

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

SVIBANJ 2021.



**PROBLEMI U
KOLODVORU KRIŽEVCI
UČIMO LI IZ GREŠAKA**

**DA NE POVJERUJEŠ
ODUGOVLAĆENJE BEZ LOGIKE**

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
PETAR SKANSI



PROLJEĆE NA ŽELJEZNICI

FOTO: Nebojša Gojković



OSVRT NA BUDUĆNOST

I prije no što je Na peronu počeo redovito izlaziti svi smo svjedočili oštroj, a često i nepoštenoj konkurenciji na internetskim portalima. Obaviš vijest, konkurenca nešto prikelji, izmisli, podmetne. Svaki propust ili nedostatak rukovođenja i upravljanja željezničkim poduzećima odmah se javno komentirao. Češće negativno, nego li pozitivno. Sticao se dojam da se samo to i čekalo. I operi...

Kako se u takvim uvjetima nisu mogli, niti znali nositi s problemima, tako su se rukovodeći ljudi sve više udaljavali od javnosti. Izgradili su nekakav omanji kineski zid oko „žute zgrade“ i ne daj Bože da netko nešto zucne.

Ali, nisu oni prestali pratiti i upijati kritičke misli o njihovim upravljačkim bravurama. Pročitaju vijest a onda slijedi propitivanje od kud informacija, gdje curi i sl. To je začetak procesa zaglupljivanja u

kojem čovjek pojedinac čuva svoje radno mjesto i podgrijava strah. Počinje se bojati svega.

Nažalost, potiho je nametnuto stajalište kako su prijedlozi sindikata »glupi«, bez „stručne podloge“ ili zakašnjeli. Polazi se od prepostavke (a to niti je činjenica ni istina) da su sindikati nedobronamjerni, pa čak i neprijateljski raspoloženi prema prosperitetu HŽI.

Očito je da je za ono bolje sutra na koje se tako često pozivamo trebamo promijeniti ponašanje svih upravljačkih struktura u HŽI, tako da jedni druge ne doživljavaju kao neprijatelje, nego kao konkurente, pozitivne i poticajne.

Možda ćemo si tako pomoći na putu prema toj boljoj budućnosti nuđenjem boljih ideja i prijedloga.

Anto Iličić

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

Novinari:
Ante Kunčić,
Andrija Vranešić,
Dražen Lihatar,
Ivica Stojak,
Josip Tirić,
Nebojša Gojković,
Nenad Katanić,
Anto Iličić.

Naslovnica:
Željko Zailac,
tehničar specijalista ZK
foto: Andrija Vranešić

Zadnja strana:
Petar Kojić,
skretničar
u kol. Čačinci
foto: Nebojša Gojković

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.
Pište nam na:
spvhaperonu@gmail.com



DA NE POVJERUJEŠ

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: SPVH

Kolodvor Sesvete je međukolodvor na pruzi Zagreb GK - Dugo Selo. Susjedni Zagreb Borongaj udaljen je 5,8 km a Dugo Selo 10 km. Osiguran je sustavom APB-a. Kolodvor ima 10 kolosijeka i to dva glavna prolazna, tri prijemno - otpremna, dva manipulativna, jedan garažni te dva krnja kolosijeka. Na području kolodvora Sesvete nalazi se nekoliko željezničko - cestovna prijelaza u razini osiguranih svjetlosnim i zvučnim signalima te polubranicima. Tko zna kolika je najveća dopuštena brzina vlakova kroz Sesvete, negdje je zabilježeno 60 km/h, a ukoliko vlak ide u skretanje 35 km/h.

Na dionici Zagreb GK - Zagreb Borongaj vlakovi jure „streljivih“ 80 km/h, a na dionici Zagreb Borongaj - Dugo Selo respektabilnih 140 km/h uz

prethodno opisano ograničene brzine kroz kolodvor Sesvete.

I ne tako davno (za hrvatske prilike - počeo krajem rujna 2013. godine) izведен je kapitalni remont na dionici Zagreb Borongaj - Dugo Selo. Začudo, u sklopu tog remonta nije planirana, niti urađena rekonstrukcija kolodvora Sesvete što je zadржalo sve poznate kritične uvjete za vožnju vlakova na ovoj dionici, uz poseban naglasak na nedostatka kolodvorskog perona za prihvrat velikog broja putnika.

Podsjetimo se kako se tada pisao da su povoljni vremenski uvjeti pogodovali tome da se privedu kraju radovi na remontu pruge Dugo Selo - Borongaj.

Radove su izvodili Swietelsky i Pružne građevine. Dionica Borongaj - Sesvete - Dugo Selo najprometniji je dio u željezničkome sustavu kojim prolaze

dva najvažnija željeznička koridora te kojim teče intenzivan prigradski prijevoz. Sredstva od 230 milijuna kuna uložena su u opsežne radove da se na toj dionici omogući znatno veći protok vlakova. Nivelirana su oba kolosijeka, a podešena je i kontaktna mreža. Na čitavoj dionici Borongaj - Dugo Selo ugrađeni su novi ili osposobljeni stari kanali i drenaže za odvod oborinskih voda te propusti lokalnih vodotoka. Na toj dionici zamjenjeni su signalizacija i relejni ormari. Željezničko-cestovni prijelazi kao najkritičnije točke nisu ni dirnuti, ostali su u razini.

U ovom tekstu nećemo se baviti eklatantnim nepridržavanjem propisa koji reguliraju obim radova koji se mora obaviti u rekonstruiranim kolodvorima na željezničkim prugama

od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i putničkom prometu, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti kao što je duljina perona za prijam takvih vlakova koja mora iznositi najmanje 300 m. Nećemo ni napominjati kako je propisano da prilaz za putnike preko kolosijeka u novosagrađenim, nadograđenim i/ili rekonstruiranim kolodvorima mora biti izvan razine toga kolosijeka. Ništa od toga nije se dogodilo u Sesvetama. Ostavljen je sve do danas zapušteni kolodvor u kojem samo izuzetnim zalaganjem prometnika vlakova nema najtežih izvanrednih događaja.

No ova priča nije neka kuknjava o tim i takvim radovima. Ne. Ovdje ćemo ukazati na neodrživo ponašanje onih koji odlučuju u hitnosti izvođenja nekih radova, konkretno zamjene skretnica. Naime, nove skretnice istovarene su u tom kolodvoru prije pola godine. I sve do danas nema vremena za zatvor kolosijeka od 3-4 dana (vikend) tijekom kojeg bi se napravila izmjena. Eh, ovdje je zgodno reći koju o planskom održavanju kao načinu održavanja sustava željezničke infrastrukture: to je održavanje kod kojeg se radovi unaprijed planiraju i aktivnosti održavanja realiziraju prije pojave kvara. Plansko održavanje provodi se kao preventivno održavanje. Jednako tako kod dijelova sustava za koji ne postoje prihvatljive metode praćenja stanja isti se održavaju planski s obzirom na životni vijek.

Kako bi uklonila ljudski faktor iz upravljanja imovinom HŽI je sredinom 2015. krenula u uvođenje informatičkog sustava za upravljanje imovinom. Tad su se hvalili kako na taj način moderniziraju poslovanje i efikasno prate trendove u svim područjima poslovanja, po uzoru na europske tvrtke sličnoga profila. Sustav će - rekoše - omogućiti HŽ Infrastrukturi kvalitetnije i efikasnije upravljanje i održavanje imovine kroz brojne opcije. Jednostavno teći će nam med i mlijeko.

Neke od poboljšanih opcija su upravljanje zalihama te smanjivanje nepotrebnih i isteklih zaliha, optimiziranje nabave i nabavnih planova, precizna i točna evidencija inventara, upravljanje radnim nalozima i preventivnim održavanjem te nadzor nad svim komponentama željezničke infrastrukture... bla, bla, bla...

Zahvaljujući brzoj dostupnosti svih relevantnih podataka, sustav omogućuje efikasnije planiranje i kvalitetno izvještavanje u svakom trenutku. Tadašnja uprava izjavila je: „Ovo je iskorak u budućnost što se tiče HŽ Infrastrukture. Uvođenjem ovog suvremenog alata cilj nam je modernizirati poslovanje te imati točan pregled imovine kojom raspolaćemo kako bismo njome mogli kvalitetno upravljati i održavati ju.“



HŽI se nahvalila kako je kroz Enterprise Asset Management (EAM sustav) dobila:

- mogućnost uspostave centralnog informatičkog registra svih tehničkih objekata HŽI, HŽI nekretnina, komercijalno iskoristivih prostora i IT opreme
- centralno mjesto za prikupljanje i obradu smetnji, kvarova i incidenta
- centralno mjesto za nadzor radova održavanja na HŽI
- ujednačenje svih procesa kroz sve organizacijske jedinice koje koriste rješenje (prvenstveno se)
- odnosi na procese održavanja u dionicama / nadzornim grupama
- detaljno praćenje troškova održavanja (planirani i stvarno ostvareni trošak)
- mogućnost prediktivnog održavanja
- praćenje održavanja putem mobilnih uređaja
- vizualizacija u geo-informacijskom sustavu
- efikasnije korištenje resursa
- informatički nadzor pojedinih podsustava i Informatičko rješenje za obračun režijskih troškova.

Pojašnjenje prediktivnog održavanja uz pomoć Wikipedije:

Prediktivno održavanje ili održavanje po stanju (skraćeno CBM, izvedeno iz eng. Condition Based Maintenance) možemo pojednostavljeno definirati kao održavanje po potrebi, odnosno u trenutku kada se za to ukaže potreba. Ovo održavanje se izvodi kad pojedini pokazatelji daju naznaku da će doći do kvara sustava, stroja ili uređaja ili kada pokazatelji pokažu pad performansi uređaja. Održavanje po stanju je suvremena strategija održavanja koja se danas primjenjuje kad god je to tehnički i ekonomski razumno, odnosno kada to zahtijevaju pravila o sigurnosti uređaja.

Održavanje po stanju se upotrebljava da bi se uređaj ili sustav ispravno održavao u pravom trenutku. Sustav održavanja po stanju se temelji na očitavanju parametara u stvarnom vremenu, uspoređivanjem dobivenih rezultata i izvođenjem zaključaka kada treba započeti održavanje. Očitavanje parametara rada naziva se nadzor ili monitoring sustava ili uređaja. Nadzorom i praćenjem tijekom početnog perioda utvrđuju se podaci o uređaju u normalnom

radu a zatim se prate pokazatelji u realnom vremenu i kada se očitani podaci počnu mijenjati dobiva se jasan signal da nešto nije u redu sa sustavom ili uređajem. Shodno uočenim poremećajima uređaj će pretpostaviti što se dešava i sam će upozoriti korisnika za potrebom za održavanjem.

Vjerojatno većini nas najbanalniji primjer održavanja po stanju jeste održavanja guma automobila. Gume automobila se mijenjaju na temelju istrošenosti tj. na temelju dubine šara i tvrdoće gume... Kad smo uvodno saznali sve dobre strane vratimo se našoj željezničkoj stvarnosti koja nema nikakve veze s prethodno opisanim. Usudio bih se napisati da se zbog nebrige i neodgovornosti događaju opasne i štetne stvari: 4. svibnja 2021. 18:30-23.35 Sesvete skretnica br. 5 nema kontrolu u skretanje. Naprosto je nemoguće je istu osposobiti ambulantnom bravom za bilo kakvu vožnju vlaka. Vlakovi: 48793, 45786, 62800, 49739, 45909, 42904, 89871, 61153, 48792, 42906, 42810

prevezeni pomoćnim prijevoznim putem preko Zagreb Glavnog Kolodvora. Kasnili vlakovi 2210+54', 8072+52', 2020+5', 42810+41', 48793+58'.

Taj događaj nije rijetkost.

Je li ikada ijedan od onih koji odlučuje o bezvremenskoj odgodi ugradnje skretnica razgovarao s prometnicima vlakova, o gnjevu putnika koji malo-malo kasne satima? Bilo bi zanimljivo upoznati putnike s ovakvom nonšalancijom i dati im priliku da izravno iskažu svoje negodovanje, bijes ili što već vezano za ova kašnjenja.

Obvezuje li ijedan propis menadžment i one koji odlučuju ili je to propis za slučaj progona izvrsnih radnika? Možda ni ne znaju da postoji, objavljen je i obvezujući je Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge?

Možda ni ne znaju iz svojih udobnih ureda za probleme sa skretnicama u kolodvoru Sesvete?

Neke od neurednosti na skretnicama u kolodvoru Sesvete tijekom ove godine:

16. 1. 2021. u 21.44 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
17. 1. 2021. u 21.10 skretnice br. 16a, 16b i 17b nemaju kontrolu položaja
26. 1. 2021. u 2.45 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
29. 1. 2021. u 13.39 skretnice br. 16a i 17b nemaju kontrolu položaja
1. 2. 2021. u 8.20 skretnice br. 16a, 16b i 17b nemaju kontrolu položaja
15. 2. 2021. u 17.50 skretnica br. 1 nema kontrolu položaja
19. 2. 2021. u 15.05 skretnica br. 1 pokazuje lažno zauzeće bez vožnje vlaka
16. 2. 2021. u 19.53 skretnica br. 5 nema kontrolu položaja
22. 2. 2021. u 23.46 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
23. 2. 2021. u 14.17 skretnica br. 5 nema kontrolu položaja
26. 2. 2021. u 0.07 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
6. 3. 2021. u 0.50 skretnice 7 i 7a ostale lažno zauzete po prolasku vlaka preko njih
7. 3. 2021. u 22.34 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
14. 3. 2021. u 5.00 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
15.3. 2021. u 21.44. skretnica br. 17a nema kontrolu položaja
18. 3. 2021. u 8.00 skretnica br. 1 nema kontrolu položaja
29. 3. 2021. u 23.14 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
2. 4. 2021. u 22.45 skretnica br. 22a izbacila sklopku
7. 4. 2021. u 23.08 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
11. 4. 2021. u 5.51 skretnica br. 4 izbacila sklopku kod vožnje vlaka
25. 4. 2021. 14.40 skretnica br. 1 nema kontrolu položaja
27. 4. 2021. skretnica br. 13 pokazuje lažno zauzeće bez vožnje vlaka
4. 5. 2021. u 18.30 skretnica br. 5 nema kontrolu položaja
5. 5. 2021. u 6.45 skretnica br. 5 izbacila sklopku prilikom prolaska vlaka
5. 5. 2021 u 11.05 skretnica br. 5 nema kontrolu položaja





PROBLEMI U KOLODVORU KRIŽEVCI

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Marinko Sirovec

Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo - Križevci ogroman projekt izgradnje željezničke infrastrukture čija procijenjena vrijednost iznosi 1,5 milijardi kuna. Nakon sjajno režiranih uvodnih predstava o izboru izvođača - nešto kao domaći konzorcij - iz mjeseca u mjesec saznavali smo kako se izvodi nevjerojatno traljavо s izgledima da se još duugo ne završi. Prema službenim izjavama radovi kasne više od dvije godine. I naručitelji radova više ne licitiraju s propuštenim vremenom.

Pogledajmo ga iz perspektive izvršnih radnika u kolodvoru Križevci.

Problemi u kolodvoru Križevci, a

vezano uz obavljanje prometne službe za vrijeme izvođenja radova, odnosno za vrijeme otežanih uvjeta, mogu se podijeliti u dva dijela: prvi dio odnosi se na reguliranje prometa pružnih vozila i materijalnih vlakova, a drugi i najveći problem predstavljaju nepotpuni i nedosledni planovi rada koje su izvođači radova dužni dan prije izvođenja poslati koordinatorima radova, a oni onda prometnicima vlakova. Teško je naći ijedan dan u proteklih pet godina da je plan rada bio točan.

Osim ovih, postoji i niz drugih, ne manje značajnih problema koji opterećuju prometnike vlakova i skretničare. Jedan od takvih je i taj što su se od prvog dana izvođači

radova prema radnicima prometa postavili kao gazde, umjesto da je obrnuto. Nerealno je nametnuto da se organizatori prometa svo vrijeme prilagođavaju njima, a oni su ti koji rade u našem „dvorištu“.

Veliku ulogu u toj problematici imaju i već spomenuti koordinatori, od kojih su neki imenovani na te pozicije, a da o terenu na kojem trebaju raditi, kao i o samom poslu koordinatora ne znaju ništa. Posebna priča je neodgovornost neposrednih izvođača radova prilikom prolaska vlakova, a o čemu je javnost imala priliku svjedočiti u nekoliko navrata. Što se tiče suradnje između prometnika vlakova i operative, ona je uglavnom zadovoljavajuća, dok je utisak da u suradnji između

dvije operative, točnije Sjever i Centar postoje određeni problemi, a koji se onda nerijetko reflektiraju i na teren. Kod same izrade projekta nitko od izvršnih radnika iz Regije Sjever nije upoznat s onime što će se konkretno raditi. Da je projekt na vrijeme dat na uvid svim zainteresiranim, vjerojatno je da bi veliki broj kasnije utvrdenih pogrešaka bio otklonjen prije realizacije. Posljedica, samo jedna od mnogih je da je 7. kolosijek podijeljen na tri dijela i to na način da je trebao biti podijeljen graničnim kolosiječnim signalom, a umjesto toga je podijeljen manevarskim signalom. Na tom signalu (manevarskom) ne može se završavati vožnja vlakova, već samo manevarska vožnja, tako da je taj kolosijek sada nefunkcionalan.

Veliki problem je i obuka koju su prometnici vlakova prošli na novim uređajima - bila je nedostatna. Upravo to govori u prilog našem opredjeljenju da zagovaramo da se kao pravilo struke odredi da instruktori koji obučavaju prometnike budu prometnici koji rade na poslovima prometnika vlakova odnosnih kolodvora. Naime, jedino oni imaju podlogu o svim lokalnim kretanjima te zbog toga mogu druge prometnike kvalitetno i s razumijevanjem obučiti rukovati novim ESSU.

Čest problem je to da dolaze neke službe i njihovi radnici koji trebaju nešto odraditi u našim prostorima, a da dežurne prometnike vlakova koji u tim prostorima rade nitko o tim radovima nije obavijestio. Nakon ugradnje novih TK pultova u Križevcima, Vrbovcu, Gradecu i Sv. Ivanu Žabno telefonske veze su znatno lošije. Ni nakon poslanih brzoprijave kojima se ukazalo na taj problem, ništa se nije uradilo da se isti otkloni. Konferencijsku vezu i ŽAT telefone koji su uključeni u registrofon, kolodvori Križevci i Vrbovec nisu dobili. Nasuprot svim pobrojanim problemima i nedaćama stoji ono najbolje što mi imamo, a to su ljudi. Da nije bilo tih dobrih i vrijednih ljudi, radnika, počevši od nas iz prometa, pa do djelatnika DIV-a, Dalekovoda, Elektrokem-a, vozača autobusa, strojovođa, konduktora, svih ovih pet godina bilo bi još puno teže preživjeti. A svi skupa smo podcijenjeni, potplaćeni i često tretirani na najgori mogući način.





USUSRET LJETU NA PRUGAMA HŽI

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Luka Serajlić

Danas sam zatekao kompoziciju kemijskog vlaka u Dalmaciji. Vidim, austrijska lokomotiva i mađarski vagoni. Jasno, odmah zaključim kako smo naše uništili i onda skupo plaćamo vanjske izvođače. S tim mislima otpotovao sam dalje svojim putem. Svejedno, prvom prilikom pokušao sam saznati koliko smo svojedobno plaćali RVR-u za uslugu tretiranja kolosijeka, no nisam saznao. Ali, saznao sam koliko plaćamo ovu: javno nadmetanje za tretiranje korova kemijskim vlakom okončano je 10. travnja 2019. odabirom najpovoljnije ponude Zajednice ponuditelja: Nestor inženjering d.o.o. Dugo Selo, G&G Novenyvedelmi es Kereskedelmi kft, Szeged, Republika Mađarska, i Farmecochem d.o.o.ZAGREB.

Vrijednost njihove ponude 23.781.163,75 kuna (s PDV-om). Izbor je učinjen po Pravilniku za kemijsko suzbijanje korova i grmlja na prugama JŽ (309). HŽI je tek 13. siječnja 2020. godine donijela Pravilnik o kemijskom suzbijanju korova i grmlja na prugama HŽI (Pravilnik HŽI-309) uskladen s Uredbom (EZ) br. 1107/2009 Europskog parlamenta i vijeća od 21. listopada 2009. o stavljanju na tržiste sredstava za zaštitu bilja.

Za

ovu priliku neću uspoređivati odredbe JŽ Pravilniku 309 koji je vrijedio u vrijeme provođenja natječaja i HŽI Pravilniku 309, ne želeći ni na koji način tražiti elemente ugroze. Jednostavno, korisno je vidjeti da naše obaveze odradujemo. Onaj početni dojam kako smo naše uništili,

pa skupo plaćamo vanjske izvođače

polako se otopio uz neka saznanja kako su naša ovisna društva u to vrijeme zaračunavała nevjerojatne iznose...

A

priča

je

jednostavna:

glasimo potrebu

za

izvođenjem

nekog

posla

i

čekamo

da

se

jave

ponuditelji.

U

ovom

natječaju

zatražili

sмо

kemijski

vlak

za

kemijsko

tretiranje

korova

i

grmlja

na

prugama

HŽI.

Zašto

kemijski

vlak?

Primjena

herbicida

pomoću

kemijskoga

vlaka

rezultira

selektivnim

raspršivanjem

točno

određene

količine

herbicida

na

korov

i

grmlje

u

određenom

pojasu

željezničke

pruge.

Kemijski

vlak

mora

imati

sustav

prepoznavanja

korova

i

grmlja,

tehnologiju

za

odabir

herbicida.

Ostalo

je

ispratiti

efekt

izvođenja.



Protupožarna preventiva je skup mjera koje imaju za cilj sprečavanje nastanka požara a ako do njega dođe, da onemoguće njegovo širenje, te da se uspješno obavi evakuacija ljudi i materijalnih dobara iz ugroženog područja.

Kada pogledamo ovu definiciju treba se zapitati što se poduzima u HŽ Infrastrukturi po ovom pitanju? Vidimo da se ovih dana vrši tretiranje pružnog pojasa kemijskim vlakom i to je jedna od mjera zaštite od požara koja nije dovoljna jer će se sušenjem trave i korova nakon tretiranja stvoriti zapaljiva masa koja predstavlja veliku opasnost za nastanak požara nakon iskrevanja vlakova.

Druga stvar koja je poduzeta je formiranje protupožarnog vlaka koja je kao ideja dobro osmišljena ali nažalost na terenu je neizvediva. Naime, da bi protupožarni vlak imao svoju svrhu trebao bi biti na raspolaganju 24 sata dnevno ali neodgovornim ponašanjem direktora Sektora

za promet koji je ograničio radno vrijeme kolodvora (rad s prekidom službe) otklonio je mogućnost djelovanja tog vlaka u svakom trenutku zbog prekida rada službenih mjeseta.

Korisno je napomenuti da je do 90-ih godina na prugama visoke požarne ugroženosti tijekom ljeta (dalmatinske pruge) željeznicu postavljala motriteljsku službu gdje su radnici raspoređivani duž cijele dionice pruge te su bili opskrbljeni kantama za vodu i svim onim priručnim sredstvima potrebnima za trenutno gašenje požara u samom začetku i time bi se sprječavali nastanci veće materijalne štete. To su neka bolja vremena kada se sustavno planiralo i vodilo računa o zaštiti ljudi i imovine. Uzrečica "bolje spriječiti nego liječiti" u HŽI ubrzano postaje sve nepoznatija riječ.

Ante Kunčić



ŽELJEZNICA NAS JE ZBLIŽILA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



PETAR SKANSI
košarkaška legenda

On je bivši košarkaš i košarkaški trener. Trag uspjeha koji je ostavio kako u bivšoj državi, tako i u samostalnoj Hrvatskoj, svrstava ga u najveće sportske legende ponikle na ovim prostorima. Jedan je od najzaslužnijih što je Split nekoliko decenija bio košarkaški centar Europe, osvajajući titule i kao igrač i kao trener, najprije s „Jugoplastikom”, a kasnije i sa „Splitom”. Prvu povjesnu titulu košarkaškog prvaka bivše države donio im je kao igrač, dok im je kao trener osim nacionalne titule i kupa donio i prvi internacionalni trofej. Impresivna je i njegova reprezentativna karijera koju je isto tako počeo kao igrač, a završio kao izbornik. Njegove reprezentativne trofeje iz perioda bivše države teško je i pobrojati, ali dovoljno je reći kako je dva puta bio svjetski prvak kao igrač i jednom kao pomoći trener, dok je kao trener bio brončani na Europskom prvenstvu i srebrni na Mediteranskim igrama. Status legende stekao je i u Italiji, gdje je trenirao njihove najveće klubove s kojima je osvajao nacionalna prvenstva i kupove, kao i internacionalne kupove. Ipak, ono što ga je svrstalo u red besmrtnika, zasigurno je to što je autor i potpisnik najvećeg uspjeha u povijesti hrvatske košarke koji teško da će u neko skorije vrijeme biti ponovljen ili nadmašen, a riječ je o osvojenoj srebrnoj medalji 1992. godine na Olimpijskim igrama u Barceloni. Da ništa osim toga nije napravio za hrvatski sport, već samo to bilo bi dovoljno da ga svrsta u red najzaslužnijih osoba koje je ova zemlja imala. On je Petar Skansi i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Do realizacije samog razgovora došlo je ponajviše zahvaljujući njegovoj supruzi, odnosno gđi Damiri kojoj ovim putem upućujemo veliki pozdrav. Kad je riječ o ukupnom utisku koji je gosp. Skansi na nas ostavio, tu se bez sumnje još jednom potvrdilo pravilo da oni koji su legende na „terenu“, da su legende i izvan njega. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...



Poštovani gosp. Skansi, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za sam početak kažete nešto o svom djetinjstvu provedenom u Splitu, a koje je, kao uostalom i cijeli Vaš život, umnogome obilježio sport... Ja sam do 1. razreda osnovne škole živio u Pučišćima na otoku Braču, a gdje je moja mama bila učiteljica u školi. U Split smo se preselili nakon što je ona tamo dobila posao. Taj period je za mene, kao uostalom i za svaku dijete bio nezaboravan, bezbrižan i veselo, premda smo bili relativno siromašni, ali takvi su bili gotovo svi oko nas pa to tada nismo primjećivali. Kad je riječ o sportu, najprije sam počeo trenirati vaterpolo u VK „Jadran“, dok sam nešto kasnije

u školi počeo igrati rukomet.

Zanimljivo je da ste Vi globalno gledajući, jedan od rijetkih sportaša koji je ostvario vrhunsku karijeru u sportu kojim se počeo baviti tek na pragu punoljetnosti... Da, košarku sam počeo igrati jako kasno, točnije s nešto malo manje od 18 godina. Nikad prije toga nisam igrao za juniorske sastave, ali to mi nije smetalo da relativno brzo napredujem radi toga što sam imao onu sportsku edukaciju iz vaterpoloa i rukometa. Ima još jedan košarkaš koji je imao sličan košarkaški put, a to je Dražen Dalipagić. On je skoro do punoljetnosti trenirao nogomet i nije igrao košarku u juniorskem uzrastu, a poslije je postao jedan od najboljih košarkaša svijeta.

Tko je bio najzaslužniji za Vaš gotovo nevjerojatni košarkaški napredak, odnosno činjenicu da ste u najkraćem mogućem roku od košarkaškog početnika dogurali do državne reprezentacije?

Košarku sam počeo trenirati u zimi 1960. godine, a već 1963. godine bio sam pozvan u reprezentaciju. To je bilo nevjerojatno i mislim da sam s obzirom na moju visinu, tada bio protežiran. Pozvan sam kao neka tadašnja perspektiva, a najzaslužniji za to su bili moj prvi trener Branko Radović i trener u reprezentaciji Ranko Žeravica. Oni su u meni vidjeli tu perspektivu i potrudili su se da mi čim više skrate tu košarkašku edukaciju.

Najveći dio karijere proveli ste u „Jugoplastici“ i imali tu privilegiju

da budete član generacije koja je osvojila 1. titulu prvaka države. Godinama prije toga to 1. mjesto za malo Vam je izmicalo...

To što nam je izmicalo to 1. mjesto mi smo doživljavali na način da smo smatrali kako smo bili rođeni „prije vremena“. Svi ostali su ta naša 2. mjesteta doživljavali kao senzaciju obzirom da smo u 1. ligu ušli 1963. godine, a 1. titulu smo osvojili 1971. godine. Mi smo već prve godine po ulasku u najviši rang takmičenja svojim igrama počeli skretati pozornost na sebe. Zahvaljujući talentu koji je čitava ekipa posjedovala, period od ulaska u 1. ligu do osvajanja titule bio je značajno kraći od onog do tada uobičajenog.

Za razliku od igračke karijere koju ste započeli dosta kasno, onu trenersku započeli ste za ondašnje vrijeme prilično rano. I tu je sve počelo od „Jugoplastike“ i što je još važnije, počelo je uspjehom... Nakon sezone u kojoj smo igrali finale Kupa prvaka u Tel Avivu, dobio sam ponudu iz Italije da dođem i igram za „Scavolini“ iz Pesara. Taj odlazak tamo umnogome je utjecao na moje kasnije odluke, a iz razloga što sam iz jedne šampionske ekipe kao što je bila „Jugoplastika“, došao u ekipu koja je imala osnovni cilj da se spasi ispadanja iz 1. lige. Zbog toga sam bio prilično frustriran, a u isto vrijeme u Splitu se „raspadala“ ekipa jer su neki stariji igrači otišli. Ostali su neki mlađi za koje je to bio šok i shodno tome, uslijedio je i pad rezultata. Počeli su me zvati iz kluba da se vratim i budem igrač i trener. Odgovorio sam da me uloga igrača više ne zanima, ali da me zanima uloga trenera. Igračku karijeru prekinuo sam s 30 godina života, što je i u ono vrijeme bilo relativno rano, ali samo iz razloga što nisam istovremeno htio biti i igrač i trener smatrajući da bi to bilo neozbiljno.

U „Jugoplastici“ sam tada uspješno napravio smjenu generacija; izašli su neki novi „klinci“ i nove „zvijezde“ i taj period završili smo trostrukom titulom; prvaci Jugoslavije, osvajači nacionalnog kupa, te kupa Radivoja Korača koji je onda bio takmičenje internacionalnog karaktera.

Svi ti rezultati preporučili su Vas i za vođenje tadašnje reprezentacije...

Da, jedan period bio sam trener reprezentacije Jugoslavije, međutim, tada za to nisam bio posebno motiviran niti je to bio period povoljan za rad s reprezentacijom. Razlog za to jeste činjenica da su u to vrijeme mnogi igrači stekli godine za odlazak u vojsku i ta reprezentativna ekipa se dosta „usitnila“. S takvom oslabljenom ekipom bio sam na Europskom prvenstvu u Torinu 1979. godine i osvojili smo 3. mjesto. To se tada smatralo neuspjehom, a s obzirom da je ista reprezentacija na Svjetskom prvenstvu u Manili 1978. godine na kojem sam bio pomoći trener Aci Nikoliću, bila prvak svijeta. Ja sam tada dobio „tihii“ savjet da se ostavim mesta selektora i tako se završila ta moja reprezentativna priča.

Nakon toga ponovo odlazite u Italiju, samo ovaj put kao trener. Tamo s velikim uspjehom trenirate tada vodeće talijanske klubove osvajajući s njima državna prvenstva, kupove i internacionalne kupove. Ipak, kao najveći uspjeh Vaše trenerske karijere uvijek izdvajate jedno 2. mjesto...

Da, bila je to srebrna medalja na Olimpijskim igrama u Barceloni 1992. godine. Ja sam prije toga imao jednu trenersku pauzu i mislio sam da više nikada neću raditi taj posao. Ipak, na poziv obitelji Benetton vratio sam se u KK „Benetton“ i 1992. godine osvojili smo prvenstvo Italije. Naravno, to je ponukalo ljudi koji su tada bili odgovorni za košarku u Hrvatskoj da me pozovu da vodim reprezentaciju i taj tim koji je onda imao jako puno zvijezda, velikih i afirmiranih igrača od kojih su neki već bili ostvarili i „NBA“ karijere. Bio je to dosta težak i riskantan zadatak, ali ja sam to tada



prepoznao kao vrlo lagan posao jer sam uočio jednu veliku motiviranost. Trenutak je bio takav da to nije ni moglo biti drukčije, jer je u jednoj ratnoj atmosferi samim pozivom na jedno tako važno takmičenje kao što su Olimpijske igre, Hrvatska u stvari već bila priznata sportski, puno prije nego što je dobila ono političko priznanje.

Trenersku karijeru započeli ste u „Jugoplastici“ s titulom prvaka bivše države, a završili ste ju u istom klubu (koji je u međuvremenu promijenio ime u „Split“) gotovo na isti način, odnosno s titulom prvaka Hrvatske. Bolji kraj karijere teško da ste mogli zamisliti, tim prije što je to i posljednja titula koju je „Split“ osvojio...

„Split“ je moj klub, moj dom. To je nešto što sam radio iz osjećaja odgovornosti da se ne smije dogoditi da taj slavni klub propadne i da se dezintegrira. Radio sam godinu dana kao trener i kao sportski direktor, međutim, na kraju sam odustao. Pokušao sam napraviti što više na planu motivaciju, ali za sve ostalo bili su zaduženi ljudi koji su bili u rukovodstvu kluba. Nažalost, u tom dijelu nisam video perspektivu i pogodio sam; do današnjeg dana to se nije promjenilo. U Splitu se uvijek može napraviti vrhunski rezultat jer postoji jedna nevjerojatna energija koju daje grad i ljudi u njemu. Ljepota Splita je upravo u tom natjecateljskom mentalitetu. Kao što vidim dezintegraciju „Hajduka“ u nogometu, isto to vidim i u košarci. Tamo rade ljudi koji su poslani s nekih političkih „visina“ ili su „uhljebljeni“ da rade u sportu i s mladima onako kako ne bi trebalo. Pametno rukovodstvo moglo bi i danas napraviti veliki klub u Splitu i smatram da osnovni razlog za to nisu uvijek financije.

Koliko se košarka promijenila od vremena kada ste Vi igrali pa do danas? Gledajući fotografije iz Vašeg vremena svi ste bili vitki, da ne kažem mršavi, dok danas većina košarkaša izgleda kao da se takmiči u nekim borilačkim sportovima... Puno se promijenila i moram reći da je zato prvenstveno kriva američka

košarka, odnosno „NBA“ liga. Danas su se promijenili opći uvjeti života i komunikacija u svijetu je sasvim drukčija od one koja je bila nekada. Prije se sve svodilo na tek poneke filmove i video snimke, a danas je sve prijenos uživo. „NBA“ liga je prvenstveno stvorena tako da stvara novac; mora biti atraktivna, brza i prihvatljiva za one koji u konačnici ni ne moraju poznavati taj sport. Oni su u želji za afirmacijom košarkaške igre izmisliili one tzv. „highlightse“, odnosno najljepše poteze i onda su to putem televizije prezentirali po cijelom svijetu. Logično je da ako se vide samo oni ekstra potezi i oni idu jedan za drugim, onaj ostali dio, odnosno „fušeraj“ u toj igri nitko ne vidi. Takav način igre onda je postao opsesija širom svijeta. Danas mi u Hrvatskoj ligi gledamo košarku koja je gruba kopija te američke košarke, a budući da velika većina ovdašnjih igrača nema kvalitetu koju imaju oni u „NBA“ ligi. Najatraktivnija su „zakucavanja“, šutevi s 10 metara (naravno, oni koji uđu jer većina ih ne uđe), i tu je još tranzicija, odnosno brzina prijenosa lopte koja je po filozofiji i meni jako bliska. To je način igre u kojem treba napasti prije nego se odbrana uspije postaviti. Međutim, ako tako igra i protivnik, onda to prerasta u histeriju i tu nastane jedna „ping - pong“ košarka u kojoj se tek tu i tamo vidi poneki dobar potez. To je košarka spektakla, a ne rezultata. Imali smo nedavno Prvenstvo svijeta u Kini na kojem je američka reprezentacija neslavno završila. Košarka koja se danas igra na nivou „Eurolige“ je najkvalitetnija košarka koja se može vidjeti. To je mješavina onog najboljeg što je u „NBA“-u i europske kulture sporta, odnosno pametne i korisne košarke.

Usporedio s igrom, promijenila se i uloga trenera. Danas svi imaju one ploče na kojima nešto crtaju, sve je manje-više šablonizirano i stječe se utisak da igrači bez toga ne bi znali ništa odigrati. Gdje se u međuvremenu izgubila ona igračka kreativnost i improvizacija koja je krasila Vašu generaciju?

Reći će vam nešto o tome ne s košarkaškog, već s ljudskog aspekta. Trener koji će pokazati da on tu nešto jako pametno radi i upravlja svojim autoritetom, jeste trener koji u kritičnim trenucima utakmice uzima tablu u ruke i nešto crta. Od toga nema nikakvog efekta jer sam bio igrač i trener i znam da u tim situacijama kao i u ringu na nekom boks meču, ne koristi velika taktika. U tim trenucima u mozgu mogu ostati samo kratke naredbe, što znači da tu nema mesta za neke komplikirane akcije. Zato mislim da se crtanje na tabli dogada da bi se uočilo tko tu zapovijeda. Međutim, trenerski posao je neobično važan i trener je „duša“ svakog kluba i ekipe. Trener ima jako puno posla tijekom tjedna kada jako važne stvari i informacije mora prenijeti igračima, pričati s njima, ukazivati im, sugerirati, dok je sama košarkaška utakmica onaj krajnji rezultat tog sveukupnog rada na treninzima.

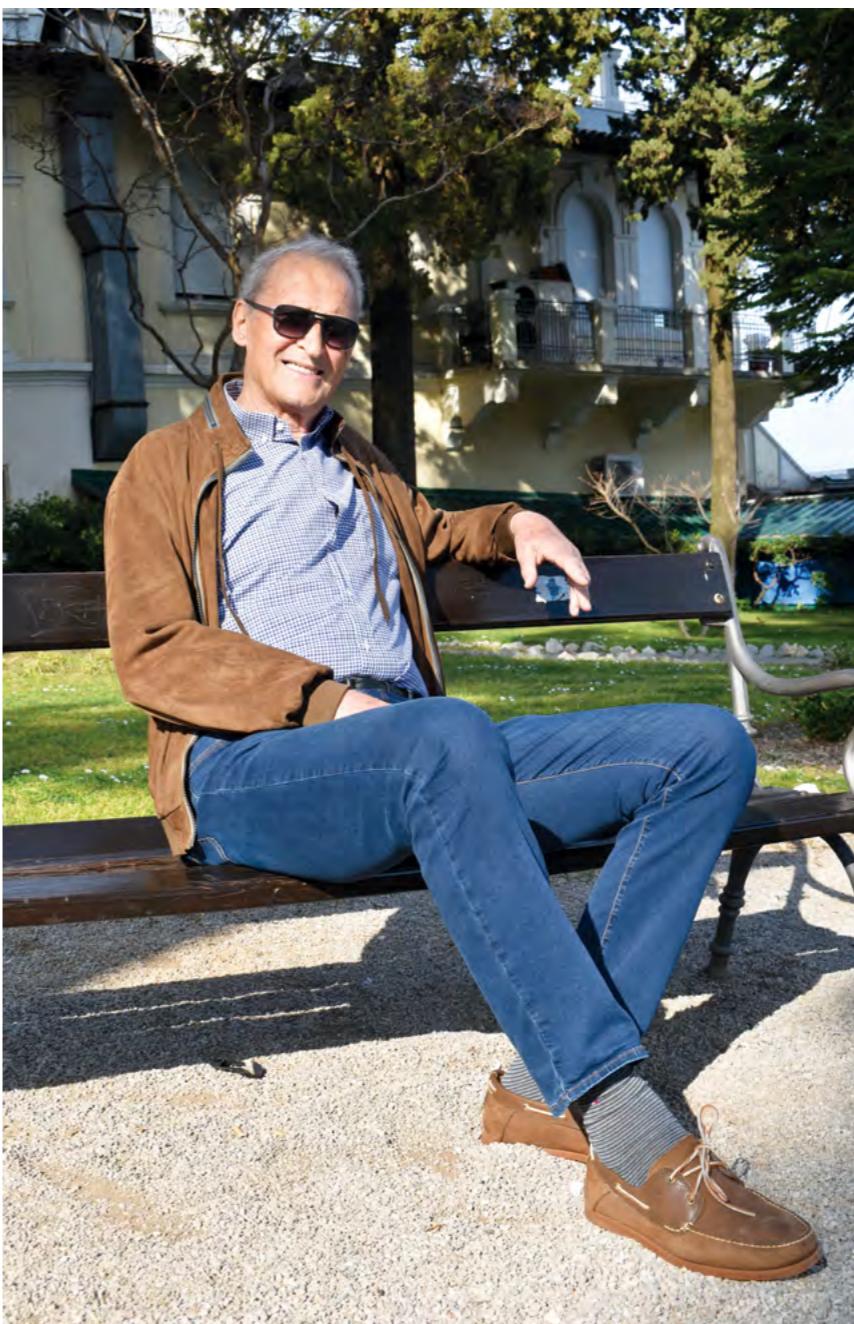
Stanje u hrvatskoj košarci već godinama nije zadovoljavajuće,

kako u onoj klupskoj, tako i reprezentativnoj. Koji su po Vama uzroci jednog takvog stanja i što bi trebalo uraditi da bi nam se košarka vratila na nivo na kojem je bila potkraj prošlog stoljeća? Imam 77 godina, što znači da sam već „ante portas“ svoga kraja i antipatično mi je da ja sada tu nešto „popujem“. Dok sam mogao i dok sam imao energiju, izlagao sam sebe i prihvaćao najveće izazove. Danas kada te energije nemam, teško mi je nešto i kritizirati. Ne znam što bi trebalo napraviti, ali znam da našoj košarci i ne samo njoj, fali jako puno kvalitetnih sportskih funkcionera i trenera. U čitavom društvu je opće prisutan pad autoriteta, a za to su zasluzni oni koji ne posjeduju vlastiti „personality“. To je po meni najveći problem jer ako imate karizmu, „leadership“ i znanje, ti od ovog talenta koji mi u Hrvatskoj posjedujemo možeš napraviti jako puno. Ako se to ne uspijeva napraviti, onda znači da ničeg od pobrojanog nema.

Vašim trenerskim umirovljenjem nije prestao Vaš sportski rad. Pored svih funkcija koje ste kasnije obnašali, spomenut ćemo samo onu najznačajniju, a to je mjesto pomoćnika ministra znanosti, obrazovanja i sporta. Kako s ove vremenske distance gledate na taj Vaš angažman? Tu je bilo puno entuzijazma i želje za jednom novom ulogom i zaduženjem, a završilo je jednim brzim razočaranjem u sve to skupa, a ponukano otkazom mome šefu, odnosno ministru koji je udaljen iz Vlade na pritisak tadašnje oporbe. Napravili smo jako puno posla i dobrih stvari, ali je tadašnje vodstvo Vlade smatralo kako se previše ističemo i provociramo oporbu i da je vrijeme da nam se zahvale. Meni se nisu zahvalili već sam ja dao ostavku kao revolt na činjenicu da je moj šef smijenjen. Od stvari koje smo do tada napravili posebno bih izdvojio to što smo priznali status sportašima, a što se pokazalo kao nešto na čemu su nam ljudi neizmjerno zahvalni, pogotovo u ovom vremenu teške



BROJ 112 svibanj 2021.



financijske situacije.

Da sad kažemo koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Možete li se prisjetiti nekih Vaših prvih susreta sa željeznicom, odnosno vlakovima?

Kako da ne! Mi smo živjeli u Splitu i gdje god bi trebalo poći, bio si osuđen na vlak. U kasnijoj fazi su na red došli i avioni, ali u to vrijeme vlakovi i brodovi bili su naš jedini kontakt sa svijetom.

Ta Vaša željeznička iskustva kasnije ste temeljito „utvrdili“ tijekom Vaše igračke karijere... Tako je. Mi smo putovali u Ljubljani,

Zagreb, Beograd i tada nigdje nisi mogao bez vlaka. To je trajalo, ali u to doba smo bili mlađi, ambiciozni i totalno u sportu. Vlak je za nas tada bio spasenje; u njemu si mogao čitati, spavati, pričati... Vlak je dobar i za druženje, za razmišljanje, dobar je za ekipu, za podizanje timskog duha...

Pamtite li s tih putovanja i neku posebno zanimljivu situaciju ili anegdotu?

Evo jedan banalan primjer; kada smo išli vlakom u Sloveniju, znali smo da su „Kranjske kobasicе“ najbolje u Zidanom Mostu. Onda bismo čitavim putem organizirali i planirali kako

da za ono kratko vrijeme koliko vlak stoji na stanici, stignemo kupiti te kobasicice da bismo u konačnici mogli marendati.

Rato Tvrđić, Vaš tadašnji suigrač, imao je u to vrijeme jedan poprilično inovativan način putovanja. O čemu je bila riječ?

Da, putovali smo uglavnom 2. razredom gdje su sjedišta bila prilično tvrda za spavanje. Onda su oni manji, a među kojima je bio i Rato, spavali gore u onim mrežama za kofere gdje su se čak mogli i ispružiti. Nažalost, mi viši morali smo se stisnuti na onim tvrdim sjedištima.

Često o tim putovanjima govorite kao o jednom romantičnom vremenu. U čemu se tada ogledala ta romantika?

Mi tada nismo znali za bolje. Svako vrijeme nosi svoje. Ja se zaista s nostalgijom sjećam toga vremena i ta nostalgija povezana je i sa željeznicom. Ne zato što je ona pružala nešto specijalno, ali mogao si se opustiti, razmišljati, misliti o nekim drugim stvarima, družiti se s prijateljima... Željeznicu je bila nešto što nas je tada zbližavalo i hvala joj na tome.

Možete li zamisliti neke današnje sportske zvijezde kako na svoja takmičenja putuju vlakovima 2. razreda?

Vidim da je današnje vrijeme u stvari vrijeme željeznice, barem što se tiče Europe i prometnih sustava razvijenih država. Danas se u zapadnoj Europi masovno putuje željeznicom zato što je to najkomotnija vrsta putovanja. Iz jednog u drugi grad koji su udaljeni 200 ili 300 km najpraktičnije je sjesti na vlak i iz centra jednog doći u centar drugog grada. Željezница se definitivno „vraća“ jer je više nego poželjna ne samo u putničkom, već pogotovo u teretnom prometu.

Vjerujem da jedno putovanje na relaciji Zagreb - Split ipak posebno pamtite, a riječ je o povratku „Jugoplastike“ nakon što ste u Zagrebu protiv „Lokomotive“ prvi

BROJ 112 svibanj 2021.

put postali prvaci bivše države. Možete li nam ukratko opisati kako je to tada izgledalo?

Mislim da su sličan doživljaj imali igrači „Cibone“ kada su osvojili Kup prvaka u Budimpešti i vraćali se vlakom u Zagreb gdje su ih na cijeloj trasi pozdravljali navijači. Nama je to počelo od Kaštela. Na rivi je bilo senzacionalno puno ljudi što je mene posebno iznenadilo. Očekivao sam takav interes za neke uspjehе Hajduka, odnosno Đurđe Bjedov ili kasnije Gorana Ivaniševića. Nekako mi je bilo logičnije da se njima prieređi takav doček jer su oni osvajali međunarodne trofeje, a ne nas koji smo osvojili prvenstvo Jugoslavije. Doček je bio zaista veličanstven i jedino što me poslije toga frustriralo bilo je to što me poznati sportski novinar Edo Peci doslovno iščupao iz te mase ljudi i odveo na Radio Split kako bih im dao intervju. On je to napravio za svoje potrebe, a meni je u stvari uskratio vrijeme proslave titule i druženja s navijačima.

Tijekom karijere imali ste priliku putovati i nekim modernim

europskim željeznicama. Koja od tih putovanja posebno pamtite i zbog čega?

Dosta sam putovao željeznicom u Italiji i mislim da je put od Bolonje do Rima nešto najkomotnije što postoji. Osim toga, tu su i linije Venecija - Rim ili Milano - Napulj gdje je željezница sigurno najbolji odabir putovanja. Imam sina koji radi u Milandu, a živi u Veneciji (udaljenost 270 km). Sad je ova situacija s epidemijom i zatvoreni su fakulteti pa radi od kuće, ali kada je bila normalna situacija on bi ujutru sjeo u vlak, otisao na posao, odradio predavanja, da bi se navečer opet vlakom vratio kući.

Iako ste zvanično već godinama u mirovini, prepostavljam da te umirovljeničke dane provodite prilično aktivno...

Imam „de facto“ dva boravka; jedan je ovdje u Lovranu gdje veći dio godine živimo, a drugi je u Sloveniji gdje su mi djeca i unuci. Iz tog razloga uvijek imamo posla kada nakon dužeg vremena dodemo u jedan od tih naših domova. Pogotovo su tu zastupljeni poslovi u vrtu koji

nam mogu potrošiti beskrajno puno vremena. Meni osobno poseban hobi predstavlja uzgoj rajčica u kojem sam prilično uspješan, a dokaz tome je i najveća rajčica ubrana iz našeg vrta koja je težila 0,86 kg, što smo i dokumentirali kako ne bi sve ostalo samo na priči.

Poštovani gosp. Skansi, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno sreće u dalnjem životu, a prije svega želim da Vas posluži zdravlje. I naravno, da nam i košarka čim prije ozdravi!

Ne treba ništa da mi zahvaljujete jer ja sam veliki „fan“ željeznice. Mislim da bi u Hrvatskoj bilo puno ugodnije živjeti kada bi između ostalog imali i dovoljno razvijenu i modernu željeznicu. Koristim priliku da pozdravim sve željezničare i željezničare, kao i sve vaše čitatelje!



BROJ 112 svibanj 2021.



DRAGAN VIDOVIĆ

prometnik vlakova u kolodvoru Krapina

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI



Dragan Vidović, rođio se 11. listopada 1972. godine u Krapini. Osnovnu školu završava u Radoboju, prve dvije godine srednje škole u Krapini, onda se prebacio u Željezničku tehničku školu u Zagrebu za prometnika vlakova. U to vrijeme nudile su se stipendije pa je iskoristio tu priliku - dobio je stipendiju preko ZTP-a Varaždin i tako je i završio školu za prometnika vlakova. Kako je imao stipendiju, tako je zaključio ugovor odmah nakon školovanja. 15. srpnja 1991. je počeo raditi i ove godine navršava 30 godina radnog staža. Svo vrijeme je radio kao prometnik vlakova, osim prekidom od 10 mjeseci dok je bio na ratištu kao hrvatski vojnik. Danas radi u kolodvoru Krapina, a u Začretju i Đurmancu kao zamjena prema potrebi.

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Što Vas je privuklo na željeznički put?

Da budem iskren, ja sam imao neke druge planove za srednju školu i neku svoju budućnost. Krenuo sam u strojarski smjer u školu u Krapini međutim, otac je radio na željeznicama, kao skladištar u Zaprešiću i on je znao da se nudila stipendija i tražili su se kandidati za Željezničku školu i on me odveo u Varaždin na potpisivanje ugovora za stipendiju, obavljanje liječničkog pregleda i ostalo. Danas mi nije ni malo krivo niti žao zbog toga, dobio sam odmah posao i krenuo s radom.

Iz tih prvih vremena na poslu, svima nam nešto ostane u sjećanju, što se pamti. Imate li Vi takvih sjećanja?

Bilo je sve novo, veliko uzbuđenje, upoznavanje sa poslom, tada je prometnik puno više stvari radio, i vlakovoda, i kolska služba i posao blagajnika i bilo je puno više putnika, i karte su se više prodavale, bilo je sve jako zanimljivo i dan bi brže prošao nego danas u ovim vremenima. Vlakovi su bili dugački, čekalo se vrijeme povratka iz škole, sa posla pa gledaš sve te putnike i uživaš u tome, kao i svi mlađi na početku radnog vijeka.

Jedan od poticaja za ovaj razgovor je i Vaše sudjelovanje u Domovinskom ratu. Kada ste se uključili?

Uključio sam se dok sam bio još u redovnoj vojsci. Trebao sam služiti onu vojsku, JNA, jer sam počeo raditi pred kraj 1991. godine i tada se još odlazilo u Jugoslavensku vojsku, imao sam tu sreću da nisam otišao jer je bila mogućnost da je firma mogla odgoditi vojsku zbog nedostatka radnika. Tako sam izbjegao služenje u JNA te sam bio 4-ta generacija Hrvatske vojske. To je bilo ratno vrijeme i nakon dva mjeseca provedenih u Jastrebarskom i dva mjeseca obuke u Delnicama

raspoređeni smo u Rijeku, u 111. brigadu Hrvatske vojske. U Rijeci, na Trsatu smo bili puna 3 dana, od 1. - 3. ožujka 1992. godine i odmah su nas rasporedili na teren u Liku oko Otočca, Perušića, Gospića. Tu smo bili neprekidno 5 mjeseci, do kraja vojnog roka. Tada je bilo i neko primirje ali bilo je puno provokacija, pucnjave, snajpera ali trebalo je držati položaje i posebno smo bili ponosni da smo kao mlada vojska bili zajedno na položaju sa profesionalnom brigadom, bili smo im i zamjena i podrška. Iskreno, bojali smo se, nije bilo sve jedno, direktno iz vojarne smo poslani na prvu crtu bojišta ali sve je dobro završilo i sa ponosom danas gledam na te dane.

Bio je vrlo nemilosrdan rat u kome se ginulo, ranjavalo, gubilo prijatelje. Imate li takvih sjećanja?

Da, ostalo mi je u sjećanju mjesto Studenci, to je mjesto uz željezničku prugu. Dio naših kolega je bio i stacioniran na samom željezničkom kolodvoru, u vagonima su bila skladišta oružja i municije. Mi smo bili stacionirani u ondašnjoj školi i to mi je ostalo u spomeni jer smo imali veliku sreću za jednog olujnog nevremena kada smo mislili da grmi a u stvari su nas gađali sa kasetnom bombom koja izbacuje zvončice. Kad smo to shvatili nije bilo baš ugodno ali promašili su nas za nekih 100 metara ali sve okolo je ostalo puno tih zvončica. Nakon toga se to raščiščavalo, pojačavali položaji, kopale zemunice tako da je bilo svega.

Slažemo se da je rat strahota. Vjerojatno ima događaj koji Vas je najviše potresao?

To je bilo kad je kolega ubio svog kolegu. Na tom nepoznatom terenu, u noći, zbrici, gužvi kolega je došao sa suprotne strane položaja. I jedan i drugi nisu znali tko je, što je, vika, galama i to se desilo, kolega je ubio svog prijatelja. Najgore je bilo zapovjedniku koji je morao roditeljima priopćiti da je njihov sin, 20togodišnjak poginuo i to u takvom nesretnom događaju. To je bio užasan događaj.

Osim tih strahota imali ste nešto i slobodnog vremena. Kako se provodni slobodno vrijeme na prvo crti bojišta?

Nije bilo previše vremena za opuštanje. Zapovjednik 1. bojne 111. brigade je bio g. Denis Deković, on je završio vojnu akademiju za vrijeme JNA pa je poslije prešao u Hrvatsku vojsku, on je kombinirao obuku iz Jugoslovenske i NATO obuke tako da smo svakodnevno koristili slobodno vrijeme za tjelesnu pripremu, trčanje, održavanje kondicije i forme jer ne može se biti na takvom mjestu na položaju i čekati ili prepustiti slučaju. Sve je bilo organizirano, planirano, disciplinirano, mi kao mlada vojska smo se bojali svojih zapovjednika ali sada shvaćam da ta disciplina i tada strogoca nas je sačuvala žive i zdrave.

Divimo se i podržavamo braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Vaši odnosi sa ljudima sa kojima ste bili u ratu? Jeste li stvorili neke posebne veze, dali se to i danas osjeti?

Na žalost, nisam ostao u kontaktu skoro s niti jednim kolegom sa bojišta iz čistog razloga jer sam bio u Riječkoj brigadi koja nije iz mog domicilnog mesta, u toj brigadi su bili dečki većinom iz Primorja i Istre, ja sam bio jedini Zagorac i jedan dečko je bio iz Zagreba, svi ostali su bili iz Primorskih krajeva. Na žalost, kontakti su se zagubili, postoje neke fotografije ali eto... prošlo je već skoro 30 godina, sjećanja blijede, imena se zaboravljaju ali stalno pamtim zapovjednika Dekovića koji nas je pazio i čuvao svojom strogoćom i disciplinom.

Isto kako i braniteljima blijede sjećanja događa nam se da naša djeca i nove generacije ne znaju nabrojati niti jednog heroja Domovinskog rata i čini se da se o Domovinskem ratu sve manje priča. Zašto je to tako po Vašem mišljenju?

Zbilja ne znam zašto je to tako ali me to jako žalosti. To je bilo jedno vrijeme ponosa, nije se pitalo za svoj život, za obitelj, išlo se u borbu za Domovinu, za Hrvatsku, za slobodu. Danas se to prezentira kao da je to bilo nešto usput, kao da se puno toga nije ni dogodilo, da se dogodilo negdje daleko, puno toga se zaboravlja. U školi se uči kako malo o Domovinskom ratu i nažalost i mi sami se ne možemo složiti oko nekih istina. Kad svatko ima svoju istinu tada i mlade generacije na znaju pravo stanje a onda ih više to niti ne zanima.

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

Na ovo pitanje sam se malo i naježio. Nisam bio u Vukovaru za vrijeme rata, ali sam bio kasnije kada se već obnovio. Još uvijek su vidljive te ratne rane, odnosno spomenici kao što su Ovčara, vodotoranj, zgrada „Veleprometa“... To se ne bi smjelo nikad zaboraviti i podržavam to da učenici osnovnih i srednjih škola provode tamo dio svog školovanja. Slike stradanja i svjedočanstva ljudi koji su to proživjeli takva su da uopće ne mogu vjerovati da se nešto takvo dogodilo u ovom nekakvom modernom vremenu. Tolika razaranja grada, toliko ubijenih, za puno ljudi se još uvijek ne zna gdje su, odnosno gdje su im grobnice; to je takva strahota koja se ne smije zaboraviti. Danas se veličaju nekakve krive vrijednosti, a ne ono što nas je stvorilo, odnosno stvorilo našu državu.

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

Problem je u tome što ima puno lažnih branitelja. To je veliki problem koji se dogodio u Hrvatskoj i zbog toga onda i neki pravi branitelji koji zaslужuju i pažnju, i materijalnu naknadu, i poštovanje, ne mogu to ostvariti. Puno ljudi je umrlo, a da nije dočekalo svoja prava. Mislim da su najveći problem ti lažni branitelji zbog kojih nije posvećena dovoljna pažnja i pietet braniteljima koji

NA PERONU 22
su ginuli, koji su ranjavani, koji su danas invalidi... Nedavno sam video u novinama kako jedan branitelj spava u nekakvoj narušenoj garaži. To su jako teške stvari. Sve vlade i vlasti nešto obećavaju, ali mi se čini da je sve gore. Ljudi se zaboravljaju, umiru i branitelji će polako nestati kao da ih nikad nije ni bilo.

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

Da, odmah nakon rata vratio sam se na željeznicu. Tu me je čekalo radno mjesto, regulirao sam sva svoja prava koja sam kao hrvatski branitelj mogao dobiti i ja osobno sam po tom pitanju zadovoljan.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Trebalо je jedno vrijeme dok se čovjek prilagodi, dok se malо „prebacи“ ili kako se to u današnje vrijeme kaže: „resetira“ u glavi, ali kad se vratiš među svoje, među obitelj i prijatelje, i još k tome relativno zdrav, onda to uglavnom prođe u redu.



Bojite li se danas, sada, nečega na poslu? Ne bih rekao da se bojim, jer smatram da nakon 30 godina staža imam i neke prednosti i kao djelatnik i kao hrvatski branitelj, ali ima stvari koje mi izazivaju ljutnjу. Ljut sam zbog svega onog što se događa na željeznicu u posljednje vrijeme, odnosno posljednjih godina. Konkretno, tu na našem području sve kao da pada u depresiju; ukidaju se vlakovi što onda za posljedicu ima smanjenje broja putnika. Logično bi bilo da se ukine vlak zbog toga što nema putnika, a ovdje se ukine vlak tako da se putnici nemaju čime voziti. Željezница se ne održava, što znači da ono što su neki ljudi prije nas izgradili, mi ne možemo niti održavati. Osjećа se nedostatak poštovanja prema poslu; posla je sve manje, a nekim je problem odraditi i to malо. Sjećam se dugih vlakova, trostrukih garnitura „plavaca“, po 12 „batićа“ je vukla lokomotiva za jutarnji radnički vlak, a onda se krenulo s nekakvom racionalizacijom, počeli su

Imate li žal za nekim neispunjеним



NA PERONU 23



BROJ 112 svibanj 2021.



snovima na nekom drugom polju, izvan željeznice?

Izvan željeznice nemam neispunjениh snova, a što se tiče željeznice, tu imam jednu neispunjenu želju, odnosno žao mi je što se to tada nije realiziralo. Krenuo sam na Prometni fakultet, skoro završio 1. godinu i onda sam odustao. Ne kažem da bih danas možda nešto drugo radio, ali bar bih imao diplomu i to bi bilo lijepo za vidjeti. Žao mi je što sam odustao, ali to se više ne može promijeniti. U privatnom životu zasnovao sam obitelj; imam kćerku od 20 godina i sina od 15 godina. Kuća, posao, živimo, trudimo se i svi se nadamo da će biti bolje.

Razmišljate li o mirovini?

Osjećam se zdrav, sposoban, posao mi nije pretežak, radno okruženje mi je ugodno, imam dobre kolege, a u slobodno vrijeme se bavim glazbom i tajnik sam Gradskog puhačkog orkestra Krapina. Ta glazba isto je

povezana sa željeznicom, jer kad sam došao u Krapinu svom prometniku mentoru pod nadzor, slučajno mi je tijekom jednog razgovora spomenuo da svira u orkestru. Kako sam jaisto učio svirati u Glazbenoj školi, on mi je rekao: „Dodi pa da vidiš“. To njegovo „Dodi pa da vidiš“ traje mi jednako kao i radi staž, što znači da sam već 30 godina u orkestru. Kasnije sam promoviran i u tajnika, blagajnika, glasnogovornika, odnosno „Katicu za sve“. To je kao i željeznica jedan veliki dio mog života. U orkestru sviram eufonij i to je vrijeme koje me doista ispunjava. Taj orkestar je i jedna velika obaveza jer tu ima i puno papirologije, posla oko natječaja, Ministarstva kulture, europskih fondova... U zadnje vrijeme dosta novca povlačimo iz tih fondova i financiramo kupnju instrumenata i ostalih stvari potrebnih za funkcioniranje samog orkeстра. Život mi je ispunjen svim tim navedenim tako da za sada ne razmišljam o

mirovini.

Poruka za kraj ovog razgovora?

U Zagorju postoji poslovica koja kaže: „Nigdar ni bilo da ni nekak bilo i nigdar ne bu da nekak ne bu.“ To znači da se uvijek moramo nadati da će biti bolje, nadati se boljim uvjetima i većoj placi. Isto tako, treba raditi svoj posao poštano, odgovorno i truditi se da sve bude u redu. Ne znamo što nam sve život nosi, ova korona nam je sve poremetila, i privatno i poslovno, zato na sve trebamo gledati s više optimizma, biti sretni što smo zdravi i polako živjeti i uživati u životu.

Hvala Vam na ovom razgovoru!

Hvala vama što ste me našli!



ŽELJKO ZAILAC
tehničar specijalist TK

ŽELJEZNICU TREBA ZELENO OSVIJESTITI



Rođen u Zagrebu 14. studenoga 1979. godine. Osnovnu školu pohađao u Sloboštini, a srednju školu završio u Palmotićevu 84, Željezničku tehničku školu, smjer tehničar specijalist telekomunikacija.

RAZGOVARAO: Andrija Vranešić
FOTO: Andrija Vranešić

Što Vas je navelo da se odlučite zaposliti na željeznici?

Nakon završene srednje škole počeo sam raditi u privatnom sektoru i iskreno rečeno malo sam se tražio u svemu, a obzirom da je moj otac Željko radio na željeznicu u Ranžinom kolodvoru Zagreb (ZOP), ipak me je povukla želja da radim posao u svojoj struci i nastavim tradiciju svoga oca.

Čini li Vas ovaj posao sretnim i zadovoljnim?

Obzirom da sam se na HŽ-u zaposlio

2004. godine i radim posao u struci, to me čini sretnim i zadovoljnim, a motivacija je tradicija obitelji, naravno i državna firma i beneficije koje idu uz to.

Kako na Vas i Vašu obitelj utječe smjenski rad?

Naravno da su noćne smijene teške, kako čovjek stari tako i rad noću postaje sve teži, ali i to ima nekakve svoje prednosti jer sam iz noćne smijene slobodan dva dana i dvije noći pa se nadopunjavam

sa suprugom u kućnim i životnim obavezama.

Imate prilično radnog staža?

Da, imam 17. godina radnog staža u HŽ-u, i ponosan sam na svoj posao, pa tako propagiram prednosti vožnje vlakovima u svome društvu koji su raznih struka, uglavnom privatni sektori. U razgovorima sa ljudima o iskustvima na radnim mjestima ja sam jako zadovoljan svojim poslom.

Dogodili se nekad da na poslu

napravite više od onoga što se traži?

Vjerojatno da, ali tako bi svatko rekao za sebe.

Da možete promijeniti neku stvar na poslu, što bi prvo promijenili?

Ne bi promijenio, nego bi pokušao malo više modernizirati željeznice od same infrastrukture do vozog parka a s time i pratiti zelene tehnologije zbog svih zagađenja koje nam se dešavaju.

Kakva Vam je suradnja sa kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Ja uglavnom imam suradnju sa prometnim sektorom i s tim sam prezadovoljan jer sve te ljude gotovo poznam godinama i već sam sa njima i prijatelj.

Dolaziš li na posao bez grča u želudcu?

Da dolazim, ali tome su zaslužne moje kolege iz radnog okruženja i voditelj dionice.

Kakva su Vaša mišljenja o visini osobnog dohotka?

Mišljenje o osobnom dohotku baš i nije nekako, jer nam od 2007. godine cijena sata rada nije povišena niti jednu lipu, a dobro znamo koliko životni standard i troškovi života veći nego 2007. godine.

Dobivate li na vrijeme radnu odjeću i da li ste zadovoljni sa njihovom kvalitetom?

Da, dobijem na vrijeme, ali ipak moram komentirati da zaštitne cipele su jako loše i kao da ne prate trend 21. stoljeća, noge u njima jako bole, tako i zaštitna odjeća koja ne prati trend današnjice.

Čime ispunjavate svoje slobodno vrijeme kada dodete kući?

U slobodno vrijeme volim sa svojim prijateljima otići na igralište i





BROJ 112 svibanj 2021.

odigrati partiju nogometa, također pratim preko tv ekrana nogomet. Dosta često planinarim jer sam član željezničkog planinarskog društva i redovno odlazimo na planinarenje diljem Hrvatske a i šire, tj. u regiji po svim susjednim državama. Planinarenje me rekreira i opušta. Tu sam u poznatom društvu a i supruga me prati u stopu u svemu tome.

Možete li sebe opisati u par riječi?
Opisujem se samo sa jednom riječi "ŽAC".

Da li ljude procjenjujete ljude na prvu?
Ne uvjek, ipak si ostavim prostora za čovjeka malo bolje upoznam i onda dajem sud.

Smatrate li se uspješnim u životu?
Relativno da.

Koje najviše vrline cijenite kod ljudi?
Uvijek idem onom poznatom, dobro uvijek uzvraćam duplom dozom.

Koje Vam mane najviše smetaju kod ljudi?
Ne volim licemjernost, hvalisavost, negativnost, neiskrenost.

Jeste li navijač nekog sportskog kluba?
Strastveni sam navijač nogometnog kluba Dinamo, i ako su mi dragi svi klubovi u HNL-u ali od djetinjstva mi je srce prirasio Dinamu jer sam rođen u Zagrebu a i moje društvo s kojim se ja družim strastveni su navijači tog kluba.

Imate li kućne ljubimce?
Ne nemam, jer supruga i ja radimo u smjenama. Zbog smjenskog rada, da imamo bilo kakvog ljubimca, ne bi mogli biti posvećeni njemu.

Kada ste zadnji put izašli sa suprugom ili društvom u kino?
Moram biti iskren da je to bilo davno, ne zbog toga što ne bih izašao van ili u kino, nego zbog bojazni od Covid-a 19. Zadnji moj izlazak u kino je bio prošle godine oko 6. mjeseca.

Kako je na Vas i Vašu obitelj uticao potres i Covid-19?
Kao i na sve moje kolege, obitelj i na mene i moju suprugu Eminu je ostavio trag, jer su druženja i izlasci svedeni na minimum a znamo i samo koliko je boravak u zatvorenom prostoru težak. Toplo se nadam da će sa procijepljenosću ljudi doći do suzbijanja epidemije a i sa time vratiti se ona stara lijepa vremena. Nadam se da ću ove godine otići na more a naravno kako se veselim i sportskim susretima SPVH u Rovinju.

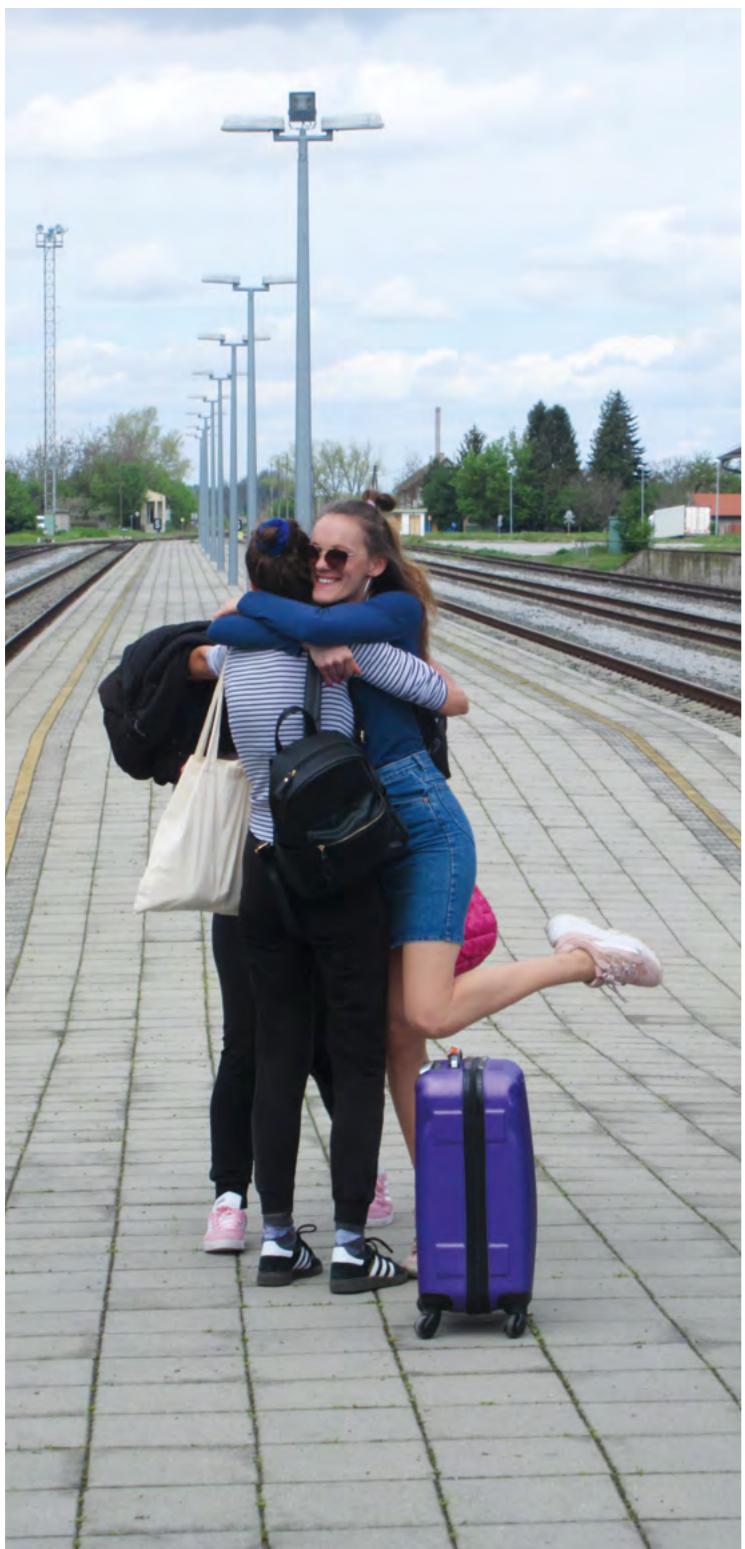


BROJ 112 svibanj 2021.

DEINSTALACIJA

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**SJETIO SE KAO
JE RAZGOVARAO
SA ŽELJKOM
USŽEKOM O
TOME KAKO JE,
PRIJE NEGO JE
DOSPIO NA LISTU
TEHNOLOŠKOG
VIŠKA, ŽALIO DA
GA NITKO NIŠTA
NE PITA, DA SU
MU POTPUNO
RENOVIRALI
URED IAKO
JE TO TRAŽIO
GODINAMA I TO U
VRIJEME KADA JE
BILO POSLA.**

Za Vilibarda Stambulovića ne bi mogli reći da je cjepidlaka. Ali da se drži nekih zacrtanih principa to da. Makar se morao posvađati sa svima - i nadređenima i podređenima. Zbog toga ga uglavnom nisu voljeni ali su ga poštovali. Inače su ga znali zvati Gavran iako mu to nije bio službeni nadimak. Zvali su ga tako jer je rijetko izlazio iz svog ureda tehnologa a kad bi se to desilo obično bi značilo da će netko dobiti prijavu. Čak mu nije bio problem sašiti prijavu niti pomoćniku šefa Donatu uglavnom što ne vrši nadzornu službu tj. ne piše prijave osoblju. Stalno mu je "u povjerenju" govorio da tako čuva i svoje i njegovo radno mjesto. Jer, logično, ako nema prijava niti "ugroze" sigurnosti prometa nema niti potrebe za nadzornom službom. Svi bi samo odmahivali rukom. Čak je i šef nastojao od Vilibalda sakriti prometne dnevnike kada bi video da nailazi pod izgovorom da mora izvršiti tjednu analizu. Ali jedno se Viliu moralо priznati - imao je načina da iskopa u propisima uvijek neku zakučkuljicu i spasi očitog grešnika težih posljedica gluposti, pa i otkaza.

Nastupilo je vrijeme korone i Ivez je sa zadovoljstvom naredio šefu da Vili ovaj mjesec radi od kuće. Naime nije mu bilo drago da Vili baš sad podnese prijavu nekoj inspekciji o postavljenom spomen-plato-vagonu ispred kolodvora kada je Drug Buzdovan dao isti za potrebe promocije stranke koja će pobijediti na izborima. Ivez se divio toj Buzdinoj osobini da nepogrešivo procijeni koja će stranka pobijediti na izborima. Uglavnom Vilibard je kući za radio - više razmišljaо. Prošli mjesec je

napisao 11 prometnih prigovora - uglavnom prometnicima jer su neopravданo mijenjali ulazni kolosijek vlakovima, pa onda i pomoćniku Donatu jer to nije prijavio. To je ono što je mogao istražiti po dnevnicima. Skretničarima i manevri ispisao je 9 prijava jer signale daju na nepropisan način. I uvijek ih je savjetovao, gotovo očinski molio: "Radite po propisu ljudi, čuvajte glavu i radno mjesto. Ne srljajte, nitko vam neće reći hvala...." Ali sve je bilo uzalud. Čak i šef nije htio ništa poduzeti za signal: „Gavran leti!“ preko sredstava veze što bi značilo da je Vili izašao iz ureda u pohod.

Tako je sjedio kod kuće i dumao. Sjetio se kao je razgovarao sa Željkom Usžekom o tome kako je, prije nego je dospio na listu tehnoškog viška, žalio da ga nitko ništa ne pita, da su mu potpuno renovirali ured iako je to tražio godinama i to u vrijeme kada je bilo posla. Kada se požalio sindikalcu Jamezdinu da osjeća da ga se ignorira u radnom procesu ovaj mu je samo odmahnuo rukom: „Što se sekiraš, bitno da ide plaća!“ Aonda je postao tehnoški višak. I sad mu je situacija bila sumnjiva. Ivez i šef umjesto da nešto poduzmu u vezi ozbiljnih nepravilnosti koje prijavljuje, oni još podstiču radnike da krše propise samo da se ne bune što ih nema dovoljno. I Jamezdin likuje kao u vrijeme kada je isposlovao da manevristi mogu ignorirati nošenje kacige. U biti od tada je Jamezdin na glasu kao najjači sindikalac. Sjetio se i slučaja kada je zbog manjka osoblja Ivez dao „mig“ prometnici Ireni da krši jedno pravilo samo da idu vlakovi i

da je zadovoljen turnus a za uzvrat on i šef će zatvoriti oba oka i uha, ma koliko „gavran graktao“. Sve je bilo super - do jednom. Sreća da nije bilo ozlijedjenih. Vili je lažirao izjavu skretničara da ga spasi. A Ivez? Naravno da se nije ispršio i rekao da je on to odobrio. Još je tražio da se nekako optuži i prometnik Nikola „po zapovjednoj odgovornosti“. Nikola je bio protiv takvog načina rada, ali Ivez ga je imao na piku još od „slučaja nula“. Vili je počeo zvati sve redom. Počevši od šefa koji ga je, naravno, uputio na Ivezka. Ivez mu je rekao da puno ne talasa jer je bitno da se ljudi ne bune i da je dovoljno pametan da vidi da ljudi nema i da ih niti u budućnosti neće biti. I naravno uz obveznu napomenu da za to niti slučajno ne smije saznati Drug Buzdovan.

Naravno, Vili je odmah nazvao Buzdovana. Njega nije bolo, bio zauzet balansiranjem političkih silnica pred izbore, pa se na mobitel javlja Kumče. Kumče je rekao da će žurno to riješit, ali čim je sputio mobitel, zaboravio je da je uopće razgovarao s nekim Stamulovićem. Posvetio se bitnim stvarima a ne nekim željezničkim zakonima i propisima.

Uglavnom gospodin Stambulović odlučio je poduzeti očajnički korak. Zvati svakog podređenog ponaosob na mobitel reći mu da „ruski rulet“ kad-tad opali. Očito da slijedi sistematizacija - preciznije deinstalacija radnih mјesta.

