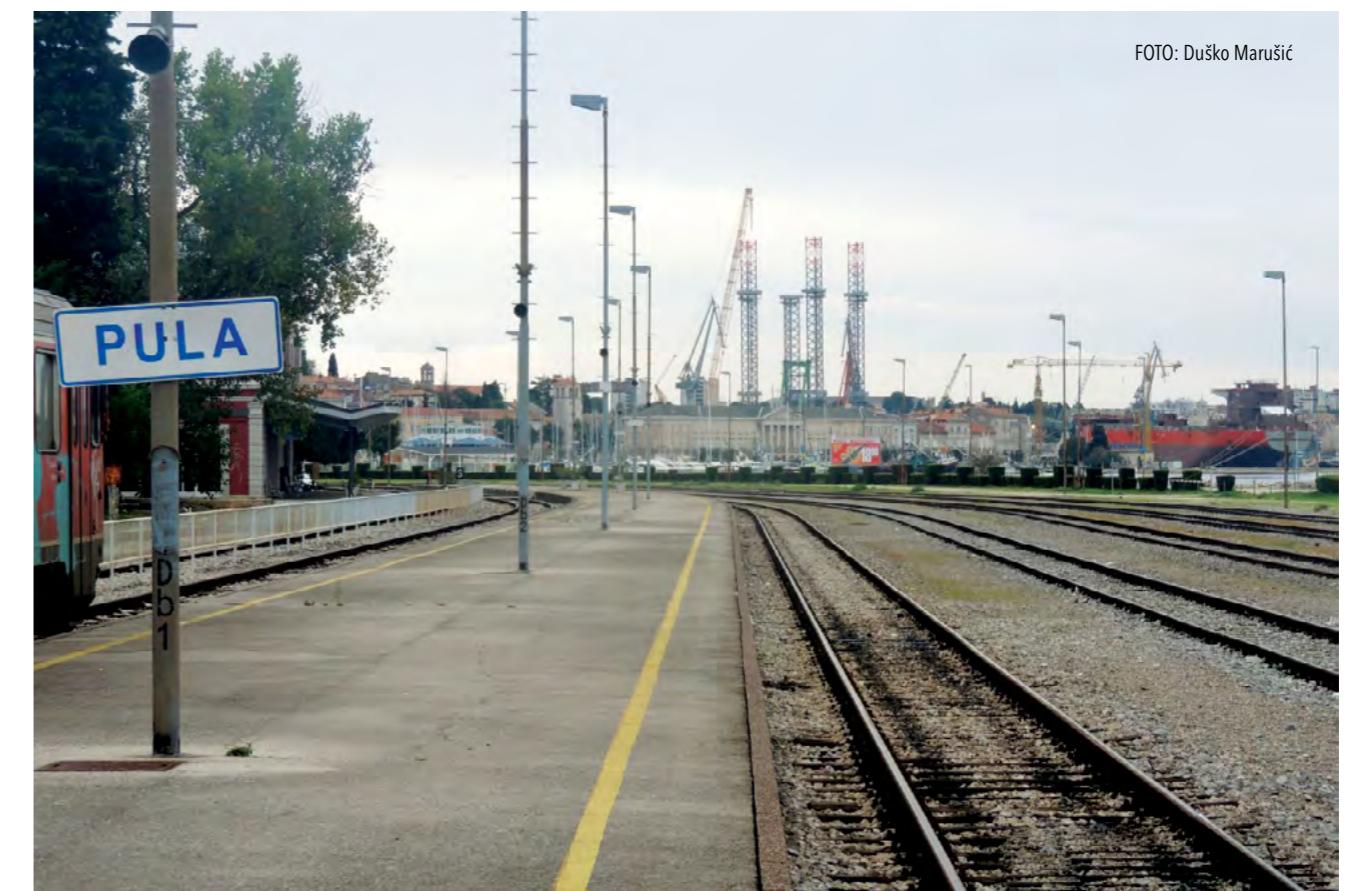


FOTO: Duško Marušić

1875. godine u njoj se danas nalaze prostorije za potrebe prometne službe, putničke službe, SIT-a Ogulin i prostori predviđeni za ugostiteljski objekt zajedno s terasom i prvim peronom. U kolodvoru se obavljaju svi poslovi oko sastavljanja i rastavljanja putničkih i teretnih vlakova. Zbog toga se kolodvor Pula rado opisuje i kao ranžirni kolodvor. Kolodvor Pula osiguran je svjetlosnim ulaznim signalom i predsignalom, osiguran je kombiniranim signalnim uređajem tj. elektromehaničkim i elektro-relejnim signalno sigurnosnim uređajem. Sigurnosni uređaj se sastoji od blok aparata u prometnom uredu i blok aparata sa signalnim postavnim uređajem u skretničarskoj postavnici, koji su u zavisnosti sa signalima. Postavljanje ulaznih i izlaznih putova vožnje najprije se vrši telefonski a zatim putem blok uređaja. Prvac "A" tj. od strane kolodvora Vodnjan. Jasno je kako na "B" strani kolodvora nema osiguranja niti signala jer kolodvor Pula je krajnji kolodvor.

Do 2005. godine putnički vlakovi

vozili su do i iz stajališta Pula Obala. Stajalište je bilo ispod Arene, gotovo u centru grada, što je bilo izuzetno povoljno za putnike. Zbog željezničke nebrige stajalište je ukinuto, a odmah potom smanjen je broj putnika za 30%. Današnji putnici od kolodvora u grad idu pješke, na primjer jedan đak za jednu školsku godinu prepješači (razlika stajalište Obala - kolodvor) otrpilike 260 kilometara. Tolika je otrpilike udaljenost od Pule do Zagreba.

Kolodvor Pula imao je industrijske kolosijke gotovo do svake tvornice ili vojnog objekta u gradu, među posljednjima koje se koristilo bili su, na "A" strani: YTONG, INA-PLIN, INDUSTROCHEM, ISTRA, JADRANMETAL, BRIONKA i PULJANKA, a na "B" strani: ISTRACEMENT, ARSENAL, LUKA i ULJANIK.

Uljanik imalo je svoju manevru unutar brodogradilišta. Samo brodogradilište smješteno je na otoku Uljaniku 250 m od kopna. Otok je povezan mostom kojim ide i industrijski kolosijek. Tako je

otok Uljanik jedini otok u Hrvatskoj povezan na željezničku mrežu. Industrijski kolosijek „AERODROM“ odvaja se je s otvorene pruge u km: 118+084 skretnicom „A“ koja je bila zaštićena sa obije strane zaštitnim signalima sa predsignalima na pruzi, a s industrijskog kolosijeka iskliznicom.

Pitanje je hoće li se i kada koristiti industrijski kolosijeci ako znamo da je teretni promet ukinut 2013. godine...

U 144 godine dugoj povijesti istarske pruge bio je I. i II. svjetski rat, razne elementarne nepogode, razne uprave, ali promet nikad nije bio obustavljen, sve do 22. ožujka 2020. radi nevidljivog neprijatelja COVID-19.



FOTO: Borna Turk

SUTONOVE CRTICE O ŽELJEZNICI

PIŠE: Vjekoslav Suton

FOTO: Wikipedia



DOČEK BRITANSKE KRALJICE ELIZABETE NA ZAGREB GLAVNOM KOLODVORU 1972.

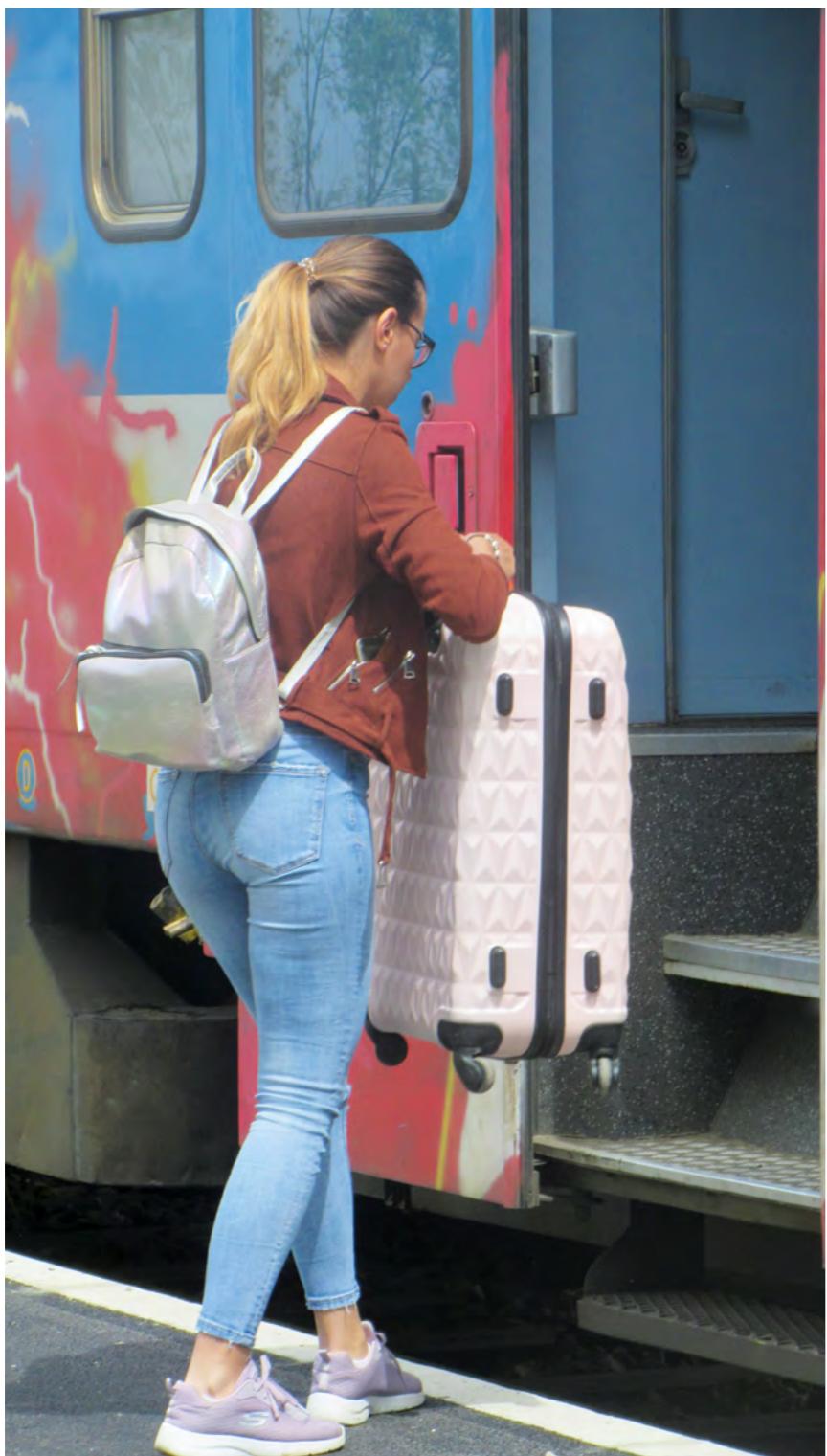
Sjećam se toga kad je to bilo. Kraljica je stigla Plavim vlakom iz Đakova. Prije nego je bila u Đakovu je skoro izbio mali diplomatski incident. U planu je bio i posjet đakovačkoj katedrali. Britanski suveren je u jednu i vrhovni (ne znam kako se izraziti) primas (voda) anglikanske crkve i njega da vode u katoličku katedralu? Da se vratimo Glavnom kolodvoru i situaciji na njemu. Tamo sam bio kad je kraljica već napustila kolodvor. Na

samom kolodvoru nije bilo niti jednog vagona kao i u depou lokomotive. To je izgledalo nestvarno, sve prazno. Kad se silazi s prvog perona prema ostalim je otvor. To je sve bilo zatvoreno. Oko otvora su inače i sad gelenderi da netko ne bi pao unutra. To je sve bilo odrezano i maknuto. Vlakovi su čekali po susjednim kolodvorima. Kad je kraljica otišla počeli su sa svih strana pristizati vlakovi. Kako je bilo zatvoreno za prolaz ispod ljudi

su počeli ići preko kolosijeka na druge perone. Neka baba se jedva vukla preko pruge. Iz pravca Beograda, Vinkovaca je ulazio neki vlak na prvi peron. Bio je to neki međunarodni prema Sloveniji sa elektrom. Baba se jedva vuče i više i maše prema vlaku: Polakše! Strojovoda svira. Kad je baba vidjela da ovaj ne misli njoj stati tako se brzo bacila k'o u crtanom filmu da je ne pogazi.

100: POPEVKE TE SEMU SU KRIVE*

u skretanje by nenad katanich



ODJEDNOM,
OKO MENE SE
POJAVLJUJU MOJI
IZMIŠLJENI LIKOVI
IZ MOJIH PRIČA.
PROMETNICI
IRENA I NIKOLA,
POMOĆNIK ŠEFA
DONAT. STARI ŠEF
PRED MIROVINU
I SKRETNIČAR
BARTOL KOJI NA
DLANU DRŽI SVOG
PRIPIOMLJENOG
MIŠA SA BLOK-
KUĆICE, MIŠEKA.

U zadnje vrijeme niti ja niti Kim Jong-un nismo se pojavljivali u javnosti. Ne znam što je on radio, ali ja sam smislio što da bude u skretanje za ovaj jubilarni broj novina. Iako „U skretanje“ ima više od sto, ipak je ovo poseban broj novina. Okrugao.

Hodam oko pustog kolodvora. Pandemija je učinila ono što svi „koji mrze sve što je željezničko“ nisu uspjeli - vlakovi više ne idu. Riskiram da me uhiti Civilna zaštita jer nisam „ostao doma“, ali ne mogu bez štreke, pa to ti je. Začudo, još ni trava nije počela rasti po kolosijecima. Zna trava da nema vlakova, pa ni ona nema volje rasti. Hodam po tračnici i pjevušim „Popevke sem slagal“ i razmišljam o mom pisanju. Dolazim do skretnice. Nigdje nikoga. Dječački nagon me tjera da je okrenem. U skretanje. Tada se dešava čudo. Odjednom, oko mene se pojavljuju moji izmišljeni likovi iz mojih priča. Prometnici Irena i Nikola, pomoćnik šefa Donat. Stari šef pred mirovinu i skretničar Bartol koji na dlanu drži svog pripitomljenog miša sa blok-kućice, Mišeka. Pedantni Željko čije se ime nalazi na listi tehnološkog viška. Okrenem se i na cesti uz kolosijek staje crna limuzina s vozačem iz koje izlaze sindikalac Jamezdin, debeluškasti lvek i naravno autoritetni „drug Buzdovan“. Okrenem se na treću stranu i pod strehom vidim željoš-penziće koji ispijaju čokanje

rakije i zarezuju slaninu, kruh i luk. Iz daljine nazirem kako žure čika Walter i njegova mala unučica s lutkicom u željezničkoj uniformi u naručju - „maloj Ileni“. Tu se nalaze i Harpagon*2 sa svojom kutijicom zlatnika i gospoda ministarka*3. Ne znam zašto su tu, izgleda da me očito na nekog asociraju. Zatvorim oči da pobjegnem od tog iznenadnog prizora. Tada ugledam lica koja znam i koja su bila stvarna a sada ih više nema - starih željoša: mog oca, iz osječkog željezničkog kvarta, slika „petnaestotrvnjaša“. Pokušavam ih prepoznati. „Zašto žmiriš, kada si se rodio, kao pukovnik Aureliano Buendia*4, otvorenih očiju ?“ prozbori čika Walter koji je upravo došao s unučicom. „Kad ste ga spomenuli, čika Walter, kao i on, nakon trideset i dva rata više nemam osjećaj za ljubav! Sada bih najradije izrađivao zlatne ribice.“ odgovaram spremno. „Pogledaj nas u oči!“ - viknuše svi u glas, kako tko - molečivo, imperativno, nemoćno, veselo, očajno.... Otvaram oči.

- Zašto si nas stvojio? - upita Walterova unučica u ime svih prisutnih.

- Htio sam da se ljudi vesele, razmišljaju, budu sretni, bolji, zadovoljniji, spoznaju sebe i okolinu - počnem se pravdati svojim likovima - u svojoj prostodušnosti mislio sam napraviti nešto kao „Lisca u kokošnjcu“*5 samo u željezničkom okviru....

- Znamo da si dobra duša, ali

pomozi nam da budemo ono što jesmo, onakve kakve si nas izmislio.

- Puno tražite od mene, krenuo sam ali ne znam da li mogu dalje. Jako vas volim, ali dosta njih bi vas najradije da vas nema. Jako je teško održati vas žive. Ima tabua s kojima ni vi niste spremi suočiti se u svojim mislima i dijalozima.

Svi likovi su se vidno uznemirili, čak i poslovčno „skulirani“ drug Buzdovan.

- Stvorio si nas, sad se i brini za nas. Ne želimo se mijenjati. Mi baš volimo što smo ovakvi kakvi jesmo, a ti se polako pretvaraš u glavnog lika iz novele „Pukovniku nema tko da piše“*6!

I tako svi redom. Čas svi u glas, čas jedan po jedan. Neobično, na kraju najglasniji bili su penzič-željoši pod strehom: „Hvataj se tipkovnice i ne filozofiraj!“

Tih nekoliko koraka do skretničkog tega izgledali su kao milje. Prebacujući teg iz „skretanja“ u „pravac“ zavapim: „Zatajil te nebum nigdar!“

* Stih iz zagorske narodne pjesme „Spoved“;

*2 Lik iz „Škrta“ J.B.P. Moliere;

*3 Lik iz istoimene komedije B.Nušića;

*4 Lik iz „100 godina samoće“ Gabriela Garcie Marqueza;

*5 Napisao Ephraim Kishon;

*6 Napisao Gabriel Garcia Marquez;

foto: Nebojša Gojković

