

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE **ZPERNU**

PROSINAC 2020.



IVE MOČIĆ

BRANILI SMO SVOJE

DARKO HABDIJA

ŽELJEZNIČAR PRIJE SVEGA

ODMARALIŠTE UGLJAN

POČETAK JEDNE DIVNE PRIČE

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

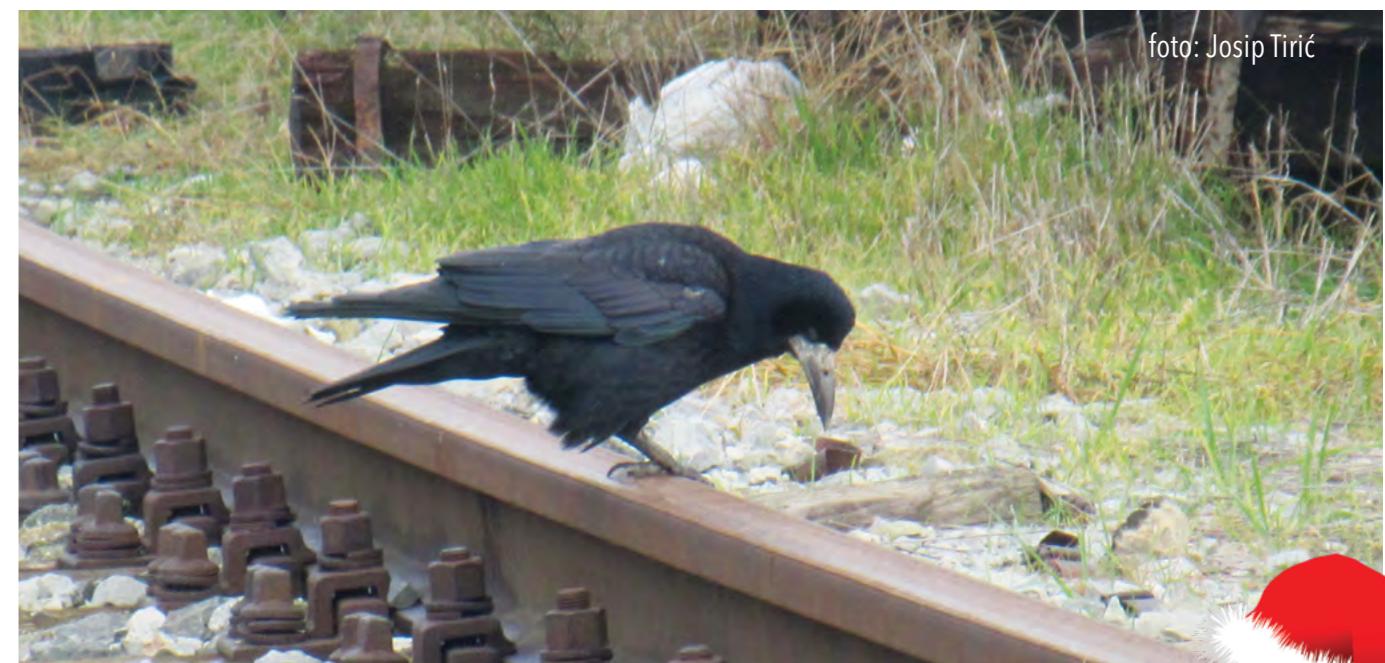
MIRKO NOVOSEL

**ČESTIT BOŽIĆ
I ISRETNA NOVA GODINA**





USUDI SE



**Svijet vam govori da ne možete...
Društvo vam govori da ne možete...
Ponekad vam i obitelj govori da ne
možete, što će vam to, zašto sada...
Onda se dogodi da i sami počnete
sumnjati u sebe.
Ma smrt se dogodi kad sami počnete
sumnjati u sebe.
Smrt snova, nada, želja, ambicija,
vjere...
Ponekad je potrebno umrijeti
drugima da bi počeli živjeti.
Danas će vam ljudi sve oprostiti
osim jednoga! Uspjeha.
A u današnjem pesimističnom
svijetu
i sebičnom društvu uspjeh je i
sanjati i maštati i imati viziju i
željeti...
Ali ni tu nije kraj jer vi niste stvoreni
da bi samo sanjali i maštali, željeli..
Vaša duša je za let stvorena.
Da je samo maštala - ptica ne bi
nikad poletjela.
Usudite se započeti.
Usudite se poletjeti.
Usudite se živjeti.
Vi ste rođeni za velike stvari!**

**Nemojte samo sanjati već i činite!
Nemoj samo maštati već djelujte i
radite na tome što postati želite!
Možete, samo je potrebno krenuti.
Nemojte čekati ono nešto da bi
krenuli, trebate krenuti pa će doći
ono nešto.
Nije bitno koliko je godina u vašem
životu,
Bitno je koliko je života u vašim
godinama.
Uvijek je pravi trenutak za živjeti
Ti biraš: ustati ili odustati
Čekati ili krenuti
Maštati ili biti
Vikni glasno: Ja sam živ!
Ja želim ostvarit svoj san.
Ja upravljam svojim životom
Krećem sad jer želim živjeti
Krećem jer mogu!
Sada je vrijeme.
Ovo je tvoj trenutak.
Idi ne čekaj sutra jer i ono će postat
sada.
Sada je vrijeme.
Sada je taj trenutak.
SADA KRENI - JER MOŽEŠ!**

don Josip Ulić

IMPRESUM

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kuncić, 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.

Naslovnica:
Ive Močić, školski instruktor
u kolodvoru Knin
foto: Ivica Stojak

Ovaj broj izšao je samo u
digitalnom izdanju.

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



UPUĆIVANJE IZVRŠNIH RADNIKA NA IZVANREDNI LIJEČNIČKI PREGLED

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković

U HŽ Infri duže vrijeme traje dilema oko usklađenosti Pravilnika o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava (NN 122/2016) i Uredbe EU 2015/995 od 8. lipnja 2015. godine u pogledu upućivanja izvršnih radnika na izvanredne liječničke preglede.

Uredbom EU 2015/995 propisano je slijedeće:

4.7.2.3. Dodatni zdravstveni pregledi i/ili psihološka procjena Osim redovitih zdravstvenih pregleda, moraju se obaviti dodatni posebni zdravstveni pregled i/ili psihološka procjena ako postoji opravdani razlog za sumnju u zdravstveno stanje ili psihičku sposobnost izvršnog radnika koja otežava sposobnost za obavljanje poslova.

Pravilnikom o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava u točki 4. članak 4. propisano je slijedeće:

(4) Izvanredni pregled zdravstvene sposobnosti izvršnog radnika obavlja se u sljedećim slučajevima:
a) ako postoji sumnja poslodavca ili opravdani razlog za sumnju u zdravstveno stanje ili psihičku sposobnost izvršnog radnika željezničkog sustava donesen u skladu sa Uredbom 2015/995.

b) ako postoji opravdana sumnja na upotrebu alkohola, opojnih droga, njenih metabolita ili psihotropnih tvari
c) nakon nesreće ili ozbiljne nesreće uzrokovane nepostupanjem ili neispravnim postupanjem izvršnog radnika u kojem je izvršni radnik sudjelovao te zadobio teže ozljede
d) poslije svake privremene nesposobnosti za rad uslijed bolesti ili ozljede koja je trajala dulje od 120 dana ili
e) na zahtjev izvršnog radnika.

Kako bi razjasnili nedoumice zamolili smo MMPI da odgovori na slijedeća pitanja:

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Uprava kopnenog prometa i inspekcije

Poštovani,

u HŽ Infrastrukturi d.o.o. duže vrijeme traje dilema oko usklađenosti Pravilnika o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava (NN 122/2016) i Uredbe EU 2015/995 od 8. lipnja 2015. godine u pogledu upućivanja izvršnih radnika na izvanredne liječničke preglede.

Koristimo priliku podsjetiti kako je Uredbom EU 2015/995 propisano slijedeće:

4.7.2.2.3. Dodatni zdravstveni pregledi i/ili psihološka procjena Osim redovitih zdravstvenih pregleda, moraju se obaviti dodatni posebni zdravstveni pregled i/ili psihološka procjena ako postoji opravdani razlog za sumnju u zdravstveno ili psihološko stanje člana osoblja ili opravdana sumnja na upotrebu opojnih droga ili alkohola preko dopuštenih ograničenja. To je prije svega potrebno nakon incidenta ili nesreće uzrokovane ljudskom greškom pojedinca. Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju uspostaviti sustave za osiguranje provođenja takvih dodatnih pregleda i procjena prema potrebi.

Pravilnikom o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava u točki 4. članak 4. propisano je slijedeće:

Izvanredni pregled zdravstvene sposobnosti izvršnog radnika obavlja se u sljedećim slučajevima:

- a) ako postoji sumnja poslodavca ili opravdani razlog za sumnju u zdravstveno stanje ili psihičku sposobnost izvršnog radnika koja otežava sposobnost za obavljanje poslova
- b) ako postoji opravdana sumnja na upotrebu alkohola, opojnih droga, njenih metabolita ili psihotropnih tvari
- c) nakon nesreće ili ozbiljne nesreće uzrokovane nepostupanjem ili neispravnim postupanjem izvršnog radnika u kojem je izvršni radnik sudjelovao te zadobio teže ozljede
- d) poslije svake privremene nesposobnosti za rad uslijed bolesti ili ozljede koja je trajala dulje od 120 dana ili
- e) na zahtjev izvršnog radnika.

Kako bi razjasnili nedoumice u primjeni molimo Vas da nam odgovorite na slijedeća pitanja:

1. Da li je Pravilnik o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava usklađen s Uredbom 2015/995 od 8. lipnja 2015.?
2. Upućuje li se izvršnog radnika kod svakog izvanrednog događaja, naročito incidenta, na izvanredni liječnički pregled ili samo u slučaju ako postoji sumnja poslodavca ili opravdani razlog za sumnju u zdravstveno stanje ili psihičku sposobnost izvršnog radnika?

U iščekivanju Vašeg odgovora lijepo Vas pozdravljamo.

S poštovanjem.

Mario Grbešić, predsjednik





POČETAK JEDNE DIVNE PRIČE

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske 8. listopada 2020. presudio je kako je naš Ugovor o zakupu odmarališta na Ugljanu zakonit. Je li našim tužiteljima teško zbog ove presude?

Da je kojim slučajem presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske drugačija od one za koju sam saznao krajem studenoga 2020. ne sumnjam kako bi naši „priatelji“ likovali jer su se 2. veljače 2015. a onda i 16. ožujka 2015. godine obratili upravi HŽ Infre sa zahtjevom da se naš ugovor o zakupu odmarališta na Ugljanu proglaši ništetnim.

Za one koji ne znaju to odmaralište na Ugljanu u vrijeme sklapanja Ugovora

o zakupu bilo je potpuno devastirano. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske je presudio kako Postavnica d.o.o. koju je osnovao SPVH postoji samo zbog glavne djelatnosti pružanja usluga potrebnih za upravljanje odmaralištem. Ne za stjecanje dobiti. Tako se smještaj u odmaralištu na Ugljanu nudio i nudi zaposlenicima HŽ Infre i njihovim obiteljima, sukladno sklopljenom Ugovoru o zakupu te je smještaj, u punoj turističkoj sezoni, za razdoblje od 7 dana iznosio 900,00 kn. Radi se o simboličnom iznosu koji se naplaćivao za sedmodnevno korištenje smještaja. Ili drugim riječima, predmetno odmaralište nije

komercijalizirano na temelju Ugovora o zakupu te je dano na uporabu sindikatu i radnicima, a dobivena naknada nikako nije mogla služiti za stjecanje dobiti. S ponosom možemo reći da smo izdržali ovaj ružni progon zbog kojeg su najviše trpjeli korisnici kojih je svake godine sve više. Pet godina smo onemogućavani stvarati bilo kakvo poboljšanje uvjeta. Nadamo se kako je ova presuda početak jedne drugačije priče, sadržajnije, ugodnije, priče u kojoj će odmaralište na Ugljanu, kao jedna od rijetkih željezničkih oaza, doživjeti procvat u sadržajnom smislu.





U I M E R E P U B L I K E H R V A T S K E

P R E S U D A

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, u vijeću sastavljenom od sudaca Lidije Tomljenović, predsjednika vijeća, Marine Veljak, suca izvjestitelja, Mirne Maržić, člana vijeća, u pravnoj stvari tužitelja HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o., Zagreb, Mihanovićeva 12, OIB 39901919995, kojeg zastupa punomoćnik Dražan Crnković, odvjetnik u Zajedničkom odvjetničkom uredu Dražan Crnković & Alen Pešušić u Zagrebu, protiv tuženika SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, Zagreb, Trnjanska 11f, OIB 85555259238, kojeg zastupa punomoćnica Ivana Panić Šusteršić, odvjetnica u Zagrebu, radi utvrđenja, odlučujući o tuženikovoj žalbi protiv dijela presude Trgovačkog suda u Zadru poslovni broj P-8/2016-27 od 22. svibnja 2018., u sjednici vijeća održanoj 8. listopada 2020.

p r e s u d i o j e

I. Preinačuje se presuda Trgovačkog suda u Zadru poslovni broj P-8/2016-27 od 22. svibnja 2018. u pobijanim točkama I. i II. izreke i sudi:

1. Odbija se tužbeni zahtjev za utvrđenje ništetnim Ugovora o zakupu broj Z 16/13 od 9. travnja 2013., kao i I Dodatka Ugovora broj Z 16/13 od 4. srpnja 2013. i II Dodatak Ugovora broj Z 16/13 od 15. siječnja 2014., sklopljen između tuženika kao zakupnika i tužitelja kao zakupodavca, kao neosnovan.

2. Nalaže se tužitelju naknaditi tuženiku parnični trošak u iznosu od 9.062,50 kn (devetisućašećdesetdvije kune i pedeset lipa), u roku od osam dana.

3. Odbija se tuženikov zahtjev za naknadu troškova parničnog postupka u iznosu od 3.125,00 kn, kao neosnovan.

II. Odbija se kao neosnovan tužiteljev zahtjev za naknadu troškova odgovora na žalbu u iznosu od 1.250,00 kn.

Obrazloženje

Pobijanom presudom Trgovačkog suda u Zadru poslovni broj P-8/2016-27 od 22. svibnja 2018. utvrđen je ništetnim Ugovor o zakupu broj Z 16/13 od 9. travnja 2013., kao i I Dodatak Ugovora broj Z 16/13 od 4. srpnja 2013. i II Dodatak Ugovora broj Z 16/13 od 15. siječnja 2014. sklopljen između tuženika kao zakupnika i tužitelja kao zakupodavca (točka I).

Tuženik je, uz tužiteljevu suglasnost, navedeni prostor dao u podzakup društvu Postavnica d.o.o., kojemu je glavna djelatnost pružanje usluga potrebnih za upravljanje odmaralištem. Štoviše, iz spisa proizlazi da je navedeno društvo Postavnica d.o.o., smještaj u odmaralištu nudilo jedino zaposlenicima stranaka i njihovim obiteljima, sukladno sklopljenom Ugovoru o zakupu te da je smještaj, u punoj turističkoj sezoni, za razdoblje od 7 dana iznosio 900,00 kn (str. 88. spisa). Radi se o simboličnom iznosu koji se naplaćivao za 7-dnevno korištenje smještaja u odmaralištu na Ugljanu. Ili drugim riječima, predmetno odmaralište nije komercijalizirano na temelju Ugovora o zakupu te je dano na uporabu sindikatu i radnicima, a dobivena naknada nikako nije mogla služiti za stjecanje dobiti.

Iz svega navedenog je vidljivo da tuženik u odmaralištu obavlja djelatnost za koju je dobio tužiteljevu suglasnost, odnosno pruža usluge smještaja kako za svoje, tako i za radnike tužitelja te da je navedenu djelatnost nastavio obavljati i kroz društvo Postavnica d.o.o. u svome vlasništvu, kojem je također uz suglasnost tužitelja, predmetni prostor dao u podzakup.

Stoga ovaj sud ocjenjuje da druženja radnika, za koju svrhu je dan u zakup predmetni prostor, ne predstavljaju poslovnu djelatnost tuženika, niti tuženik na temelju djelatnosti koju obavlja stjeće dobit. Zakupljeni prostor odmarališta na Ugljanu ne predstavlja poslovni prostor u smislu Zakona o zakupu i kupoprodaji poslovnog prostora te se u konkretnom slučaju na predmetni Ugovor o zakupu, po pitanju ništetnosti, a sukladno odredbi čl. 1. st. 4. ZZKPP-a, primjenjuje Zakon o obveznim odnosima („Narodne novine“ broj 35/05 i 41/08; dalje: ZOO) pa je prvostupanjski sud nepravilno ocijenio da je Ugovor o zakupu ništetan jer nije proveden javni natječaj.





NAKON DUGIH ŠEST GODINA

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Ilija Grlić

S vremenskim odmakom od šest godina završio se progon dvojice naših kolega. Tog, sad već davnog 22. lipnja 2014. dogodio se izvanredni događaj koji se u željezničkim propisima opisuje kao „incident“. No, umjesto razuma uslijedio je pravi-pravcati medijski linč kolega: vlakovi se zaustavili na „svega 500 metara“ i to se prikazuje kao da su bili milimetri u pitanju, kao da je više stotina života visilo o koncu... To što su vlakovi jurili brzinom od jedva 30 km/h nikoga nije zanimalo...

Zavirimo u novinsku arhivu iz tog vremena i pročitajmo medijske konstrukcije zbog kojih su naši kolege završili u zatvoru:

„Bijesni putnici i suspendirani prometnik rezultat su drame koja se odvijala u nedjelju oko 21 sat na tračnicama između kolodvora Dugo Selo i Sesvete. Rutinska

vožnja skoro je završila direktnim sudarom vlaka i na liniji 782 iz Osijeka za Zagreb Glavni kolodvor i vlaka Savski Marof - Dugo Selo. Kako bi spriječili neizbjježan sudar radnici HŽ-a su isključili struju na dionici pruge Dugo Selo - Sesvete, jer je vlakove od sudara dijelilo tek 500 metara. Baš na toj dionici u tijeku su bili i radovi od Glavnog kolodvora do Dugog Sela koji su počeli u nedjelju u 13.35 i trajali do jučer u 4.10 sati, pa se vozilo samo jednim kolosijekom, otežano. Ipak, nitko nije očekivao da će biti toliko otežano. Zbog moguće tragedije još je u nedjelju suspendiran prometnik u Dugom Selu. -Zbog mogućeg propusta u obavljanju dužnosti sinoć je s radnog mesta udaljen dežurni prometnik u kolodvoru Dugo Selo te će tako ostati najdulje do okončanja postupka utvrđivanja

činjenica, 15 dana. Ako se dokaže njegova odgovornost, postoji i mogućnost - izvanrednog otkaza - poručili su iz HŽ-a...“

„U posljednji trenutak izbjegнута je tragedija sudara dvaju putničkih vlakova koji su se zbog teškog propusta prometnika u nedjelju navečer našli na istom kolosijeku - jurili su jedan ususret drugome na dionici između Dugog Sela i Sesveta. Informaciju su jučer potvrdili iz Hrvatskih željeznica (HŽ). Odgovorni prometnik je smijenjen, a očekujese i pokretanje istrage te utvrđivanje kaznene odgovornosti. Odgovorni iz HŽ-a na vrijeme su primijetili pogrešku svojeg kolege, isključili su napon na spornoj dionici i zaustavili brzi vlak koji je dolazio iz pravca Osijeka. Prema raspoloživim informacijama brzi vlak broj 782

koji prometuje na relaciji Osijek - Zagreb Glavni kolodvor dobio je od prometnika dopuštenje da krene iz kolodvora Dugo Selo prema Zagrebu u pravcu zapada. Istovremeno, iz kolodvora Sesvete u smjeru istoka i Dugog Sela pokrenut je putnički vlak broj 8087 Savski Marof - Dugo Selo. Našli su se na istoj pruzi, dionici koja jedva prelazi 10 kilometara udaljenosti. Putnici nisu ni znali u kakvoj su se situaciji našli...“

„Brzi putnički vlak iz Osijeka za Zagreb u nedjelju navečer kasnio je punih 47 minuta, a onaj drugi iz Savskog Marofa krenuo je na vrijeme. Istim kolosijekom jurili su jedan prema drugom po pruzi između Dugog Sela i Sesveta. No, nasreću, reakcijom nekog prisegbog u HŽ-u u posljednji je trenutak u nedjelju u 21.14 sati iskopčan napon te su zaustavljeni, na samo pet stotina metara jedan od drugoga. Tragedija je spriječena u zadnji čas jer je u vlaku iz Osijeka bilo oko 700 putnika, a u drugom desetak...“

Taman je krenula sezona kiselih krastavaca i tu se čuto potencijal velike priče, teške, strašne... Na jednoj strani cijeli zapjenjeni svijet, na drugoj njih dvojica sami. Njih dvojica i SPVH u odlučnosti da se suprotstavi konstrukcijama na klimavim nogama. Mic po mic, nakon sudovanja, vještačenja i svih drugih radnji koje su uobičajene uslijedila je presuda županijskog suda od 16. srpnja 2020. kojom je odbijena žalba državnog odvjetnika te presuđeno: NISU KRIVI, OSLOBAĐAJU SE! Umjesto komentiranja presude dajemo riječ akterima.



NAKON SVEGA - PRIČA AKTERA

Tomislav Tunjić



Tomo, prije svega, pozdrav! Evo, krenut ćemo s jednim laganim pitanjem, nećemo te puno „daviti“. Jesu li te s posla izravno odveli u istražni zatvor zbog izvanrednog događaja od 22. lipnja 2014. godine. Koliko znamo mi željezničari tada se ništa nije dogodilo, a Vama se cijeli svijet srušio na leđa. Kako ste se tada osjećali?

Nisu nas odmah odveli. Mene su „skinuli“, a Dino je ostao dalje raditi. Tjedan dana su vijećali da li će nas slati u istražni zatvor ili ne. Tih tjedan dana bio sam kod kuće. Onda su nas odveli na liječnički pregled, no tamo nam nije ništa pronađeno, da bi nas tek nakon toga odveli u istražni zatvor. Ujutro rano, oko 6,00 ili 7,00 sati su došli po mene. Kako sam ja samohrani roditelj, malog su mi odvezli kod mame, a mene na ispitivanje. Ispitivali su me cijelu noć, do 8,00 ili 9,00 sati sutradan. Nakon ispitivanja sproveli su me u Remetinec.

Kako si se osjećao tijekom ispitivanja i kasnije u zatvoru?

Poput kriminalca. Prvo me ispitivao jedan inspektor, pa onda drugi, pa treći i tako cijelu noć. Onda te sretnu na hodniku, pa te neki lik kao slučajno pita što je bilo, a kasnije se ispostavi da je to neki njihov

najviše pozicioniran inspektor. Oni o načinu rada na željeznicu nisu znali ništa, a ja sam im uporno pokušavao to objasniti.

Kad se to desilo, jesli li bio svjestan svoje greške?

Jesam, kako ne. Odmah sam shvatio da sam pogriješio. Radilo se o tome da „APB“ s jedne strane nije radio, tako da smo vlakove vozili samo po jednom kolosijeku. Dugo Selje vlaste slalo po nepravilnom kolosijeku. Od Sesveta je prvo išao „tramvaj“, pa vlak 2109. Ja sam dao odjavu za „tramvaj“, nisam ju dao za vlak 2109, a tražio sam dozvolu za vlak 782.

Kad si shvatio da si napravio grešku?

Ja sam to sve automatski odradio i uopće mi nije jasno zašto nisam gledao na stol. Čim je vanjski prometnik „fućnuo“, bilo je gotovo. Onda sam istrčao van i povikao: „Stani, stani!“ Počeli smo i vanjski prometnik i ja davati signalni znak „Stoj“. Vlak je prešao nekih 200 metara i stao, ali je nagazio izlazne skretnice i strojovoda ga nije htio pomaknuti. Onda se izdešavalо sve ovo o čemu smo već pričali.

Sjećaš li se nekog posebno teškog momenta iz istražnog zatvora?

Pa, unutra si sa svima; silovateljima, pedofilima, ubojicama... Tu sam proveo mjesec dana. Oni tamne ne gledaju tko je iz kog razloga tamo, već jednostavno gledaju redom one sobe i traže gdje ima slobodno mjesto da te tamo smjeste. Ja sam imao sreću; jedan od cimera je bio tamo zbog droge, drugi je bio zbog nekih telefonskih prijevara, treći zbog obiteljskog nasilja, četvrti je bio robovlasnik i to je to.

Kako je obitelj reagirala na tu tvoju situaciju?

Svi su bili iznenadjeni, čitali su o tome u novinama i mislili da sam napravio tko zna što. Najgore je što nisam imao priliku objasniti što se stvarno desilo jer si odvojen od svega. Kad zoveš nekog telefonom, onda možeš nazvati točno određene brojeve i sve to se snima, tako da si s te strane ograničen. Kad te netko

od onih s kojima razgovaraš pita kako ti je u zatvoru i ti počneš pričati na tu temu, odmah ti prekinu razgovor jer o tim stvarima ne smiješ pričati. Potpuno je isto da li si ubojica ili si napravio neku grešku na poslu. Sa mnom je bio i jedan dečko koji se posvađao sa ženom i napisao joj poruku da će joj slomiti noge. Ona ga je prijavila i ostao je u istražnom zatvoru dva mjeseca. Ona je onda plakala pred policijom i objašnjavala kako je to bila samo obična svađa, međutim, tu više nije bilo pomoći.

Koliko ti je značila podrška sindikata u tom vremenu?

Puno mi je značila. Sama činjenica da mi je sindikat angažirao odvjetnika, bila je ogromna stvar jer bez odvjetnika ne možeš ništa. Ti što god želiš reći ili objasniti, prvo to moraš reći i objasniti odvjetniku, a onda on to prenosi sucu. I Dino i ja bili smo jako zadovoljni odvjetnikom jer je odradio vrhunski posao. Vidjelo se odmah da je iznimno pametan i sposoban jer je vrlo brzo shvatio naš način rada na željeznicu, a to se pokazalo presudnim.

Kažu da vrijeme liječi sve. Da li se još uvijek sjetiš one situacije od prije 6 godina i svega onog što si kasnije prošao?

Sjetim se svako malo. Čim vidim crveno svjetlo na stolu, pogledam nekoliko puta jesam li dao odjavu, je li to taj vlak, je li ušao u kolodvor... Sve to ostavi traga na čovjeku.

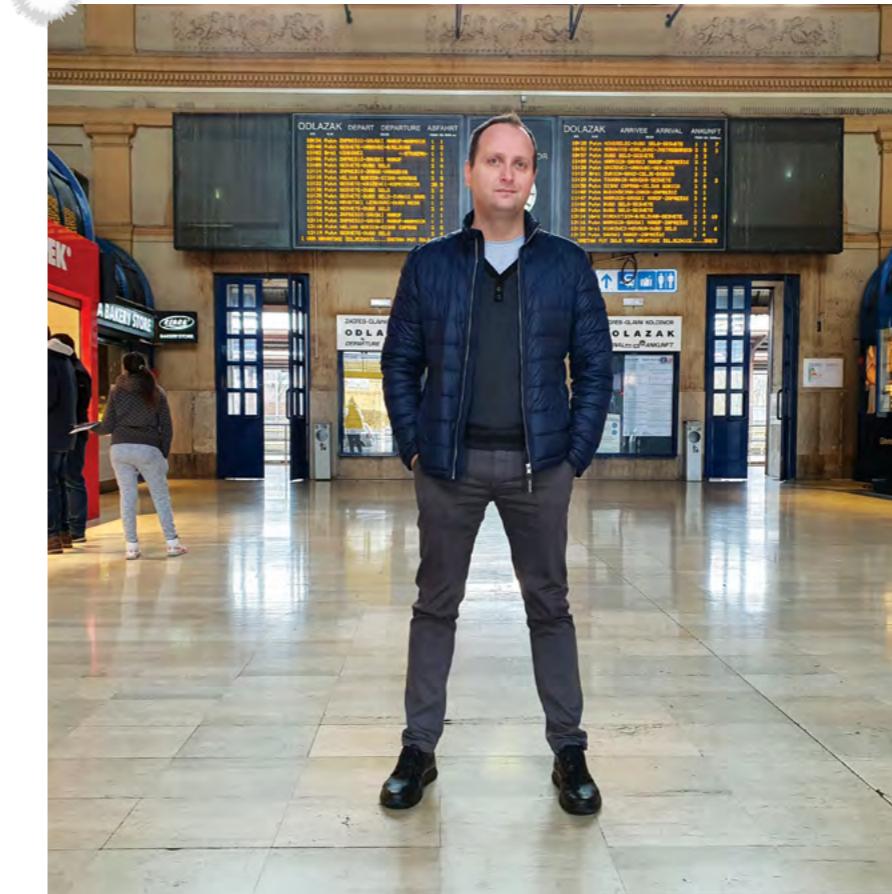
Imaš li kakvu poruku kolegama i kolegama nakon svega što si prošao?

Neka se čuvaju i neka paze da im se ne desi nešto slično. Isto tako, moj savjet svima je da budu članovi sindikata, jer kad se ovakve stvari čovjeku dogode, najgore je ostati sam protiv sustava. Nema šanse da bih sam mogao platiti odvjetnika. To su strašne cifre, a bez odvjetnika teško da na sudbenu možeš bilo što postići. Na kraju, svim kolegama i kolegama želim čestit Božić i sretnu novu godinu!



NAKON SVEGA - PRIČA AKTERA

Edin Beganović



S posla ste izravno odvedeni u istražni zatvor zbog izvanrednog događaja od 22. lipnja 2014. Ništa se nije dogodilo, a vama se cijeli svijet srušio na leđa. Kako ste se tada osjećali?

Nije bilo baš direktno s posla ali u roku od nekoliko dana dovedeni smo pred državnog tužioca, zatim pred suca istrage i u nekoliko sati završili u pritvor. Tada a pogotovo a ni danas ne vidim nikakav smisao u tome. To je trenutak gdje gubite tlo pod nogama. Kategorija događaja koja se događa nekome drugome a ne vama. Situacija u kojoj se niste nikad planirali nači..

Jeste li uopće bili svjesni što se to s Vama događa?

Danas kada me kolege i prijatelji pitaju o tim događajima nekako je mučno i razmišljati o njima. Ti trenuci su bili kao neki film. Doslovce. Ti imaći svoju ulogu i pratiti scenarij do kraja. Kao da se to ne događa tebi. A s radnjom i glavnim likom nemaš skoro ništa zajedničko. Pokušavaš

držati glavu gore i ideš dalje.

Sjećate li se nekog posebno upečatljivog teškog momenta iz tog vremena dok niste izašli na slobodu?

Pritvor sam po sebi nije toliko traumatičan, iz današnje perspektive bilo je tu i smiješnih situacija. Međutim ono što je uslijedilo poslije izlaska je ono što me je i potrošilo i iscrpilo. Izlazak i susret sa obitelji je nešto najemotivnije sto sam doživio. Bez obzira na potporu i razumijevanje osjećaj srama i nelagode dug je bio prisutan.

Jeste li bili u kontaktu s članovima svoje obitelji? Kako se obitelj nosila s tom situacijom?

Posjete su dozvoljene ali ja sam se ograničio na suprugu i odvjetnika. Telefonski kontakti sa obitelji i odvjetnikom su prisutni ali ograničeni.

Koliko vam je značila podrška sindikata u tom vremenu?

Gubitak slobode, posla, gubitak života kakvog sam do tada živio iskreno bio bi puno teži bez potpore, podrške obitelji, prijatelja i sindikata, koji je iskreno i ljudski bio tu za mene a i moju obitelj. I to je ono sto vam daje veliki oslonac u teškoj situaciji.

I to je vrijednost sindikata, onog sindikata u koji ja vjerujem. Pružiti pomoći kada je potrebna.

A ona je u tome trenutku stvarna potreba.

Jeste li zadovoljni zastupanjem koje vam je osigurao SPVH?

U tim trenucima bitno je imati i dobrog odvjetnika. Sud vas ne gleda kao željezničara, prometnika već kao kriminalca. Tu se morate i sami dati jer nema odvjetnika koji dovoljno poznaje željeznicu, pa ga morate naučiti željeznicu i onome što vi radite cijeli život.

Vrijeme kažu sve liječi. Prošlo je dosta vremena od tog nemilog događaja. Vratili ste se na posao. Je li taj događaj i danas prisutan u vama? Obavljate li bez straha posao?

Nakon 6 godina borbe, dokazivanja, svjedoka, vještaka dođete do pobjede i mislite da je kraj i velika većina misli da mi je sad lagnulo.

Možda i je... al' ja to još ne osjećam. Kažu da vrijeme liječi sve. Možda i liječi al' ožiljci ostaju.

Mislim da sam negdje na pola puta postao hladniji prema toj temi i naučio kako to ostaviti iza sebe.

Nešto naučio o sebi, drugima i krenuo dalje.

Iako sam se vratio i radio kao prometnika prije dvije godine ukazala se prilika da nastavim željezničku priču na drugom radnom mjestu.

Poruka kolegama i kolegama.

Poruka svima je da se to ipak događa nekome drugome. :)

Budite pozitivni i pažljivi.

Sretan i blagoslovljen Božić i sve najbolje u novoj godini....



JOŠ JEDNA SKUPA ŠKOLA

PISÉ: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

O važnosti zaštite na radu kao sastavnom dijelu zdravstvene zaštite radno aktivnih ljudi, te obvezi primjene propisanih pravila kojima se ta zaštita provodi i ostvaruje, u ovih devet godina izlaženja lista „NAPERONU“ pisali smo i naglašavali već nebrojeno puta. No, kako kaže narodna poslovica: „Uzalud je gluhom dovikivati, slijepom namigivati i glupom dokazivati“. Kao potvrda ove poslovice prošli je mjesec, točnije 12. studenog, u jednim lokalnim novinama objavljen tekst pod naslovom „Zbog ozljede HŽ skretničaru mora isplatiti 291.360,00 kuna“. Riječ je o nepravomoćnoj presudi Općinskog suda u Osijeku kojom je odlučeno da je HŽ Infrastruktura zbog nesreće na radu u kojoj je teško ozlijedio nogu, dužna jednom našem kolegi iz Darde isplatiti spomenuti iznos zajedno s još 20.750,00 kuna parničkih troškova, i sve to sa zateznim kamatama. Mi ovdje nemamo namjeru komentirati niti analizirati spomenuto presudu, već ćemo reći koju riječ o okolnostima koje su prethodile ozlijedi našeg kolege, a koje

na najbolji način oslikavaju cjelokupan odnos našeg poslodavca prema obvezama proisteklih iz važećeg Zakona o zaštiti na radu, za što će nam poslužiti i dijelovi objavljenog novinskog teksta. Za sam početak, treba reći kako se spomenuta ozljeda dogodila 12. lipnja 2014.g. kada je naš kolega, tada još skretničar, privremeno obavljao poslove čuvara ŽCP-a na pružnom prijelazu između kolodvora Osijek i Darda, odnosno bivšoj Stražari 6. Radeći noćnu smjenu, krenuo je van iz službene prostorije kako bi spustio polubranike za nadolazeći vlak. Tom prilikom lijevom je nogom stao na prag koji nije bio fiksiran, a desnom nogom na rub jedne od postojeće dvije stepenice i pao. Vezano uz spomenute stepenice, kolega je sudu objasnio kako je druga stepenica uslijed puknuća visjela, na što su on i kolege s tog mjesta rada više puta upozoravali nadređene, ali bez uspjeha. Ovdje treba reći kako je spomenuta stepenica ipak popravljena, a posebno je indikativno vrijeme kada se to odradilo. Naime, odmah nakon

noćne smjene u kojoj je došlo do ozlijede našeg kolege, netko je „brže bolje“ poslao „majstora“ koji je istu popravio. Jeste da bi se iz načina na koji je popravljena lako mogao steći utisak kako su radove izveli Pat i Mat, likovi iz češkog animiranog filma „A je to!“, ali puno bitnije od toga je da stepenica više nije predstavljala potencijalnu opasnost po zdravljie kolega na tom mjestu rada. Nažalost, šteta je već bila napravljena. Liječničkim pregledom utvrđeno je da je naš kolega slomio petnu kost. Usljed ove ozljede dvije godine proveo je na bolovanju, izgubio zdravstvenu sposobnost za obavljanje poslova skretničara, te od kraja 2016. godine radi kao portir u Osijeku. Nalazom sudskog vještaka zaštite na radu na mjestu nastanka opisane ozljede između ostalog, utvrđeno je i slijedeće: „Da su ispod PVC profila dovratka bile vidljive drvene kajle, što upućuje da su se izvodili građevinski radovi zamjene vrata, ali nisu do kraja završeni. Prostor između aluminijskog praga i betonskog podesta nije bio ispunjen materijalom, pa se na

lagani dodir aluminijski prag uvijao, a površina gazišta i podesta izrađena je od betona koji na sebi ima oštećenja, bez građevnog materijala koji bi sprječio klizavost.“ Najzanimljiviji dio čitave ove priče jeste činjenica da se spomenuta zamjena vrata nije dogodila dan ili dva prije noćne smjene u kojoj je naš kolega doživio ozljedu, već nekoliko mjeseci prije toga. Radove je izvodila osoba koju je angažirala HŽ Infrastruktura, a koja je (ovo sad čitatje pažljivo) DO MIROVINE RADILA KAO VLAKOVODA. Ovdje sam se odmah sjetio one „pokojne“ tvrtke „PZZ Inženjering“ i njenih „perjanica“ koje su obavljale takve i slične poslove u tadašnjem HŽ-u. Pažljivim promatranjem istih mogao se steći utisak kako je jedan od najvažnijih uvjeta za rad u toj tvrtki bilo to da budete pijanac. Jeste da je kvaliteta obavljenih radova bila upitna, ali zato je cijena bila „neupitna“. Da smo kojim slučajem bili angažirali tvrtku iz Australije, vjerojatno da bi i pored nesumnjivo visokih putnih troškova u konačnici prošli jeftinije. Ovdje ću se još jednom vratiti na onu poslovicu: „Uzalud je gluhom dovikivati, slijepom namigivati i glupom dokazivati.“ Pitam se bi li gospoda iz HŽ Infrastrukture koja su posao ugradnje ulaznih vrata povjerila čovjeku koji je čitav svoj radni vijek proveo kao vlakovoda, a onda po odlasku u mirovinu otkrio talent za građevinu, a da je dotični kojim slučajem nakon odlaska u mirovinu otvorio stomatološku ordinaciju, dozvolila da im isti popravlja zube i radi protetiku? Nekako nisam siguran u to. Ovako, puno je lakše „na tuđa leđa dobiti batine“. Isto tako, ukoliko ova presuda bude potvrđena i na drugostupanjskom судu, pitam se da li će netko od aktera ovog slučaja iz 2014. godine snositi kakve posljedice? Gdje su u tih nekoliko mjeseci koliko je prošlo od nedovršene zamjene vrata kao i od puknuća one stube, pa do samog ozljđivanja, bili i što su radili oni koji su trebali brinuti o sigurnosti radnika? Gdje su bili oni koji su naručili spomenutu zamjenu vrata i kako su dozvolili da ta zamjena ne bude obavljena do kraja, a da tvrtka za koju je radio onaj „građevinski vlakovoda“ bude isplaćena kao da su radovi potpuno završeni (prepostavljam da nisu radili volonterski). Gdje je u to





vrijeme bila i što je po ovom pitanju poduzela regionalna Služba zaštite na radu? I konačno, pitanje svih pitanja: gdje je bio onaj fantomski povjerenik radnika za zaštitu na radu koji se na terenu pojavljuje jednakom dinamikom kao i povećanje plaće u HŽ Infri? Mada, općenito gledajući i nevezano za konkretni slučaj, nisam siguran koliko je ovo posljednje pitanje svršishodno, jer što se uopće može očekivati od povjerenika radnika za zaštitu na radu koji za sve godine provedene na toj poziciji nijedanput nije našao za shodno da zbog sveprisutnih nepravilnosti u provođenju mjera zaštite na radu od strane poslodavca, na intervenciju pozove Državni inspektorat zaštite na radu? Ovaj opisani slučaj na pravi način oslikava odnose u našoj tvrtki kada su sigurnost radnika i poštivanje propisanih pravila zaštite na radu u pitanju. Umjesto da su oni kojima je to bilo u opisu posla i čija je to na kraju krajeva bila i odgovornost, inzistirali kod angažiranog izvođača radova da se izmjena vrata odradi do kraja, te investirali nekoliko stotina kuna koliko bi bilo dovoljno da se popravi ona puknuta stuba, te se na taj način mogućnost ozljeda na tom mjestu rada svede na minimum, sada postoji realna mogućnost da će umjesto toga tvrtka morati platiti višestruko veći iznos (preko 40.000,00 eura). S jednim takvim iznosom mogli su se poboljšati radni uvjeti na dvocifrenom broju objekata i mjesta rada. Naravno, ne treba od odgovornosti izuzeti ni one povjerenike radnika za zaštitu na radu čiji se rad već godinama svodi na dobro nam znanu krilaticu „ne bi se štel zamerati“ („ja nikaj ne znam, ja samo prodajem štrumfe“). Nažalost, ovaj slučaj sam po sebi nije iznimka, već pravilo, jer osim njega ima još ovakvih i sličnih slučajeva u kojima je naša tvrtka već isplatila ili će tek isplatiti slične ili čak i veće iznose od spomenutog. Jedna druga poslovica govori o tome kako pametni uče na tuđim, a oni „drugi“ na svojim greškama. Problem koji ima naša tvrtka je taj što oni koji bi to trebali, ne uče ni na tuđim, a posebno ne na svojim greškama. Potencijalno gledajući, ovaj slučaj iz Darde bit će samo još jedna od „škola“ koja će našu tvrtku skupo koštati, a iz koje naši ponajbolji sinovi još jednom ništa neće naučiti. Ali bez brige! Ako ne nauče u ovoj, vrlo brzo uslijedit će nova „škola“. Cijena? Što bi rekao Sir Oliver: „Prava sitnica!“



Republika Hrvatska
Općinski sud u Osijeku
Europska avenija 7
31000 Osijek



11. Pr-52/2020-8

U I M E R E P U B L I K E H R V A T S K E

P R E S U D A

Općinski sud u Osijeku, po sucu toga suda Jadranki Prelić, u pravnoj stvari tužitelja Zorana Tramošljanin iz Darde, Osječka 12, OIB: 98006915632, zastupanog po punomoćniku Branku Nenadiću, odvjetniku iz Osijeka, protiv tuženika HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Mihanovićeva 12, OIB: 39901919995, radi naknade štete, nakon glavne i javne rasprave zaključene dana 21. rujna 2020. godine u prisutnosti punomoćnika stranaka, a odlukom objavljenom dana 28. listopada 2020. godine,

p r e s u d o j e

I/ Nalaže se tuženiku HŽ Infrastruktura d.o.o. iz Zagreba, Mihanovićeva 12, OIB: 39901919995, da tužitelju Zoranu Tramošljaninu iz Darde, Osječka 12, OIB: 98006915632, na ime naknade štete plati iznos od 291.360,00 kn (dvijestodevedesetjednutisućutristošezdeset-kuna) zajedno sa zateznom kamatom za svako polugodište, uvećanjem prosječne kamatne stope na stanja kredita odobrenih na razdoblje dulje od godine dana nefinancijskim trgovačkim društvima izračunate za referentno razdoblje koje prethodi tekućem polugodištu za 3 postotna poena, tekućom od 23. svibnja 2017.g. pa do isplate, u roku 15 dana.

Odbija se u preostalom dijelu tužbeni zahtjev tužitelja preko dosuđenog iznosa, kao neosnovan.

II/ Nalaže se tuženiku da tužitelju naknadi prouzročeni parnični trošak u iznosu od 20.750,00 kn zajedno sa zateznom kamatom za svako polugodište, uvećanjem prosječne kamatne stope na stanja kredita odobrenih za razdoblje dulje od godine dana nefinancijskim trgovačkim društvima izračunate za referentno razdoblje koje prethodi tekućem polugodištu za 3 postotna poena, tekućom od presuđenja pa do isplate, sve u roku od 15 dana.

KOŠARKAŠKI TRENER

MIRKO NOVOSEL



Jako pratim ovu novu investicionu politiku koju pozdravljam i jako se veselim kad vidim ministra Butkovića da otvara radove i potpisuje nove ugovore.

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



On je najbolji i najtrofejniji hrvatski košarkaški trener. On je i jedan od najboljih europskih trenera svih vremena. Kad je riječ o klupskim takmičenjima, s „Cibonom“ je 3 puta bio prvak bivše države, 7 puta osvajač Kupa, 2 puta pobjednik europskog Kupa kupova i jednom osvajač Kupa prvaka Europe. S reprezentacijom Jugoslavije bio je kadetski, juniorski i seniorski prvak Europe, osvojio olimpijsko zlato, srebro i broncu, te ostvario rekordan omjer pobjeda i poraza koji teško da će netko dostići (99 pobjeda i 11 poraza). Godine 1985. zvanično je proglašen najboljim europskim trenerom, a 2007. godine uvršten je u košarkašku „Kuću slavnih“. Bio je glavni tajnik i operativac „Univerzijade“ u Zagrebu, bio je u 2 mandata pomoćnik ministra kulture i prosvjete za djelokrug sporta, bio je glavni direktor NK „Dinamo“, a još uvijek je (i zauvijek) košarkaški „trener svih trenera“. Nama je posebno zanimljiv zbog činjenice da je svojevremeno nekoliko godina radio na željeznici. On je Mirko Novosel i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Sama njegova pojava evocira sjećanje na jedno vrijeme kada je košarka bila ono što je danas nogomet, odnosno sport koji je donosio uspjeh. Proničljiv, eloquentan, sadržajan i zanimljiv, na najbolji način predstavio je svoju sportsku, a prije svega ljudsku veličinu koju su ljubitelji košarke kako na ovim prostorima, tako i daleko izvan naših granica prepoznali još krajem prošlog stoljeća. Iako u poodmaklim godinama, a sudeći po načinu na koji nepogrešivo detektira sve anomalije postojećih trendova u hrvatskoj i europskoj košarci, utisak je da bi još uvijek imao što reći i pokazati bilo kao trener, bilo kao sportski radnik. Nažalost, uz sadašnje stanje u hrvatskoj košarci, to mu ne bi bilo nimalo teško. Fotografirane smo obavili u neposrednoj blizini njegova doma, točnije kod glazbenog paviljona na Zrinjevcu, a gdje je gosp. Novosel odmah izrazio želju da ga fotografiramo s prometničkom kapom koju smo mu poklonili. Sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

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

Rođen sam 30. lipnja 1938.g. u Zagrebu i bio sam jedinac, odnosno roditelji osim mene nisu imali više djece. U Zagrebu gdje i danas živim proveo sam cijeli svoj život. Tu sam završio osnovnu i srednju školu, kao i Pravni fakultet. Oženjen sam i otac sam dvojice sinova od kojih imam i troje unučadi; unuku i 2 unuka.

Da krenemo onda od Vašeg djetinjstva. Nekako mi se najzanimljivijim iz tog perioda čini činjenica da se lako moglo desiti da Vas umjesto na košarkaškim terenima vidamo po koncertnim dvoranama...

Ja kao mali počeo sam učiti svirati klavir. Prvo sam učio privatno, a onda sam krenuo u muzičku školu koja je bila baš tamo iznad kina „Tuškanac“. Tamo sam s prozora uvijek gledao na igralište „Lokomotive“ gdje su dečki „haklali“ košarku, da bih im se jednog dana konačno i sam priključio. Tako je počela moja košarkaška, a završila muzička karijera.

Ta Vaša karijera košarkaša gotovo potpuno je ostala u sjeni one trenerске karijere. A nije da i ste strane niste imali

uspjeha...

Ja sam kao igrač dospio do reprezentacije bivše države, što je tada bio veliki uspjeh. Bio sam u reprezentaciji 1961. godine kada smo osvojili Balkansko prvenstvo u Skopju. To je bila generacija u kojoj su bili Korać, Daneu, Đerđa i ostali tada veliki igrači.

Kada ste otkrili svoj trenerски talent, odnosno kada je zvanično počela Vaša trenerска karijera?

Još dok sam igrao u „Lokomotivi“ imao sam nekog smisla za taj trenerски dio, pa sam kao igrač seniorske momčadi bio trener juniorske momčadi.

S tom juniorskom momčadi imao sam odlične rezultate jer smo te godine bili prvaci Hrvatske. Tu je praktički počela ta moja trenerска karijera. Nakon odslužene vojske, jednu sezonu sam bio košarkaški sudac. Kako sam već bio „dogurao“ do toga da sam bio savezni sudac, te godine sudio sam sve ondašnje derbije. To se sve odvijalo na relaciji Beograd - Zadar - Ljubljana.

U međuvremenu je došlo do velikih problema u „Lokomotivi“ koja je bila moj klub, a koja je tada ostala bez trenera. Onda sam ja prihvatio ponudu da preuzmem treniranje prve momčadi i tu se desila jedna smiješna situacija. Ja sam sudio „majstoricu“ za opstanak u 1. ligi između čačanskog „Borca“ i beogradskog „Radničkog“. U 1. kolu slijedećeg prvenstva



sastali su se „Lokomotiva“ i Borac iz Čačka kojem sam nešto prije toga sudio onu „majstoricu“ za opstanak u ligi, a sada sam vodio „Lokomotivu“ u utakmici protiv njih. To je bila prva zvanična utakmica moje trenerske karijere u seniorskom rangu.

O Vašim trenerskim uspjesima sve se manje više zna. Što biste Vi sami izdvojili kao nešto što doživljavate kao svoj najveći uspjeh?

Tu svakako „odskaču“ 2 rezultata; jedan je osvajanje titule prvaka Europe 1985. godine s „Cibonom“, kada smo na neutralnom terenu u Ateni pobijedili madridski „Real“, a drugi je s reprezentacijom Jugoslavije kada smo došli na sam svjetski vrh i osvajali sve gdje god smo igrali. Ja sam u reprezentaciji prvo počeo kao trener kadeta i juniora. Godine 1971. bili smo kadetski prvaci Europe, a slijedeće godine smo bili juniorski prvaci Europe. Te godine sam bio i pomoćni trener Ranku Žeravici na „Olimpijadi“ u Munchenu. Poslije toga je on otisao u inozemstvo, a ja sam preuzeo seniorsku reprezentaciju i slijedeće godine smo osvojili 1. naslov prvaka Europe u povijesti. Kasnije smo osvojili sve što se tada moglo osvojiti. Posebno mi je draga i ona prva kadetska titula u Gorici kada smo u finalu „tukli“ Italiju, kao i 1. titula prvaka Jugoslavije s „Cibonom“ kada smo 1982.

godine u finalu „tukli“ „Partizan“ u 2 utakmice. Bila je to 1. sezona u kojoj se igrao „play off“.

U godinama kada ste postizali svoje najveće uspjehe, imali ste „hrpu“ unosnih ponuda da preuzmete neke velike svjetske klubove i reprezentacije. Zbog čega ih tada niste prihvatali?

Bilo je to u periodu kada sam bio trener reprezentacije i kada smo svake godine imali one velike uspjehe i osvajali europske, svjetske i olimpijske medalje. Tada sam stalno bio pod „udarom“ velikih talijanskih klubova koji su željeli da dodem k njima. Međutim, istovremeno je u Zagrebu bila jedna problematična situacija s „Lokomotivom“ koja gotovo da nije mogla više egzistirati kao klub. Zahvaljujući pokojnom Vladi Anzuloviću uspjeli smo za rješavanje tog problema angažirati Slavka Šajbera, tada prvog čovjeka „Partije“ u Zagrebu. On je ovdje bio „Bog i batina“ i svojim utjecajem sredio je da „Lokomotivu“ počne sponzorirati prehrambena industrija. Bili su tu „Franck“, „Kraš“, „Badel“ i „Voće“. Uslijed toga, 1976. godine „Lokomotiva“ je promjenila ime u „Cibona“. Još godinu dana prije toga najodgovorniji ljudi iz zagrebačkog sporta dolazili su k meni i stalno je bio pritisak da ja preuzmem taj novi projekt i napustim reprezentaciju. U toj situaciji

ja nisam više ni razmišljao da bih išao u inozemstvo, unatoč svim velikim i unosnim ponudama koje sam imao. Veći izazov bio mi je da pokušam nešto napraviti u Zagrebu, jer je u tom vremenu zagrebačka košarka bila praktički „umrla“.

Trenirali ste neke od najvećih igrača ne samo u europskim, već i u svjetskim okvirima. Koje od njih biste posebno izdvojili i zašto?

Imao sam tu sreću i čast da sam trenirao najveće jugoslovenske i hrvatske igrače, a koji su postali i svjetske veličine. Ovog trenutka imam četvoricu mojih bivših igrača koji su članovi američke „Kuće slavnih“; to su Krešo Čosić, Dražen Petrović, Dražen Dalipagić i Dino Rađa. Imam i 6 igrača koji su članovi „FIBA“-ine „Kuće slavnih“, a to su Krešo Čosić, Dražen Petrović, Mirza Delibašić, Dragan Kićanović, Dražen Dalipagić i Zoran Slavnić. „Kuća slavnih“ je najveće priznanje koje se može dobiti u svijetu košarke.

Nekada je važilo pravilo da se košarka „igra glavom“. U skladu s tim, većina tadašnjih igrača imala je završene visoke škole i fakultete. Vrijedi li i danas isto pravilo?

Mi smo se nekad šalili na taj način i govorili: „Nogomet se igra nogom, rukomet rukom, a košarka se igra glavom.“ Normalna stvar, ako si trebao igrati glavom, onda si nešto morao i „imati“ u glavi. Tako smo svi mi završavali svoje fakultete i poslije počinjali raditi. Međutim, profesionalizacijom košarke to se počelo gubiti, jer je postalo teško paralelno profesionalno igrati košarku i studirati. Naravno, bilo je onih koji su i to uspijevali. Moji

najbolji igrači u „Ciboni“ Nakić i Knego završili su fakultete, a i svi ostali su bili studenti i učili su. Poslije se sve to promjenilo, košarka se promjenila, sve je otislo na snagu, zapostavila se tehnika, a još više onaj intelektualni dio.

Godinama ste bili jedan od najvećih kritičara „amerikanizacije“ naših klubova, odnosno dovođenja stranih igrača često upitne kvalitete. U isto vrijeme naši talentirani igrači na pragu punoljetnosti odlaze u tu istu Ameriku. Posljednjih godina jedan takav trend polako nam dolazi „na naplatu“...

I danas sam žestoki protivnik

toga. Ja sam bio inicijator svojevremenog propisa u jugoslovenskoj košarci po kojem u ondašnjoj ligi nisu mogli igrati stranci i to iz dva razloga. Prvi razlog je bio taj da mi „prave“ strance nismo mogli dovesti jer su nam bili preskupi. Drugi razlog je taj što bi oni zauzimali mjesto našim mladim talentima koji bi onda sjedili na klupi i ne bi mogli doći do izražaja. Taj propis je bio jedan od glavnih faktora zbog kojih smo mi tada došli na svjetski vrh. Mi smo razvijali svoje mlade talente i pretvarali ih u vrhunske svjetske igrače. Ja sam bio zato da igrači na vrhuncu karijere odu u tu Ameriku, ali ne prije 26 ili 27 godine, odnosno da prvo ovdje



dosegnu vrh, pa onda odu dalje. Kasnije se dešavalo da mlađi igrači odu tamo, sjednu na klupu i najvažniji period za svoj razvoj su bili osigurani najbolji mogući uvjeti u kojima su onda najbolji košarkaški stručnjaci radili s tom djecom.

Košarka se u zadnja 2 desetljeća promjenila i u nekom organizacijskom smislu. I tu se dogodila ona već spomenuta „amerikanizacija“. Jordi Bertomeu polako, ali sigurno od „Eurolige“ pravi zatvorenu privatnu ligu. Ako se to stvarno dogodi, što će to značiti za europsku košarku?

Mislim da je to već sad jedna velika katastrofa. Ta katastrofa je počela onog trenutka kad je Bora Stanković koji je bio izuzetan sekretar „FIBA“-e, otišao u mirovinu. Njegovi naslijednici nisu se tu snašli, došlo je do podjele na svjetsku i europsku „FIBA“-u i tu je ta organizacija izgubila „korak“. Pojavili su se Španjolci s tom „Euroligom“ koja je po

meni jedno veliko zlo za košarku. Oni se ne bave proizvodnjom igrača, odnosno kvaliteti; oni se bave „raubanjem“ te kvaliteti. Stvaraju sistem baziran na masi utakmica što dovodi do velikog broja povreda. Oni hoće imitirati „NBA“ ligu, ali ne mogu jer ti igrači tamo igraju samo tu ligu, a igrači u Europi imaju svoja nacionalna prvenstva koja su vrlo teška. Isto tako, uvjeti i standardi su daleko ispod američkih. Dešava se da jedan „Real“ danas igra tešku utakmicu španjolskog prvenstva, pa onda sutradan putuje negdje u Sibir i tamo igra utakmicu „Eurolige“. Poznata je priča i kako su igrači „Zvezde“ proveli cijeli dan na nekom aerodromu u Sibiru jer je bio zatvoren zbog vremenskih neprilika. Sve su to uvjeti koji su doveli do jednog pada kvalitete i to nije dobro za košarku.

Osim trenerskog posla, nezaobilazan dio Vaše karijere su i funkcije sportskog radnika. Bili ste glavni tajnik i operativac „Univerzijade“ u Zagrebu,

pomoćnik ministra kulture i prosvjete za djelokrug sporta u 2 mandata, kao i glavni direktor NK „Dinamo“. Kako iz današnje perspektive gledate na ta svoja iskustva?

Stjecajem okolnosti, uz ovaj trenerski posao povremeno sam se bavio i nekim drugim stvarima. Dok sam bio trener „Cibone“, istovremeno sam bio i predsjednik „Zagrebačkog sportskog saveza“. Tada smo konstatirali da u Zagrebu imamo katastrofalu situaciju sa sportskom infrastrukturom. Onda smo se dosjetili da moramo imati jednu veliku svjetsku sportsku priredbu da bi popravili tu infrastrukturu. Kako smo bili nedovoljno „veliki“ da bismo dobili „Olimpijadu“, odlučili smo

se da „idemo“ na „Univerzijadu“. Ja sam bio glavni tajnik tog cijelog pripremnog dijela i zahvaljujući svojim priateljima lobirao sam po cijelom svijetu. Iako je konkurenca bila velika, točnije Amerika, Indija i Australija, mi smo tu uspjeli dobiti. Zahvaljujući tome riješili smo kompletну sportsku infrastrukturu u Zagrebu; od „Cibonine“ dvorane, 8 drugih dvorana, zimskog bazena, Jaruna i svega ostalog. Nekoliko godina kasnije bio sam od strane predsjednika Tuđmana imenovan za doministra za sport u Ministarstvu kulture, prosvjete i sporta. Tu sam ostao punih 6 godina, ali nažalost, nisam uspio napraviti sve što sam želio. Nakon toga, predsjednik Tuđman

me je nakon nekoliko pokušaja uspio nagovoriti da pređem u NK „Dinamo“ i pomognem tadašnjem njegovu predsjedniku Canjugi da se napravi novi stadion. Tu smo u 3 godine puno napravili i bili smo pred završetkom jednog fantastičnog projekta, ali desilo se da je predsjednik Tuđman umro, a onda su oni koji su došli poslje njega sve to zaustavili. Tragedija je bila u tome što smo mi imali gotov projekt krova na zapadnoj tribini i za njegovo financiranje trebalo je samo provesti grijanje do poslovnih prostora koji su se nalazili ispod sjeverne tribine. Bilo je to 20.000 m² koji su već bili iznajmljeni za 400.000,00 njemačkih maraka mjesečno. S tim bismo novcima završili sve

na stadionu što do tada nismo bili uspjeli. Nažalost, 20 godina kasnije još uvijek je sve onako kako smo ostavili.

Da se sad malo dotaknemo i naše osnovne teme, odnosno željeznice. Široj javnosti malo je poznat podatak da ste jedno vrijeme i Vi sami bili željezničar...

Još dok sam igrao za „Lokomotivu“, njen predsjednik bio je ujedno i načelnik „Kontrole prihoda Jugoslovenskih željeznica“. On je bio vrlo utjecajan tako da sam ja nakon završenog fakulteta i povratka iz vojske, zahvaljujući njemu dobio posao tajnika ili kako se onda zvalo „sekretara“ poduzeća „Saobraćajna radionica Jugoslovenskih željeznica“. To poduzeće imalo je 125 radnika i proizvodilo je namještaj za željezničke stanice, raznu opremu, željezničke žigove i ostalo. Bilo je tu nekoliko pogona; stolarija, limarija, bravarija... Bilo je to za mene jedno zaista lijepo iskustvo, imali smo dobre radnike i izvrsnog direktora. Međutim, kako je radno vrijeme bilo od 6,00 do 14,00 sati od ponedjeljka do subote, a ja sam paralelno radio i kao trener „Lokomotive“, tako sam u jednom momentu došao u situaciju da nisam mogao raditi i jedno i drugo. Zahvaljujući Peri Zlataru koji je bio predsjednik „Lokomotive“, prihvatio sam njegovu ponudu i postao profesionalni trener, tako da sam napustio taj posao na željeznicu.

Koliko Vam je to radno iskustvo na željeznički kasnije pomoglo na svim onim spomenutim funkcijama koje ste obnašali?

Jako puno mi je pomoglo. Tu sam prvi put u životu video jedan



proces proizvodnje. Jedno takvo iskustvo je bilo fantastično. Mi smo na Pravnom fakultetu sve to znali samo teoretski, a ja nisam imao puno praktičnog iskustva. Tada sam prvi put u tom poduzeću video što je to tužba, što je prigovor i ostale pravne stvari i pojmovi. Sve je to bilo jedno veliko iskustvo koje mi je kasnije u životu bilo od ogromne pomoći.

Kakav je u to vrijeme bio status željeznice, a samim tim i željezničara? Mislim tu na odnos države, kao i društva u cjelini...





Da, željeznica je tada bila glavni sponzor „Lokomotive“ i ona je na neki način bila željeznički klub. Međutim, kako su se vremena počela mijenjati, tako to sponzorstvo više nije bilo dovoljno da bi klub nastavio normalno funkcioništvo. Tu se onda dogodila situacija o kojoj sam već pričao, odnosno promjena sponzorstva, a samim tim i imena kluba.

U čemu se to sponzorstvo ogledalo; je li to bilo samo novčano ili ste uživali i neke druge povlastice specifične za željeznicu?

Imali smo one P-3, besplatne željezničke karte i to ne samo za Jugoslaviju, već i za Europu. Osim toga, u Jugoslaviji smo koristili i jedan vagon koji je bio uređen kao spavača kola. Kada smo na primjer igrali u Skopju, putovali bismo s tim vagonom do tamo, a onda smo tamo spavali na stanicu

u tom vagonu, nismo ni išli negdje u hotel.

Pretpostavljam da su ta putovanja bila idealna za razvijanje zajedništva ekipe... Ma apsolutno. To je bilo lijepo iskustvo i vrlo ugodno smo se osjećali. Pogotovo smo voljeli ona duga putovanja. Znali smo ići u Nizozemsku, u Belgiju, u Poljsku... Ta putovanja bila su jedan poseban osjećaj i doživljaj.

Sjećate li se neke zanimljivosti s tih putovanja?

Godine 1962. putovali smo u Poljsku. Bili smo prijatelji s klubom „Slask“ iz Wroclawa i često smo tamo gostovali, a uvijek smo išli vlakom. Karte P-3 dobili smo u Zagrebu i vrijedile su do granice, a onda smo na granici dobili karte za Austriju, pa na slijedećoj granici za Njemačku... Sve je to funkcioniralo dok nismo došli na Njemačku

granicu, kada su nam rekli da karte moramo uzeti u Berlinu. To je bila godina kada je podignut „Berlinski zid“. Onda smo mi morali doći do Berlina, da bismo tamo na stanici čekali 6 sati da nam daju karte za Poljsku. Kad smo stigli na granicu s Poljskom, morali smo izaći iz vlaka i preći preko mosta koji je bio na samoj granici, kao i između svih onih prepreka koje su tamo bile postavljene. Nakon što smo ušli u Poljsku, sjeli smo u drugi vlak koji nas je onda odvezao u Wrocław. To je bilo nešto nezaboravno. Bilo je naporno, ali bilo je i jedno veliko iskustvo.

Vi ste i kasnije, kada ste došli do nivoa na kojem ste doslovno mogli da birate kako i čime ćete putovati, i dalje za ta svoja putovanja često izabirali željeznicu. Je li to bila stvar navike ili ste baš voljeli putovati vlakovima?

Ja sam uvijek volio željeznicu. Još kao „klinac“ znao sam po par sati stajati na nadvožnjaku koji je povezivao sjevernu stranu s južnom stranom pruge, odnosno „Zrinjevac“ na kojem sam stanovao s „Trnjem“, i gledati vlakove koji su prolazili. Onda su te vlakove vukle parne lokomotive, zbog kojih sam uvijek doma dolazio sav crn od onog ugljena. Naravno, i kasnije kad god sam mogao, za prijevoz sam koristio vlakove.

Osim po bivšoj državi, imali ste priliku putovati i željeznicama nekih drugih država. Pamtite li posebno neko od tih putovanja? Uživao sam u putovanjima Europom. Kad je „Cibona“ igrala u Pau, to je nekih 550 km od Parisa, sjeli smo u onaj francuski „TGV“ i za 2 sata bili u Parisu. Slično je bilo i u Španjolskoj kada smo iz Madrida išli za Sevillu. Ništa lošije

nije ni u Italiji ili Njemačkoj. Uvijek sam uživao u tim vlakovima, a moram priznati da mi je to i danas najdraže prijevozno sredstvo.

Pratite li još uvijek dešavanja na željeznicici?

Jako pratim ovu novu investicionu politiku koju pozdravljam i kako se veselim kad vidim ministra Butkovića da otvara radove i potpisuje nove ugovore. Sviđa mi se ovo spajanje prema Mađarskoj granici i sviđa mi se gradnja 2. kolosijeka prema Karlovcu. Žao mi je što još nije napravljena nova pruga prema Rijeci, jer to je u stvari jedno „usko grlo“. Mi bismo s tom novom prugom i pravim vlakom mogli za 1 sat iz Zagreba stići do mora. Vjerujem s ovom novom politikom i svim ovim što Plenkovićeva Vlada radi, odnosno s velikim investicijama u željeznicu, da će vlakovi za 2 ili 3

godine postati „pravo“ prijevozno sredstvo.

Poštovani gosp. Novosel, zahvaljujem Vam se još jednom u ime naših čitatelja što ste pristali da dio svog vremena odvojite za ovaj razgovor. Želim Vam puno sreće u dalnjem životu, a prije svega želim da Vas posluži zdravlje. Ujedno koristim priliku da Vam zaželim sretne Božićne i Novogodišnje blagdane!

Hvala i vama na pozivu. Malo sam se prisjetio onih davnih dana. Želim prije svega da željezница postane glavno prijevozno sredstvo i zato podržavam sve mјere koje će do toga dovesti. Koristim priliku da svim željezničarkama i željezničarima čestitam Božić i zaželim svako dobro u novoj 2021. godini!





DARKO HABDIJA
pomoćnik šefa kolodvora u Zagreb GK

ŽELJEZNIČAR PRIJE SVEGA

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Ilija Grlić



Darko Habdija je rođen 7. studenog 1964. godine u Koprivnici. Živi u jednom malom mjestu koje je izdvojeno od glavne ceste D41, koje se nalazi između Koprivnice i Križevaca i zove se Stari Bošnjani. Oženjen je i ima troje djece a sada već i četvero unučadi. U privatnom životu, izvan željeznice, koliko stigne bavi se politikom. Vijećnik je u Gradskom vijeću grada Križevci u nekoliko mandata. Imam i malo obiteljsko poljoprivredno gospodarstvo koje većinom vodi supruga. Bavi se tovom bikova tako da slobodnog vremena i nema. Dugogodišnji je predsjednik dobrovoljnog vatrogasnog društva a od ostalih aktivnosti član je ekonomskog pastoralnog vijeća Svetе Barbare u Carevdaru i pjeva u pjevačkom zboru.

Što vas je dovelo na željeznicu - tradicija, osobna želja, splet okolnosti ili nešto drugo?

Bilo je tu malo inata. Naime, imam brata koji je stariji devet godina od mene i koji je bio jedan od direktora u Podravci. On je na svu silu htio da idem u ekonomsku školu radi lakšeg zaposlenja ali to meni nije leglo. Tata je radio na Zagreb Glavnom kolodvoru kao vagonski otpravnik i kad sam dolazio k njemu fascinirali su me ti poslovi, ne samo njegovi nego i po ostalim radnim mjestima. Ta dinamičnost, telefoni kad zazvone a ne znaš koji to mi se svidjelo. Nekoliko puta sam išao s njim u noćnu da vidim kako je to, prisluškujući što i kako se radi. Kako je u ono doba provodila tkz. Šuvarova škola, dvije sam godine pohađao Centar za odgoj i osnovno obrazovanje u Koprivnici, pa sam nakon te dvije godine nagovorio tatu da idem u Zagreb u školu u Palmotićevu. I nisam požalio.

Što vam se najviše urezalo u sjećanje iz te početne faze svog rada na željezničari?

Počeo sam raditi u kolodvoru Sesvete koji je u ono vrijeme za mene bio veliki kolodvor, iako je kolosiječna situacija i sada ista. Kolodvor je bio zaposjednut s jednim prometnikom koji je imao dva skladištara, robnog blagajnika, putničkog blagajnika i manevru sa osobljem 1/3 u 24 sata. Bilo je i pet - šest industrija koje su radile. To je bilo vagona i vagona i nas mlade su bacili kako se kaže „u vatrū“ da ponekad nisi stigao jesti do pola smjene. Tu sam osjetio da sam postao pravi željezničar. Bila je tu ekipa pravih ljudi, iskusnih željezničara od kojih sam učio.

U nekoliko rečenica može se naslutiti da ovaj posao ne bi mijenjao i da si na poslu sretan. Kad kažeš da si na poslu sretan kako bi to opisao onima koji ne znaju što to znači?

Mi smo stasali u malim kolodvorima

u kojima smo se izradili i dokazali ne kao pravi prometnici nego pravi željezničari. Kad si željezničar onda te sve zanima tako dok sam došao na Glavni kolodvor a to je bilo 1989. godine bilo mi je lakše raditi nego u Sesvetama jer smo radili u timu, tri prometnika a takav je bio i sistem rada. A onda kad ti je lakše još više zavoliš taj posao pogotovo što volim raditi sa ljudima, jer sam komunikativan i sada kao pomoćnik već dvadeset godina. Kada idem u smjenu nastojim svoje probleme koje imam ostaviti kod kuće. Zašto bi prometnik ili vlakovođa osjetio da imam neke osobne probleme?

Osim tih lijepih stvari ima li nekih stvari koje bi želio na poslu da se promjene?

Nažalost sve dalje sve više problema ima. Željezničar se mijenja i sad je bitnija forma nekih stvari nego sama bit stvari. Recimo bitno je da evidencija Pe12 lijepo izgleda a to što nema odjave za mene je dale-

ko važnije. Kad radim pregledne evidencije mene ne muči što nalazim na greške zbog krivog upisa a napravio si dobre stvari, dobro odradio raspored prijema vlakova. To je za mene dobar prometnik. Onaj što ima lijep rukopis a ne nalazi se organizacijski u njemu je problem.

Glavni kolodvor je mjesto na kojem se susrećete s drugim prijevoznicima, s HŽ Putničkim prijevozom, CARGO... Kakva je suradnja s ostalim prijevozničkim poduzećima?

Uglavnom suradnja je korektna pogotovo s Putničkim prijevozom s kojim i najviše surađujemo. S teretnim prijevoznicima i nije nekakva suradnja jer ih ovdje nema, osim ako koja lokomotiva dođe na namirenje. S Putničkim prijevozom, mi koji se osjećamo željezničari i njihovi vagoni otpravnici dobro surađujemo. Još uvijek za neke situacije, za koje mogu sami odlučiti i ne trebaju nas pitati, surađuju, traže savjet. Ja volim znati kakav će biti koji vlak, koliko vagona će imati, hoće li faliti koji vagon. Jedino mi se ne sviđa na Glavnem kolodvoru da jedan prometnik vlakova ne mora odlučivati hoće li vlak biti sastavljen od četiri, pet, šest vagona a on na terenu vidi i zna da je previše vagona ili obrnuto da ima premalo vagona. Kada je došlo do razdvajanja HŽ-a žao mi je što je prometnik izgubio utjecaj i ulogu odlučivanja u nekim bitnim stvarima.

Nakon toliko godina smjenski rad utječe na zdravlje, život i obitelj!

Naravno da utječe. Poslije noćne dva dana smo slobodni ali taj prvi dan nije za bilo kakvu aktivnost. Sad sam već u nekim godinama i ja taj dan, prvi iz noćne, ne doživljavam kao slobodan dan.

Tokom ovih godina radni uvjeti su se poboljšali i pretpostavljam da si zadovoljan sadašnjim radnim uvjetima!

Donekle jesam, koliko se može. Uglavnom, suradnja sa sindikatima, pogotovo s našim, s te strane je zadovoljavajuća. Nemam nekakvih situacija da bi netko tu zakazao, dok od strane Uprave, to je već drugi „par cipela“.

Dobivaju li radnici u tvojoj smjeni redovito službenu i zaštitnu odjeću i obuću?

Mene muči problem reflektirajućih prsluka koji koštaju 15,00 kuna. Zna se da svakom manevristi koji ide pod vagon nakon 15 ili 20 kopčanja njegova leđa više nisu žuta nego crna, a to se onda više ne može oprati. Sad mi se ljudi žale na ove cipele, da nisu adekvatne, ali to je već pisano i već je u vašem nadzoru. Ovo ostalo dobivaju redovito.

Često se među ljudima priča o nekakvom višku zaposlenih i mogućim otkazima. Ima li takvih priča i kod Vas?

Ma kod nas ne može biti viška kad nas ni nema dovoljno. Primjer je manevarsko i skretničko osoblje. Nekad sam u turnusu imao po 20 ljudi, a sad ih imam svega troje.

Pa kako uopće uspijevate organizirati posao?

Teško. Raznim kombinacijama. Izlazi se ljudima „u susret“, daju im se slobodne smjene onda kad im treba, ne radimo ništa „na galamu“. I ljudi su svjesni da se drukčije ne može i da moraju raditi ovako kako rade. Pogotovo na Glavnem kolodvoru, ukinuli su te pratioce što sad manevristi odraduju i zbog čega se „pošteno“ nahodaju.

Glavni kolodvor je u ovim promjenama željeznice izgubio i sta-



tusno i općenito kao kolodvor, ali opet u odnosu na ostale naše kolodvore uloga mu je neprijeporno značajna. Kako se tebi čini ta njegova uloga?

Možda bi se mogla raditi bolja selekcija dolazaka na Glavni kolodvor. U svakom kolodvoru postoje bolji i lošiji radnici. Ja uvijek imam želju da na Glavnem kolodvoru rade najbolji kadrovi. Sad je kod nas počela smjena generacija i došlo je dosta mlađih. Više smo sada mi pomoćnici „potegnuli“ u svemu tome da bi se oni bolje privuknuli, jer smo dobili male kvote vježbanja. Na primjer, prometnik na postavniči mora vježbati 7 smjena, nakon čega treba početi raditi samostalno.

Idemo sad malo izvan željeznice. Rekao si da imaš nešto slobodnog vremena bez obzira na sve one aktivnosti koje si nabrojao. U slobodno vrijeme baviš se svojim OPG-om ili imaš nešto drugo?

Nemam niti vremena niti prostora za nešto drugo. Imam puno tih strojeva i traktora koje treba održavati, tako da sve slobodno vrijeme izvan sezone bavim se sa time. A naravno, svaki vikend mi dodu i unučice pa se onda njima „bavim“.

Kako sa svim tim uspijevaš uskladiti i one političke aktivnosti?

Puno obaveza ima u tome. Ja sam potpredsjednik Gradskog odbora HDZ-a u Križevcima, tako da sam uključen u organizacije svih događanja za razne prigodne datume, kao i pripremu i održavanje izbora. Naravno, nije to nešto što se dešava stalno, ali kada dođe vrijeme za to, onda je prilično zahtjevno. Meni su puno bitniji ovi lokalni, nego državni izbori, jer si na tom lokalnom nivou možemo najviše pomoći. Ja se ne bavim politikom iz nekih specijalnih uvjerenja, već zato da nešto mogu učiniti za svoj kraj; da nam se održavaju

lokalne ceste, rasvjeta, urede komunalije. Mi u 90 % sela u okolici Križevaca nemamo vodu za piće. Što se same politike kao politike tiče, ja na to ne mogu utjecati, tako da se više baziram na svoj kraj.

Nemam dojam da ima nečega što do sada nisi napravio, ali ako ima, što je to iz prošlosti što bi napravio kada bi se ponovo uka-zala prilika?

Nisam neki megaloman da sad žalim zato što nisam napravio neke vile ili dvorove. Imam solidno gospodarstvo kod kuće, a najbitnije mi je da su mi djeca zdrava. Njih sam svo troje situirao, sad mi je najmlađa kćerka prometnik vlakova i to mi je najdraže. Možda bi i ovo ostalo dvoje bili na željeznicu, međutim, tada nije bilo mjesta za zapošljavanje, tako da su otišli nekim drugim putevima.

Ono što je trenutno aktualno, to su kolektivni pregovori. Što bi ti želio da se popravi u tom novom Kolektivnom ugovoru?

Najprije status Glavnog kolodvora.

Kako bi ga popravio?

Novčano. Ne može me nitko uvjeriti da prometnik na postavniči treba imati istu plaću kao onaj u okolnim kolodvorima. Ja kad sam bio prometnik, radio sam u Sesvetama sam, a sad ih rade po dvojica. Mora tu biti neke razlike, makar 10,00 lipa, ali razlike mora biti. Ipak je Glavni kolodvor glavni kolodvor Hrvatske.

Budući da će ovaj naš razgovor biti objavljen neposredno pred Božić, molimo te da našim članovima i svim željezničarima uputiš Božićnu čestitku?

Svim našim članovima želim puno mira i Božeg blagoslova, čestit Božić i sretnu novu godinu i neka ih dragi Bog čuva!



UKRATKO:

Kada bi se opisao s nekoliko riječi?
Druželjubiv, dobromjeran, nikome ne želim zlo.

Procjenjuješ li ljude na prvu?
U principu da, ali sam se nekoliko puta na tome „opekao“.

Što misliš da ljudi na tebi prvo zapaze?
To da sam nizak.

Dinamo ili Hajduk?
Dinamooooo.

Kućni ljubimac pas ili mačka?
Imam i jedno i drugo, ali bi radije psa.

Jesi li više za hodanje u prirodi ili

sjedenje kod kuće?
Hodanje.

Vrijedi li za tebe uzrečica „strpljen - spašen“?
U principu, da.



BRANILI SMO SVOJE



Rođen 29. 9. 1970. godine u Žitniću, u obiteljskoj kući što je ipak bilo rijetko u to vrijeme, školu završio 1989. godine, otac četvero djece, tri sina i kćer, osnovnu školu završio u Drnišu, prva dva razreda srednje elektrotehničke škole također u Drnišu i nakon toga ŽOC Zagreb. Živi u Žitniću u obiteljskoj kući.

RAZGOVARAO: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Kolega Ive, za početak molim te da nam kažeš nešto o tvom željezničkom putu.

Iako sam gotovo rođen na željeznicu jer mi praktično prolazi ispred rodne kuće, a i veći dio rodbine su željezničari pravi susret sa željeznicom započeo je sada već davne 1987. godine kada dobivam stipendiju za prometnika vlakova i odlazim na školovanje u Zagreb (bili su to lijepi dani).

Maturiram 1989. godine i odmah započinjem stažiranje za prometnika vlakova u kolodvoru Žitnić pod mentorstvom iskusnog prometnika i šefa kolodvora danas

pok. Petra Galića.

Po završenoj autorizaciji nastavljam raditi kao prometnik vlakova u kolodvoru Žitnić, te u kraćim razdobljima u kolodvorima Kaštel Sućurac, Sadine, Perković i Unešić. Po završetku Domovinskog rata dobivam rješenje prometnika u kolodvoru Drniš gdje provodim i najveći dio svoga rada sve do 1. srpnja 2020. kada prelazim u kolodvor Knin na radno mjesto Školskog instruktora gdje radim i sad.

Sjećate li se najvažnijeg poticaja za vaše opredjeljenje i dolazak

na željeznicu?

Naravno da se sjećam. Bilo je to ponajviše na nagovor pokojnog strica koji je cijeli radni vijek proveo na željeznicu i pokojnog oca koji je također svoj radni vijek proveo kao željezničar. Još kao dijete sam zavolio željeznicu i u to vrijeme bio je pojam biti prometnik vlakova, imao si neku važnost i čast. Nakon odlaska u školu u Zagreb veliku ulogu su odigrali i profesori koji su me na najbolji mogući način upoznali s radom na željeznicu i usadili ljubav prema tom zanimanju.

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

Već sam početak je bio pomalo stresan. Kao i u svakom poslu teorija je jedno a praksa drugo. Teorija je bila dobra ali sprovesti je u praksi trebalo se malo i pomučiti prvih dana. Sjećam se da me mentor odmah prvi dan posjeo na stolac i rekao mali izvoli radi, a onda je bilo vlakova da nisi mogao disat. No kad je prošla početna trema uz razumijevanje kolega iz susjednih kolodvora brzo sam se snašao i već nakon par smjena sam radio gotovo samostalno, naravno uz budno oko mentora. Naravno svaka promjena kolodvora donosi nešto novo i traži dozu snalažljivosti bar kod prve smjene i svaki taj dan se pamti.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?

Da! Sam početak Domovinskog rata zatekao sam se u bivšoj JNA gdje se nisam proveo baš najbolje. Bilo je svega osim lijepoga, tako da sam se uspio izvući tek 27. siječnja 1992. godine te nakon par dana kad sam uspio pronaći svoje koji su bili u izbjeglištu počeo sam radit u Perkoviću neko vrijeme, a ubrzo potom dragovoljno sam se priključio Zboru narodne garde, točnije 14. lipnja 1992. godine i već nakon par dana sudjelujem u operaciji Miljevci.

Nešto je poslužilo kao poticaj, odnosno razlog za Vaše uključenje. Što je Vas potaklo?

Kad vidite što se oko vas događa, da vam netko želi

nauditi, vašima najbližima i narodu u cjelini, da bezobzirno ruši i pali, ubija samo zato što ste druge nacionalnosti i vjere, onda je više nego dovoljan poticaj da se uključite u obranu onoga do čega vam je stalo pa i po cijenu vlastitog života.

Obično se svi sjećamo prvih dana, tako vjerojatno i Vi čuvate sjećanja na te prve ratne dane.

Da naravno, nisam uspio ni doći na položaj gdje je bila moja satnija u koju sam raspoređen a već sam se našao pod paljbom granata. Onda u sebi prevrćeš razne misli i osjećaje ali i onaj osjećaj inata i dalmatinskog dišpeta, e vratiću vam kako bilo. Tad nisam ni slutio da će se za to pružit prilika već za koji dan.

Koje si sve terene prošao i u kojim akcijama si sudjelovao?

Kao što sam već rekao uključio sam se u 142. Drnišku brigadu 14. lipnja 1992. godine i odmah sudjelovao u akciji Miljevci u kojoj je oslobođen Miljevački plato, koja je provedena od 21. lipnja 1992. do 23. lipnja 1992. godine. Neprijateljska strana je pokušala protuudar ali su brzo slomili zube. Nakon akcije Miljevci do početka operacije Maslenica prošli smo sve terene na drniškom ratištu. Sudjelovao sam u operaciji Maslenica gdje smo bili raspoređeni na lakom topništvu kao potpora. U sklopu 142. brigade djelovao sam u sastavu samostalne satnije Dejan Božanić koja je bila interventna i izviđačka jedinica i koja je bila sastavljena



većinom od dragovoljaca sa područja Kaštela. Samostalna satnija Dejan Božanić nastala je od dragovoljačkog voda „Rizle“ kojim je zapovjedao Dejan Božanić te je nakon njegove pogibije postrojba nosila njegovo ime. Imali smo nekoliko terena na području Hercegovine, točnije na Popovom polju. Onda dolazi operacija svih operacija Oluja u koji smo krenuli sa Moseća u napadna djelovanja na pravcu Kričke - Petrovo polje. Nakon oslobođenja Drniša nastavljamo dalje i spajamo se sa 4. gardijskom brigadom na ulazu u Kosovo. Nakon Oluje napokon smo se mogli vratiti svojim kućama koje su bile okupirane, a mi smo bili smješteni u željezničkom prenoćistu u Splitu.

Što se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?

Urezala su se tu i lijepa sjećanja ali najdublji trag ostave oni događaji koji vas duhovno najviše pogode a to je stradanje suboraca. Svako takvo stradanje jako vas pogodi i obilježi za cijeli život ali nekako najteže mi je palo kad je poginuo školski kolega s kojim sam dijelio školsku klupu gotovo šest godina, kao i stradanje mladog kolege željezničara i velikog obiteljskog prijatelja Tončija Pirije.

Imate li neku ratnu anegdotu?

Uh! Ima ih podosta. Evo jednom smo išli u izviđanje, mrkli mrak i kad smo procijenili da smo blizu odlučili smo malo odmorit i

sačekati zoru kako bi mogli osmatrati. Kako smo cijelu noć hodali, puzali to umori dosta pa smo malo zadrijemali. Probudio nas žamor te smo u čudu ostali kad smo skužili da nas dijeli samo pola metra suhozida od neprijateljskog položaja. Jedva smo se izvukli kad im bila smjena i kad im pažnja malo popustila. Bilo je čupavo, a trebalo se i izvući kroz minske polje koje smo srećom označili.

Divim se i podržavam 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?

Međusobni odnosi s većinom je ostao jako dobar, no neki su se u međuvremenu oženili neki su pronašli poslove, neki u mirovini tako da baš nema nekog vremena za druženje koliko bi to htjeli. Nažalost u proteklih nekoliko godina najviše se viđamo na posljednjim ispraćajima suboraca. Naravno to će uvijek ostati posebna prijateljstva i drugačija od onih koja se stvore u miru.

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

Mislim da je najveći problem braniteljske populacije taj što su nakon završetka rata gurnuti na marginu i što su zasluge branitelja brzo zaboravljene i bagatelizirane.

Većinu branitelja kada je rat završio dočekalo je to da nemaju gdje raditi, nisu vidjeli kako nastaviti svoju egzistenciju u miru, što je uz sve ratne traume dodatno stvorilo osjećaj da su bili potrošna roba. Tako razočarani u nebrigu drugih sada kad je njima trebala pomoći ili barem podrška da nastave dalje našli su se pred zidom i tako razočarani nažalost previše njih si je oduzelo život i teško se razboljelo. U zadnje vrijeme nešto se pokušava popraviti ali za mnoge prekasno. Rijetki su imali sreće vratiti se na svoja radna mjesta i donekle nastaviti normalno živjeti.

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

Ne baš odmah. U oluji sam lakše ranjen te sam proveo godinu dana na tzv. Vojnoj skrbi, a odmah nakon toga sam se vratio radit i to mi je jako puno značilo da se osjećam opet korisno kako za obitelj tako i za radni kolektiv i društvo u cjelini.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Pa iskreno je. Trebalо je dosta vremena samo da se navikneš da opet možeš normalno spavati i da ti nitko neće uletjeti sa namjerom da te pošalje Bogu na ispovijed. Dosta je tu pomogla i obitelj a i to što sam se odlučio raditi i kontaktirati sa kolegama a ne za mirovinu.

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

Ne krivim mlađe što malo ili pojedini čak ništa ne znaju o Domovinskom ratu, krivo je društvo u cjelini koje kroji obrazovni sustav a tu se odražava ta nebriga za branitelje i umanjenje njihove žrtve koju su dali da bi danas živjeli slobodno i u

miru. Našem obrazovnom sustavu je bitnije kako se zvala neka božica grčke mitologije ili tko je bio Napoleon (treba i to znati ali ne opisivat na 20 stranica udžbenika gdje se nabrajaju što je darovao ljubavnici) a o Domovinskom ratu pet redaka u 12 godina školovanja.

Bojite li se danas, sada, nečega na poslu?

Kako kod nas a tako i svijetu ništa nije sigurno i uvijek se čovjek nečeg boji, ali ne smije paničariti. U posljednje vrijeme na željeznici postoji doza straha za posao. Danas niste sigurni hoćete li ga sutra uopće imati i to nije dobro. Nije dobro zato što to sputava čovjeka i radnika da opušteno i punim kapacitetom radi i da svoj maksimum.

Imate li žal za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju, izvan željeznice?
U željeznicu sam se zaljubio čim sam



prvi dan sjeo u klupu Željezničkog obrazovnog centra u Palmotićevu i do danas ta ljubav traje. Druge želje ispunjavam u slobodno vrijeme kroz hobije i druge aktivnosti.

Razmišljate li o mirovini?

Razmišljam, DA! Na način da je dočekam i u njoj uživam zdrav!

Poruka za kraj ovog razgovora?

Poželio bih svim željezničarima puno zdravlja, što manje stresa i bojazni za radno mjesto i da željezница bude ono što bi trebala biti, a to je glavna prometna žila kucavica, a onda bi i radna mjesta bila sigurnija i svi bili sretniji.

Zahvaljujemo se kolegi Ivi na razgovoru i ugodnom druženju te mu želimo sreću i zdravlje u dalnjem životu i radu.





SVAKOGA DANA, U SVAKOM POGLEDU...

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Poboljšavanje radnih uvjeta u Regiji Istok ide dalje. Nakon prometnog ureda u kolodvoru Cabuna i prostorije za odmor u kol. Zdenci - Orahovica, a o čemu ste imali priliku čitati u prijašnjem broju našeg glasila, i u kol. Slatina dogodile su se promjene koje će našim kolegama iz ovog kolodvora boravak na njihovom radnom mjestu učiniti sigurnijim i ugodnijim. Konkretno, riječ je o skretničarskoj kućici broj 2 kojoj je naš kolega, skretničar Ilija Gašparović, u proteklih nešto više od mjesec dana doslovno promijenio „osobni opis“ (na bolje, naravno). On je najprije sanirao sve nepravilnosti nastale prilikom prijašnje izmjene prozora i vrata, kako izvana, tako i iznutra, da bi potom čitavu prostoriju pregletao

i okrećio. Osim toga, na pod je polijepio i isfugirao pločice. Dio potrebnog materijala osigurao je poslodavac, na čemu se ovom prilikom zahvaljujemo jednom članu Uprave HŽ Infrastrukture kojeg ovaj put nećemo imenovati (a krase ga mlada brkovi i brada), dok je drugi dio osigurao SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, točnije Podružnice Našice i Osijek. Naravno, najveće pohvale za ovaj nimalo jednostavan posao idu kolegi Ilijici. Kažu ljudi da više vrijede oni koji hoće, a ne znaju, nego oni koji znaju, a neće. Na svu sreću, Ilija je u skupini onih rijetkih koji znaju i hoće. Rezultat toga je i potpuno novi izgled skretničarskog radnog prostora u Slatini. Ipak se okreće...





MALO O PRVIM LJUDIMA ŽELJEZNICE

PŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Dugačka je povijest željeznice. Ispisali su ju nebrojeni prividno bezimeni ljudi. No svatko tko je proveo više desetljeća u ovom sustavu itekako zasljužuje ime. I doista ima željezničara koji su u svojim sredinama za svog radnog vijeka ispisali puno toga dobrog, pogotovo u vrijeme manje centralizacije cjelokupnog sustava. Ipak ovo je priča o prvim ljudima sustava kojih je kroz povijest prolazio kroz različite organizacijske oblike i modele upravljenja. Bilo kako bilo, kroz 150 godina povijesti redali su se brojni direktori na čelnim pozicijama. I uz pomoć Siniše Lajnerta iz Hrvatskog državnog arhiva uspjeli smo doći do imena direktora od samih početaka do današnjih dana.

Naime pošto prepostavljamo da vi kao naši čitatelji na željeznicu radite, neki kraće, neki dulje, ovu

ćemo priču započeti s direktorima (predsjednicima uprave, ravnateljima) koji su ovu dužnost obnašali u samostalnoj Hrvatskoj. Slijedi razdoblje od II. svjetskog rata i na kraju ćemo su vratiti na same početke. Podjelom željeznice na samostalna poduzeća, puno jed direktora paćemo za ovu prigodu HŽ Infrastrukturu smatrati sljednikom nekadašnjih jedinstvenih željeznica. I ukoliko bi se promatrala veličina organizacijskih jedinica ili pak samostalnih poduzeća i direktori tih dijelova sustava upravljali su velikim jedinicama i velikim brojem radnika. No morali smo se ograničiti samo na „prva imena“. Predsjednici Uprava/direktori HŽ-a od 1990. do danas

- Bartol Ivanuša (do 1990.)
- dr. sc. Stjepan Božićević (1990.-

1991.)

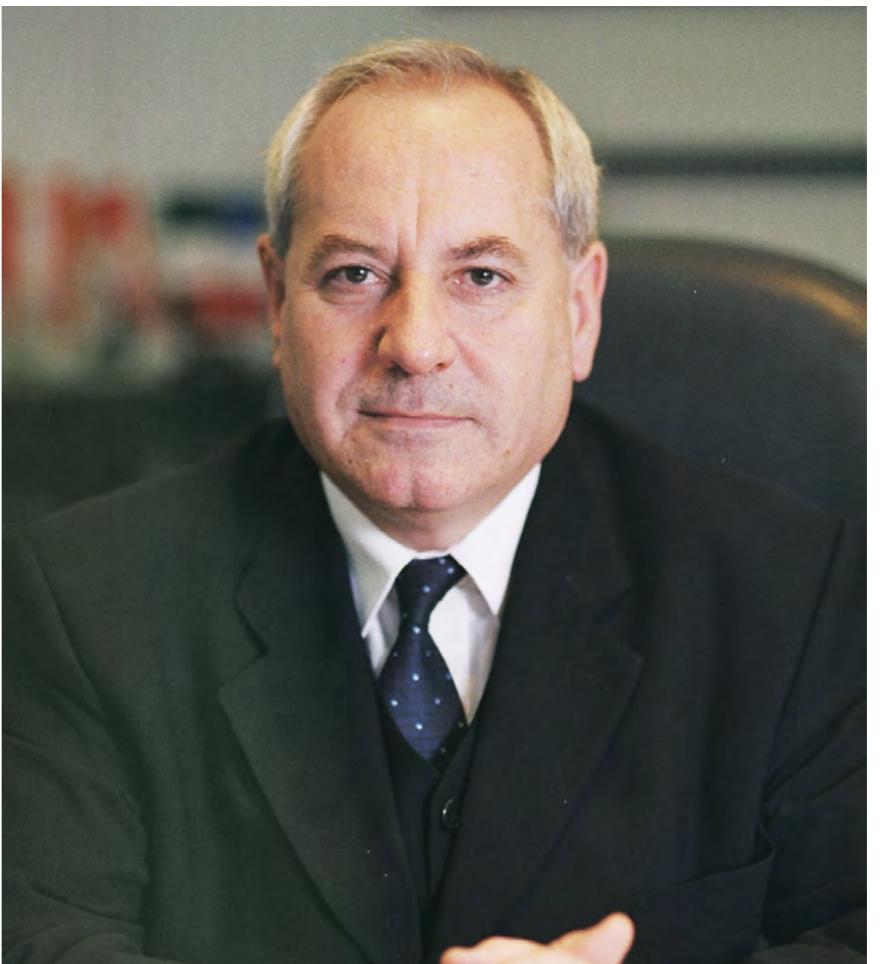
- dr. sc. Ivan Švaljek (1991.)
- dr. sc. Alojz Brkić (1991.-1993.)
- dr. sc. Bakir Krajina (1993.)
- Zvonko Zdunić (1993.-1994.)
- Bartol Ivanuša (1994.-1995.)
- dr. sc. Tomislav Mlinarić (1996.)
- Marijan Klarić (1996.-1999.)
- Dragutin Šubat (1999.-2000.)
- Marijan Dremptić (2000.-2004.)
- dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić (2004.-2005.)
- Davorin Kobak (2005.-2009.)
- mr. sc. Zoran Popovac (2009.-2010.)
- Zlatko Rogožar (2010.-2012.)
- René Valčić (2012.)
- Darko Peričić (2012. - 2014.)
- Renata Suša (19. 7. 2014 - 31. 5. 2016)
- Ivan Kršić (od 2. lipnja 2016.)

Zanimljivo je da se tokom pet ratnih godina na čelnom mjestu

željeznicu promijenilo čak šest direktora. Aktualni predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, uz Davorina Kobaka, na ovoj se poziciji najdulje zadržao. Zanimljivo je i spomenuti kako je Renata Suša jedina žena koja je, u stoljeće i pol dugačkoj povijesti željeznicu, bila na poziciji predsjednika Uprave.

Posljednji direktor u Kraljevini Jugoslaviji bio je vrhunski stručnjak, dipl. ing. građevine Nikola Turkalj. Prije rata radio je na izgradnji ličke pruge na dionici Gračac - Knin. Četiri kilometra iznad Gračaca otkrio je ulaz u Cerovačke pećine te mu je 1996. godine na kolodvoru Gračac postavljeno spomen poprsje. Uz ostalo projektant je triangla pruge između Glavnog i Zapadnog kolodvora, nadvožnjaka iznad Savske ceste. Nikola Turkalj bio je prvi čovjek željeznicu i posljednje dvije ratne godine (1943. - 1945.).

Nakon II. svjetskog rata pa do 1990. Relativno je mali broj direktora (jedanaest) od kojih su pojedini imali jako dugačak staž. Franjo Culjak bio je direktor dvanaest godina (1954. - 1966.), Josip Tomc šest godina (1966. - 1972.), Joakim Crnošija osam godina (1972. - 1980.), Ivan Novačić sedam godina (1980. - 1987.) i na kraju je svoj prvi mandat do 1990. nastavio Bartol Ivanuša. U tih trideset šest godina bilo je svega šest direktora s mandatom od šest godina u prosjeku. Usporedbe radi u Hrvatskoj se u trideset godina izmijenilo osamnaest direktora. To mi se čini priličnim problemom. Inače prvi direktor, odnosno prometni upravitelj Poslovne uprave u Zagrebu bio je Leopold Czermak (1870. - ?).





ŽELJEZNIČKA PRUGA METKOVIĆ – PLOČE

PIŠE: Vjekoslav Suton
FOTO: Vjekoslav Suton

Poslije 1945. i svršetka Drugog svjetskog rata luka se sve brže i više razvija. Metković koji je nekad bio krajnji kolodvor puno gubi na svom radu i značaju a to sve preuzimaju Ploče. Za vrijeme uskotračne pruge Ploče nisu imali svoju ložionicu niti vuču. Sve putničke i teretne vlakove su vukle lokomotive i osoblje vuće Mostar. To su bile lokomotive serije 73, 83 i UNRRA. Kako je to bila skoro pa pruga bez uspona neki vlakovi su znali biti teški između Mostara i Ploča i obratno do skoro 500t. Danas se to čini malo a u to vrijeme je bilo i previše ako se zna da je prosječno opterećenje po lokomotivi prema Dubrovniku i Sarajevu bilo oko 120 t. Manevru u luci Pločama je obavljalo osoblje ložionice Čapljina. Čapljina je imala u svom vlasništvu 10 lokomotiva serije 83. Od toga su dvije bile na manevri u Pločama a ostale su služile za potiskivanje i zaprezanje vlakova od Gabele do Hutova, za vlakove prema Dubrovniku, Zeleniki i tada Titogradu danas Podgorici. Kako u Pločama nije bilo ložionice tako nije bilo niti okretaljke za okretanje parnih lokomotiva. Vlakovi su iz Mostara do Čapljine vozili s

lokomotivama s dimnjakom naprijed. U Čapljinu su išle na okretanje i dalje u Ploče vukle vlak sa tenderom naprijed. Putničkih vlakova nije bilo puno. Bio je jedan par vlakova Sarajevo - Ploče - Sarajevo i jedan par Mostar - Ploče - Mostar. Ostali putnički promet odvijao se između Gabele (odvojni kolodvor) i Ploča mješovitim vlakovima. Isto je obavljalo osoblje kolodvora i ložionice Čapljina. Kako nije bilo ložionice u Pločama manevarske lokomotive su se morale namirivati u Čapljinu. Kada bi lokomotiva išla na manevru u Ploče onda je išla strojna do Gabele a zatim vukla mješoviti vlak. Lokomotiva koja je iz Ploča išla na namirivanje u Čapljinu vukla je mješoviti vlak do Gabele a zatim strojna u Čapljinu. Svi ti mješoviti vlakovi su u Gabeli imali veze na putničke/brze prema ili iz Dubrovnika, Titograda ili Sarajeva. Uskotračna željeznička pruga postaje ograničavajući faktor luke u Pločama kao i potrebama privrede BiH. Najuže grlo je bilo između Konjica i Bradine. Trebalo je savladati uspon na Ivan planini. Za vrijeme Austro - Ugarske uprave je riješeno to tako da je napravljena željeznička

pruga sa usponom od 60 %. U postojeći kolosijek umetnuta je treća nazubljena tračnica. Tamo su mogle voziti samo posebne lokomotive. One su imale u sredini još treći kotač sa zupčanicima koji bi strojovođa aktivirao nailaskom na nazubljenu tračnicu u sredini. Bile su to parne lokomotive serije 97. To je bio u svijetu najveći broj istih napravljenih lokomotiva sa zupčanicima. Ukupno ih je od 1894. do 1919. napravljeno 38 komada. Osim na ovoj pruzi te lokomotive su još vršile vuču između Travnika i Jajca preko prijevoja Komar gdje je najveći uspon bio 45 %. Opterećenje jedne lokomotive iz Konjica do bradine je bilo 50 t. Niti jedan vlak nije smio voziti s jednom lokomotivom. Uglavnom su išle tri lokomotive, prva vozna i na kraju dvije potiskivalice. Vlakovi sa prijevozom putnika su se znali izvlačiti u dva dijela. Teretni vlakovi su imalo po 7-8 vagona najviše i sa tri lokomotive su se izvlačili isto kao i vlakovi sa prijevozom putnika. Kako je željeznica bila ograničavajući faktor razvoja krenulo se sa projektiranjem i izgradnjom normalnotračne pruge Sarajevo - Ploče. I 1966. je prestao

promet uskotračnom prugom a započeo normalno tračnom. Dana 5. 11. 1966. krenuo je posljednji uskotračni „Čiro“ iz Ploče prema Sarajevu. Vlak je bio krcat jer je vožnja bila besplatna. Narod k'o narod je htio to iskoristiti pa su i visili sa strane a bilo ih je na krovu vagona. Bio je to jedan jesenji kišoviti dan. U Opuzenu je vlak imao i posljednju žrtvu. Tog dana je htjela u Opuzenu u vlak uči 41-godišnja Jela Jerković. Vlak je bio već u pokretu. Kako je bila kiša ispašao joj je kišobran. Sagnula se da ga pokupi ali su je otvorena vrata bacila pod vlak i na mjestu je poginula. Radi toga je vlak kasnio preko 100 minuta. Posljednji vlak iz Ploče vukla je lokomotiva 83-146 na zasićenu paru sa Kobelovim dimnjakom a strojovođa je bio Alija Klepo iz Jablanice. U Mostaru izmjenjena lokomotiva. Na vlak sjeda lokomotiva 83-176 (sada izložena kao spomenik u Slavonskom Brodu) na pregrijanu paru. Lokomotiva je proizvod tvornice ĐĐ iz Slavonskog Broda. Iz mirovine je pozvan strojovođa Mate Soldo koji je vlak vozio do Konjica. U Konjicu nova izmjenjena lokomotiva. Na vlak sjedaju tri lokomotive sve zupčanice serije 97. Na čelu, na voznoj lokomotivi su iz mirovine pozvali 94-godišnjeg najstarijeg živućeg strojovođu Dragu Nedvida, koji se sjećao i kad je pruga tek prošla. Na kraju su bile dvije potiskivalice. U Bradini posljednja izmjena lokomotiva. Sada sjeda lokomotiva serije 85 sa sarajevskim strojovodom. On je inače bio Slovenac, Ivan Tenšek. Vlak je navečer kasno stigao u Sarajevo sa velikim zakašnjenjem. Osim pregaženja u Opuzenu razlog velikog kašnjenja je bilo i veće zadržavanje usputno mimo protokola. I tako nakon malo manje od mjesec dana prošao je prvi normalno tračni vlak. Tada u Jugoslaviji je najveći blagdan bio Dan republike koji se slavio dva dana 29. i 30. studenog. U čast Dana republike otvorena je nova normalno tračna pruga Sarajevo - Ploče. Svečani vlak je krenuo iz Sarajeva 26. 11. 1966. na dan kada je održano Prvo zasjedanje AVNOJ-a u Bihaću 1942. Lokomotiva je bila 661-148 a strojovođa Refik Masnopita iz Visokog. Sa velikim zakašnjenjem je stigao navečer u Mostar gdje je prenoćio. Iz Mostara je vlak krenuo drugo jutro oko osam sati a sad je strojovođa na lokomotivi 661-148 bio Mostarac Pero Andrić (poznavao sam ga osobno još od kad je bio strojovođa na uzanoj pruzi u ložionici Zelenika, Boka Kotorska). Vlak je u Ploče prispio nešto prije 12 sati 27. 11. 1966. Za javni promet pruga je otvorena 1. 12. 1966. Promet se počeo postepeno povećavati. Kako je bilo u putničkom prometu? VR 1967./1968.

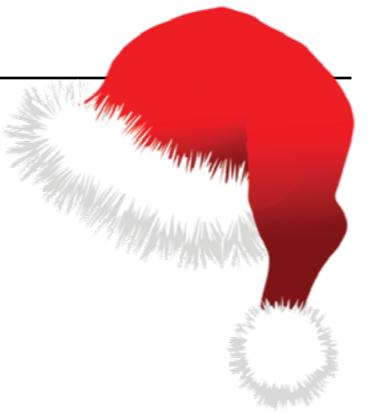
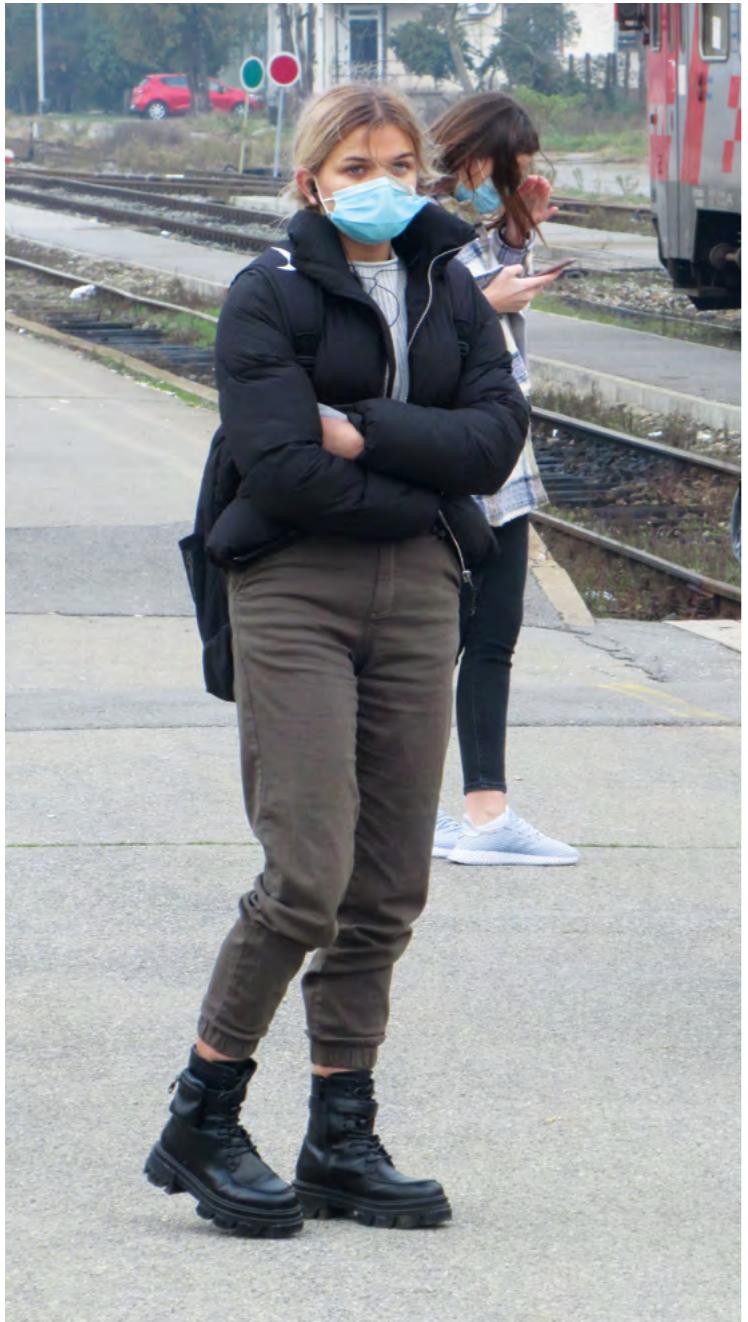
nastavak slijedi u idućem broju



'KO KIHNJOT?

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**BILO BI LIJEPO
KADA BI SE
MOGAO RIJEŠITI
UNUTRAŠNJEGL
NEPRIJATELJA
KOJI MU, TO JE
BIO UVJEREN, STO
POSTO RADI O
GLAVI. SISTEMATSKI
I PODMUKLO.
JEDVA SE DOKOPAO
POZICIJE NA KOJOJ
JE SADA I NETKO
AVJEROJATNO I
VIŠE NJIH, RADÍ
MU O GLAVI. A NIJE
MU JASAN NITI
BUZDOVAN.**



BROJ 107 prosinac 2020.

Naslov nije inspiriran trenutnom pandemijom. Posuđen je iz prastarog vica o zasjedanju sovjetskih deputata pod drugom Staljinom. Za one koji slučajno ne znaju, ide ovako: Na zasjedanju netko od tri tisuće prisutnih kihne. Drug Staljin upita: „Ko kihnjot?“ U dvorani nastupi tajac. „Prvi red - na streljot!“ povika drug Staljin i opet ponovi pitanje: „Ko kihnjot?“ I dalje tajac. „Drugi red - na streljot!“ Mirno i staloženo drug Staljin opet progovara: „Ko kihnjot?“ Prisutni su vidjeli što im se sprema pa se jedan anonimni drug odluči žrtvovati umjesto kukavice koja je kihnula a neće da kaže pa ustade i viknu: „Jas!“ Drug Staljin ga je samo mirno pogledao i odgovorio: „Nazdravlјot!“ i nastavio sa sjednicom.

Eh, kad bi ja tako mogao, razmišljaо je Ivez ispijajući ovaj put lozu na eks i paleći cigaru. A ne da ga svaka šuša uznemirava i diže glavu. Kao on je nešto u pravu, kao ja, Ivez ne radim dobro....

Bilo bi lijepo kada bi se mogao riješiti unutrašnjeg neprijatelja koji mu, to je bio uvjeren, sto posto radi o glavi. Sistematski i podmuklo. Jedva se dokopao pozicije na kojoj je sada i netko a vjerojatno i više njih, radi mu o glavi. A nije mu jasan niti Buzdovan. Ništa neće da poduzme protiv takvih.

A možda zato što i ih drži u rezervi i kad bude trenutak, avaj taj neželjeni trenutak da ga se riješi - da im da još prostora. O tome nije želio niti razmišljati! Zato si je natočio još jednu duplu lozu i eksirao i osjetio bolan grč u želucu. Morati će malo preći na pelinkovac. Ta valjda smije u svom uredu raditi što hoće. Ali tko je glavni neprijatelj koji mu radi o glavi? Tko je voda? Sindikalac Jamezdin koji se najavio da će doći kod njega na cugu i cigare nije znao odgovor. Nije, sigurno oni iz onog drugog sindikata. Njihova je jedina misija raditi poštenim ljudima o glavi tj. spletkariti. Trebalo bi ih nekako zabraniti. A i šef kolodvora je sumnjiv. Prirodno je da i on želi na njegovu fotelju iako je već pred mirovinu. Vjerojatno bi mu plaća ober-šefa dobro povećala mirovinu. A i pomoćnik šefa Donat, i on je sumnjiv. Mlad, obrazovan, ambiciozan spremjan je preskakati stepenice do uspjeha. A prometnici Irena i Nikola? Pogotovo Nikola. Odnosno samo Nikola. On je kao uvijek nešto u pravu, stalno se buni i proučava propise. Zna ih bolje od nekog pravnika. Definitivno je sumnjiv. I njegov stav kad ga vidi - obavezno ustane, vojnički salutira i kulturno pozdravi - što je posebno sumnjivo. A penzić Walter? Samo ide po kolodvoru i njuška. Kao, vodi unuku da

gleda vlakove. Moš' mislit'? Stari jarac samo prikuplja informacije kako bi njemu napakostio. Pa što ako je kao pripravnik od njega naučio sve tajne željezničkog zanata. A njegov pogled od kojeg se zalediš. Uh. Ivez je popio još jednu lozu i stresa se. Što od žestine alkoholnog pića, što od misli koje su samo navirale. Opet poznata bol u želucu. Nije popušio niti cigaretu do kraja. Ide spremiti bocu i izračiti ured prije nego sindikalac Jamezdin dođe. Probati će od njega ispitati što se tako događa. Eh, tko ti sve ne radi o glavi čim si malo bolji od drugih i nešto postigneš u životu. Ne daju ti da poštено radiš i uživaš plodove svog rada i teško stečenog ugleda. Nevjerojatno koliko su ljudi zavidni i koliko je zavisti. A kolike godine je morao školovati se i raditi da bi dogurao do pozicije na kojoj je sada. Nitko to ne cijeni. Toliko je morao i još uvijek mora, više nego prije, trpjeti Buzdovana. I one iznad njega „čije se ime ne izgovara“ koji mogu samo na jedan mig jalnih, zavidnih bundžija učiniti da njega, Ivezka, više nema.

Kako bi bilo lijepo kao drug Staljin i mirno, bez povišenog glasa, očinskim pogledom, doći među njih na kolodvor i samo reći: „Ko kihnjot?“



BROJ 107 prosinac 2020.

EU PROJEKT

ZNANJE JE KLJUČ **DOBROG** SOCIJALNOG DIJALOGA

Projekt traje od 27. srpnja 2020. do 26. srpnja 2022.

NAZIV PROJEKTA:

Znanje je ključ dobrog socijalnog dijaloga

KORISNIK PROJEKTA:

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
Trnjanska cesta 11f, 10000 Zagreb

PARTNERI:

SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ
Ulica kneza Branimira 6, 10000 Zagreb

HRVATSKA UDRUGA RADNIČKIH SINDIKATA
Trg kralja Petra Krešimira IV br. 2, 10000 Zagreb

POSREDNIČKO TIJELO RAZINE 1:

MINISTARSTVO RADA I
MIROVINSKOG SUSTAVA
Ulica grada Vukovara 78, 10000 Zagreb

POSREDNIČKO TIJELO RAZINE 2:

NACIONALNA ZAKLADA ZA RAZVOJ
CIVILNOGA DRUŠTVA
Štrigina 1a, 10000 Zagreb

UKUPNA VRIJEDNOST PROJEKTA:

997.557,23 kuna
EU sufinanciranje iz ESF: 847.923,64 HRK
RH sufinanciranje iz DP: 149.633,58 HRK

KODNI BROJ:

UP.04.2.1.06.0008

TRAJANJE PROJEKTA:

24 mjeseca

Hrvatska
Udruga
Radničkih
Sindikata



Europska unija
"Zajedno do fondova EU"



"Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog socijalnog fonda".
"Sadržaj materijala isključiva je odgovornost Sindikata prometnika vlakova Hrvatske".

Projekt provodi Sindikat prometnika vlakova Hrvatske