

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE ZPERONU

SRPANJ - KOLOVOZ 2022.

SRPANJ - KOLOVOZ 2022. • BROJ 125 • ISSN 1132 - 7739

POTPISAN NOVI KU
NOVOSTI I CIJENE

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI
JOSIP MOČIĆ

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
VELIMIR VISKOVIĆ



RADOVI KRIŽEVCI - KOPRIVNICA





Na općoj audijenciji u mjesecu lipnju 2022. godine papa Franjo nije mogao stajati, ali je prisutnima govorio tekst prepun povjerenja u život:

Možete imati mane, biti anksiozni pa čak i biti ljuti, ali ne zaboravite da je vaš život najveći pothvat na svijetu. Samo ga ti možeš spriječiti da ne uspije. Mnogi te cijene, dive ti se i vole. Zapamtite da biti sretan nije imati nebo bez oluje, put bez nesreća, posao bez truda, vezu bez razočaranja. Biti sretan znači pronaći snagu u oprost, nadu u bitkama, sigurnost u strahu, ljubav u razdoru. Nije to samo uživati u osmijehu, već i razmišljati o tuzi. Ne radi se samo o slavljenju uspjeha, već o učenju iz neuspjeha. Ne radi se samo o tome da se osjećate sretno uz pljesak, već i o tome da ste sretni u anonimnom. Biti sretan nije smrt sudbine, već postignuće za one koji mogu putovati unutar sebe. Biti sretan znači prestati se osjećati kao žrtva i postati autor vlastite sudbine. To je hodanje kroz pustinje, ali i moć da se pronađe oaza duboko u duši. Svako jutro zahvaljujte Bogu za čudo života! Biti sretan znači ne bojati se svojih osjećaja i moći govoriti o sebi. Imaj hrabrosti čuti "ne" i pronaći povjerenje u kritiku,

čak i kada je neopravdana.

To je: ljubiti svoju djecu, paziti roditelje, imati poetične trenutke s prijateljima, čak i kada nas povrijede.

Biti sretan je dopustiti stvorenju koje živi u svakome od nas

da živi slobodno, radosno i jednostavno.

Imati zrelost da možeš reći: "Griješio sam".

To je: imati hrabrosti reći da mi je žao.

To je: imati smisla reći "trebam te";

imati sposobnost da kažeš "volim te".

Neka vam život postane vrt prilika za sreću...

da u proljeće budeš ljubitelj radosti, a zimi ljubitelj mudrosti.

A kad pogriješiš, počni ispočetka.

Jer tek tada ćeš biti zaljubljen u život.

Otkrit ćeš da biti sretan nije imati savršen

život.

Ali koristite suze da navodnjavate

toleranciju.

Koristi svoje poraze da treniraš svoje

strpljenje.

Koristite svoje greške smirenošću jednoga

kipara.

Koristi bol da se uključiš u užitak.

Koristite prepreke da otvorite prozore

inteligencije.

Nikad ne odustaj ...!

Prije svega, nikad ne odustaj od ljudi koji te

vole.

Nikad ne odustajte od sreće, jer život je

nevjerojatan spektakl.

(PAPA FRANCIS).

izvor: Vatican News

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovnica:

Pavle Jularić,
prometnik vlakova u
kolodvoru Osijek
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.
Pišite nam na:

spvhnaperonu@gmail.com

POTPISAN NOVI KU

19. srpnja 2022. godine potpisan je novi Kolektivni ugovor za djelatnost HŽ Infrastrukture d.o.o. Koristimo priliku istaknuti važnije promjene u novom KU u odnosu na „stari“ KU

PRIPREMIO: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

RASPORED RADNOG VREMENA

Članak 54.

Svaki rad mimo predviđenog rasporeda rada unutar 7 dana smatra se prekovremenim radom. Radnik mora dobiti pisani zahtjev za prekovremeni rad neposredno prije početka, a najkasnije 7 (sedam) dana nakon obavljenog prekovremenog rada.

Prekovremeni rad ne može trajati dulje od 10 (deset) sati tjedno i ne ulazi u preraspodjelu.

Prekovremeni rad pojedinog radnika ne smije trajati duže od 250 (dvjesto pedeset) sati godišnje.

Poslodavac mora radniku platiti obavljen prekovremeni rad u skladu sa ovim Ugovorom, osim ako se radnik pisano, u dogovoru sa poslodavcem, ne odluči da će prekovremene sate koristiti kao slobodne sate.

PRERASPODJELA

Članak 57.

Poslodavac može izvršiti preraspodjelu radnog vremena za pojedine organizacijske cjeline kada to zahtijeva priroda posla, organizacija rada i poslovanja, bolja iskoristivost sredstava rada i opreme, racionalnije korištenje radnog vremena te izvršenje ugovorenih poslova.

Preraspodjela radnog vremena je mjesečna. Do 10 sati (u plus ili minus) može se računati u tekući ili naredni mjesec, ovisno o mjesečnom fondu sati.

Radniku ni u kojem slučaju ne može biti plaćeno manje od mjesečnog fonda sati.

PRIVREMENI RASPORED

Članak 120.

U slučaju **privremenog rasporeda na udaljenost veću od 30 (trideset) km od mjesta rada, mjesta prebivališta ili uobičajenog boravišta, radnici Područnih radnih jedinica prometa za vrijeme privremenog rasporeda ostvaruju pravo na stimulativni dio plaće u bruto iznosu od 4 (četiri) kune za svaki stvarno odrađeni sat rada u privremenom rasporedu.**

BOLOVANJE

Članak 165.

Za vrijeme odsutnosti radnika s rada zbog bolesti na teret Poslodavca, radnik ima pravo na naknadu plaće u visini **70% za prvih 5 (pet) radnih dana bolovanja, a 80% za ostale dane do 42 (četrdeset dva) dana od osnovice određene Zakonom o obveznom zdravstvenom osiguranju.**

TROŠKOVI PRIJEVOZA NA POSAO I S POSLA - od 1. rujna 2022.

Članak 181.a

Ako od prebivališta odnosno boravišta do mjesta rada nema organiziranog javnog prijevoza, naknada troškova prijevoza isplatit će se u visini od **1,35 kn po prijednom kilometru, uvećano za troškove cestarine, mostarine i tunelarine (uz predočenje ispisa elektroničke naplate cestarine - ENC na ime radnika i za odgovarajući dolazak na posao i povratak s posla), kao i u slučaju naknade troškova prijevoza radniku u dane**

kada organizirani javni prijevoz ne prometuje, a ako se troškovi cestarine, mostarine i/ili tunelarine ne mogu odvojiti od troškova cestarine, radnik ima pravo na naknadu cjelokupnog iznosa troška, uz predočenje ispisa elektroničke naplate cestarine - ENC HAC-a ili AZM-a na njegovo ime.

Maksimalni iznos naknade troškova prijevoza po svim osnovama ne može biti veći od 2.000,00 kn.

JEDNOKRATNI DODATAK NA PLAĆU

Članak 183.

Poslodavac se obvezuje da će za vrijeme važenja ovog Ugovora radnicima isplaćivati jednokratni dodatak na plaću (regres) u iznosu od 1.500,00 (tisuću petsto) kuna najkasnije **do konca kolovoza u godini** u kojoj se regres isplaćuje, a prema dinamici koju utvrdi Poslodavac.

BOŽIČNICA

Članak 184.

Poslodavac se obvezuje da će za vrijeme važenja ovog Ugovora radnicima isplaćivati božićnicu u mjesecu prosincu tekuće godine u iznosu od **900,00 (devetsto) kuna.**

USKRSNICA

Članak 185. a

Poslodavac se obvezuje da će za vrijeme važenja ovog Ugovora radnicima isplaćivati uskrnicu u iznosu od 600,00 (šesto) kuna.

TROŠKOVI PREHRANE

Članak 185. a

Poslodavac će radniku isplaćivati paušalnu naknadu za podmirivanje troškova prehrane radnika u iznosu od 1,30 kn po satu za efektivne sate rada.

Od 1.1.2023. godine paušalna naknada za podmirivanje troškova prehrane radnika isplaćivat će se u iznosu od 1,70 kn po satu za efektivne sate rada, od 1.1.2024. isplaćivat će se u iznosu od 2,00 kn po satu za efektivne sate rada, a od 1.1.2025. isplaćivat će se u iznosu od 2,60 kn po satu za efektivne sate rada.

DODATNO NAGRAĐIVANJE RADNIKA**Članak 186.**

Poslodavac će uz mjesečnu plaću radnicima dodatno isplaćivati neoporezivi dodatak u iznosu od 416,00 (četiristo šesnaest) kuna mjesečno.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**Članak 216. a**

Strane ovog Ugovora suglasne su da se od 1. 7. 2023. cijene sata rada utvrđene Prilogom 2 ovog Ugovora koje iznose do 49,98 kn (uključivo) povećaju za 2%.

Strane ovog Ugovora suglasne su da se od 1. 7. 2024. sve važeće cijene sata rada povećaju za 2%.



IZ PRILOGA 2: CIJENE SATI RADA	
Naziv radnog mjesta	Cijena sata rada
Instruktor prometa	48,86
Glavni tehnolog izvršenja prometa	62,87
Referent za opće poslove	32,17
Prometni dispečer	RM 45 46,24 RM 5151 44,89
TK-dispečer	46,24
Šef kolodvora	RM 128 53,24
	RM 2023 51,24
	RM 3194 51,24
	RM 3196 55,24
	RM 3223 57,24
	RM 3224 55,24
Pomoćnik šefa kolodvora	RM 2026 45,98
	RM 3772 47,98
	RM 5007 49,98
Tehnolog	51,30
Školski instruktor	47,60
Prometnik vlakova	RM 157 42,81
	RM 3198 38,81
	RM 3200 44,97
	RM 5006 44,97
Prometnik vlakova na TK pruzi	38,81
Prometni telegrafist-teleprinterist	RM 5521 32,17
	RM 6940 30,17
Nadzorni skretničar	36,78
Skretničar - postavničar	36,78
Skretničar	RM 5312 32,78
	RM 5765 34,78
	RM 5766 31,78
Skretničar - kolodvorski radnik	33,78
Čuvar ŽCP-a	RM 508 33,33
	RM 6950 33,78
Rukovatelj manevre	RM 6400 36,78
	RM 6952 35,78
Manevrist	RM 6471 35,78
	RM 6472 33,78
Spiker	32,98
Vozač	35,56
Nadzornik zgrada-ložač centralnog grijanja	36,94
Nadzornik zgrada	33,94

RIJEČ DVIJE O BENEFICIRANOM STAŽU (STAŽ OSIGURANJA S POVEĆANIM TRAJANJEM)

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković



AKTUALNO

Kako bismo bili u toku s pravima koja imamo, tako -od vremena do vremena vrtimo već ispričanu priču, ovaj put o beneficiranom stažu izvršnih radnika u Sektoru za promet.

Promjena Zakona o radu, a prethodno i Zakona o stažu s uvećanim trajanjem s jedne strane i sve manje plaće s druge strane (inflacija 30% i više) uvode nas u vrijeme kad će dozna granica za odlazak u mirovinu po sili zakona nestati, unatoč sindikalnoj pobjedi ostvarenoj uz kovanicu „67 je previše“. Ta okolnost postat će dobro došla mogućnost svima onima koji imaju rate kredita ili ne vide mogućnost opstanka obitelji u slučaju odlaska u mirovinu. Treba li ponavljati kako dosadašnje iskustvo brojnih promjena zakona, osim floskula u obliku dobrih želja, najčešće svjedoči kako su usta političara i drugih zagovornika fleksibilizacije puna laži. U konačnici sve plaća „mali čovjek“. Tako je i s najavom mogućnosti automatskog nastavka rada i nakon 65.

Očigledno to nas vodi prema

amerikanizaciji u kojoj, shodno tamošnjim prilikama, vlast odavno proklamira kako je najbolje raditi do smrti jer u protivnom pojedinac postaje teret društvu. Najavljena zakonodavna promjena i politika jasnih mirovina od kojih se ne može dostojanstveno živjeti već priprema teren za promjene. Dolaze nam (gotovo u tišini) promjene Zakonu o radu kojima poslodavac neće moći otkazati radniku nakon 65. godine. Naizgled to je zaštita radnika. Međutim, to neće biti nikakva zaštita radnika na poslovima kojima je priznat beneficirani radni staž. I ti radnici će moći izabrati ostati raditi... Valja istaknuti i kako zakonodavac promjenu dobne granice prikriveno, ali stvarno vezuje za oduzimanje mogućnosti utvrđivanja invalidnosti za invalidsku mirovinu nakon 65. godine jer se invalidska mirovina može ostvariti samo prije doživljenja 65 godina. Čeka nas blistava budućnost u kojoj većinom štitimo, kao i mnogi drugi...

Zakon o stažu osiguranja s

povećanim trajanjem stupio je na snagu i primjenjuje se od 1. siječnja 2019. Navedenim Zakonom redefinirana su radna mjesta i zanimanja na kojima se staž osiguranja računa s povećanim trajanjem u odnosu na ranije propise. U pripremi, kolege strojovođe i mi iz SPVH, izražavali smo „debele“ sumnje u stručnu analizu koju je proveo Hrvatski zavod za zaštitu zdravlja i sigurnost na radu, a koja je bila podloga za praktično i stvarno nasilno smanjenje broja radnih mjesta na kojima se staž osiguranja računa s povećanim trajanjem, a onda i pripadajućeg prava na uvećani staž. Tako se to odrazilo i na izvršne radnike u Sektoru za promet.

Podsjećamo kako se u vrijeme prije 2019. primjenjivao Zakon o stažu osiguranja s povećanim trajanjem iz 1999. Kako je na željeznici vrijeme većinom stalo, modernizacije su rijetke i događaju se u malom broju kolodvora, tako se većini izvršnih radnika nije ništa promijenilo glede uvjeta rada i ostalih faktora koji su donosili beneficiju.

Kroz izmijenjeni **Zakon o stažu osiguranja s povećanim trajanjem** ("Narodne novine" br. 115/2018., 34/2021.) kao osobito teška i za zdravlje i radnu sposobnost štetna radna mjesta u željezničkom prometu utvrđuju se:

- radna mjesta rukovatelja manevre i manevrista,
- radno mjesto prometnika vlakova koji regulira promet s postavnice,
- radno mjesto prometnika vlakova u stanicama kroz koje prođu 32 i više vlakova u jednoj turnusnoj smjeni prosječno tijekom godine,
- radno mjesto skretničara koji neposredno (ručno na licu mjesta) rukuje skretnicama u stanicama s 32 i više vlakova u jednoj turnusnoj smjeni zaposlenika prosječno tijekom godine.

Svakih 12 mjeseci provedenih na radnim mjestima gornjih točaka računa se u staž osiguranja kao 14 mjeseci.

Pod postavnicom podrazumijeva se poseban objekt ili dio objekta za smještaj logike signalno-sigurnosnog uređaja stanice i signalno-komandnog stola putem kojega otpremnici vlakova na postavnici reguliraju kretanje vlakova i manevarsku vožnju.

Broj vlakova utvrđuje se tako da se jedan dolazak vlaka u stanicu, kao krajnju stanicu vlaka, računa kao dva vlaka, jedan odlazak vlaka iz stanice kao polazne stanice vlaka računa se kao dva vlaka, jedan prolazak vlaka koji se u stanici zaustavlja kao jedan vlak, jedan prolazak vlaka kroz stanicu bez zaustavljanja kao jedan vlak.

Osnova za utvrđivanje broja vlakova je vozni red za proteklu kalendarsku godinu.

Ovim Zakonom se uređuje i snižavanje dobne granice za stjecanje prava za starosnu mirovinu.

Naš prijedlog jasnijeg definiranja

„radnog mjesta prometnika vlakova koji regulira promet s postavnice“ kojim bi se umjesto prilično glupave HŽI primjene kojom se tu odredbu tumači tako da je zgrada koja se zove postavnica osnova za stjecanje prava na uvećani staž, te radnicima koji rade u tako nazvanoj zgradi – postavnica – priznaje staž s uvećanim trajanjem, što je potpuna besmislica – nije prošao. **Naš prijedlog nove definicije glasio je:**

Prometnik vlakova (ili radnik) koji regulira kretanje vlakova i/ili manevarske vožnje signalno-sigurnosnim uređajem (komandnim stolom) ima pravo na uvećanje staža.

Obrazloženje prijedloga:

Uloga komandnog stola u reguliranju kretanja vlakova i/ili manevarskih vožnji upravo je presudna za priznavanje prava na uvećani staž. Komandni stol isključuje suradnike koji postavljaju skretnice, ulazne ili izlazne signale, zaštitne branike na cestovnim prijelazima i sl. Prometnik vlakova (radnik) sve informacije i sve radnje potrebne za sigurno i uredno kretanje vlakova i/ili manevarskih vožnji saznaje tim komandnim stolom i naređuje tim komandnim stolom. Smještaj uređaja ne može biti podloga za pravo na uvećani staž. Ista uloga mu je bez obzira da li je u posebnoj zgradi ili u dijelu zgrade – na 2. ili 3. katu, u cijeloj zgradi ili u dijelu zgrade, u prizemlju, podrumu i sl.

Jednako smo ukazivali i na problem **radnog mjesta prometnika vlakova u stanicama kroz koje prođu 32 i više vlakova u jednoj turnusnoj smjeni prosječno tijekom godine.**

Upozoravali smo kako prebrojavanje za ostvarivanje tog prava vrvi pogreškama i privatnim tumačenjem koji vlakovi se broje, a koji ne. Očito, zbog namjere da se onemogućiti dio radnika u stjecanju prava na uvećani staž s osnova broja vlakova!

Na žalost, nije bilo volje da se broj vlakova kao uvjet za ostvarivanje prava na beneficirani radni staž ukine.

A da se zna kako se radilo dajem crticu o tom procesu promjena zakona:

U radu uže radne skupine za željeznički promet na temu promjena Zakona o stažu osiguranja s povećanim trajanjem sudjelovali su predstavnici MRMS, MMPI, Ministarstva gospodarstva, poduzetništva i obrta, Hrvatski zavod za zaštitu zdravlja i sigurnost na radu, HUP, HZMO i sindikalni predstavnici željezničkih radnika koji ostvaruju pravo na staž s uvećanim trajanjem.

Na sastancima se uobičajeno nisu vodile službene bilješke, tako da je s ove vremenske distance nemoguće precizno prikazati diskusije, no sindikalna strana je istakla kako nam prethodno nije dostavljen materijal koji je podloga prijedloga smanjenja prava, tako da smo izrazili sumnju u točnost i istinitost podataka. Ujedno iskazali smo protivljenje bilo kakvom smanjenju kad se na željeznici u RH tehnološki ništa nije promijenilo od vremena kad je donesen važeći Zakon: jednaki su uvjeti rada i oprema s kojom radnici rade, kao i organizacija rada. Čak je otežano obavljanje poslova jer je oprema stara i teško održavana.

Posebno smo istaknuli kako sindikalni predstavnici nisu bili uključeni u pripremu i izradu elaborata kojim se predlaže smanjenje beneficije, a što je zakonska obaveza, tako da i ta činjenica poziva na maksimalan oprez.

Kako imenovano povjerenstvo Ministarstva rada i mirovinskog sustava nije nikoga slušalo, nego je provodilo zadani cilj, tako smo danas tu gdje jesmo.

SNIŽAVANJE DOBNE GRANICE ZA STJECANJE PRAVA NA STAROSNU MIROVINU

Osigurancima se snižava dobna

granica za stjecanje prava na starosnu mirovinu temeljem Zakona o mirovinskom osiguranju i to :

1. po jednu godinu za svakih šest dana za radna mjesta odnosno zanimanja na kojima se staž osiguranja računa 12 mjeseci kao 14 mjeseci,
2. po jednu godinu za svakih pet godina za radna mjesta odnosno zanimanja na kojima se staž osiguranja računa 12 mjeseci kao 15 mjeseci,
3. po jednu godinu za svake četiri godine za radna mjesta odnosno zanimanja na kojima se staž osiguranja računa 12 mjeseci kao 16 mjeseci,
4. po jednu godinu za svake tri godine za radna mjesta odnosno zanimanja na kojima se staž osiguranja računa 12 mjeseci kao 18 mjeseci,
5. za svakih pet godina provedenih u osiguranju koje se računa 12 mjeseci kao 15 mjeseci.

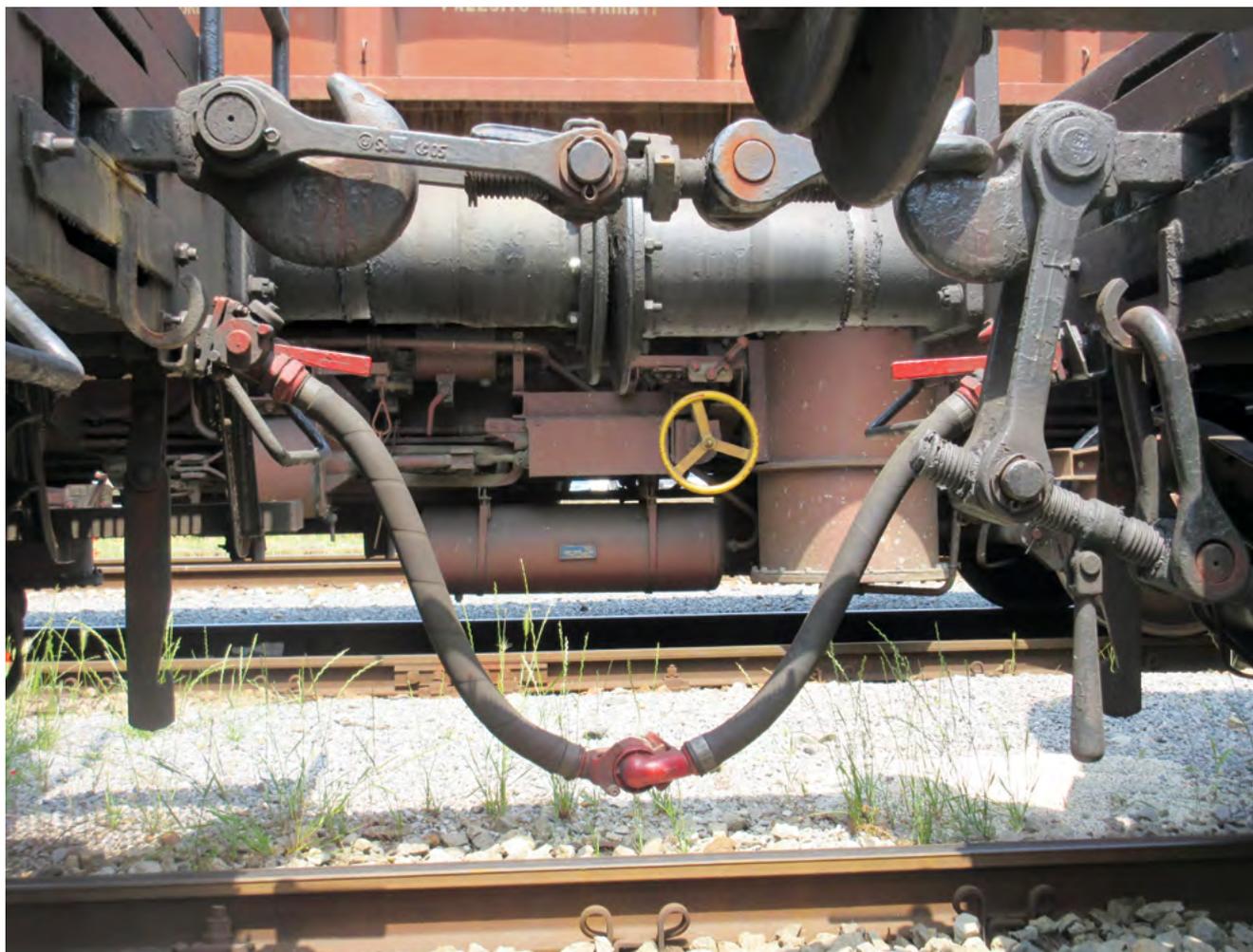
U svjetlu opisanih promjena korisno je upoznati se i s indeksom kojim se iskazuje **Zakonska zaštita zaposlenja**, a koji obuhvaća odredbe o:

- zakonitosti probnih rokova, obveznih otkaznih rokova i otpremnina (naknade radnicima za prijevremeni raskid ugovora o radu),
 - proceduralne zahtjeve kojih se treba pridržavati pri pojedinačnim otkazima ili kolektivnom otkazivanju,
 - sankcije za neopravdani otkaz i
 - uvjete za primjenu ugovora o radu za privremeno obavljanje poslova ili ugovora o radu na određeno vrijeme.
- Ta pravila i postupci uređuju se zakonom ili kolektivnim ili pojedinačnim ugovorima o radu. Djelotvornost zaštite zaposlenja ovisi i o dodatnim čimbenicima, uključujući tumačenja propisa i ugovornih odredbi koje daju sudovi. Pogledamo li zakonsku zaštitu zaposlenja

koja obuhvaća pravila i postupke zapošljavanja i otpuštanja radnika u poduzećima lako ćemo uočiti gdje su radnici u RH:

Tamo neki statističari pitanja radnog i drugog zakonodavstva sagledavaju statički, kao pitanje moći (odnosa slabijih radnika i jačih poslodavaca), a ne životno osjetljivim. Čovjek, radnik, napose izvršni radnik koji je zbog privatnih okolnosti prisiljen ostati raditi i nakon dostignutih svih uvjeta za mirovinu često nema drugi izbor i zbrojimo li sve zajedno - i te okolnosti prisile - uočit ćemo da „67 je previše“ bijaše pirova pobjeda.

Tablica izvor: Baza podataka OECD-a o zaštiti radnih mjesta, www.oecd.org/employment/protection.



Tablica 1. - OECD-ovi indeksi strogosti zaštite zaposlenja						
rb			Zaštita radnika zaposlenih na neodređeno vrijeme od pojedinačnog otkaza i	Zaštita radnika zaposlenih na neodređeno vrijeme	Posebni zahtjevi za kolektivno otkazivanje	Propisi o oblicima privremenog zapošljavanja
1.	Belgija	2013.	2,99	2,14	5,13	2,42
2.	Nizozemska	2013.	2,94	2,84	3,19	1,17
3.	Latvija	2013.	2,91	2,57	3,75	1,79
4.	Italija	2013.	2,89	2,55	3,75	2,71
5.	Njemačka	2013.	2,84	2,53	3,63	1,75
6.	Francuska	2013.	2,82	2,60	3,38	3,75
7.	Luksemburg	2013.	2,74	2,28	3,88	3,83
8.	Portugal	2013.	2,69	3,01	1,88	2,33
9.	Češka	2013.	2,66	2,87	2,13	2,13
10.	Švedska	2013.	2,52	2,52	2,50	1,17
11.	Austrija	2013.	2,44	2,12	3,25	2,17
12.	Litva	2015.	2,42	2,23	2,88	3,33
13.	Grčka	2013.	2,41	2,07	3,25	2,92
14.	Poljska	2013.	2,39	2,20	2,88	2,33
15.	Slovenija	2014.	2,39	1,99	3,38	2,13
16.	Španjolska	2013.	2,36	1,95	3,38	3,17
17.	Danska	2013.	2,32	2,10	2,88	1,79
18.	Hrvatska	2015.	2,30	2,32	2,25	2,88
19.	Slovačka	2013.	2,26	1,81	3,38	2,42
20.	Finska	2013.	2,17	2,38	1,63	1,88
21.	Estonija	2013.	2,07	1,74	2,88	3,04
22.	Irska	2013.	2,07	1,50	3,50	1,21
23.	Mađarska	2013.	2,07	1,45	3,63	2,00
24.	Ujedinjena Kraljevina	2014.	1,59	1,18	2,63	0,54
	Neponderirani prosjek EU-a		2,47	2,21	3,12	2,28



VELIMIR VISKOVIĆ
književni kritičar

JA DOISTA VOLIM PUTOVATI VLAKOM

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je književni kritičar, esejist i leksikograf. Karijera koju je u proteklih pola stoljeća ostvario takva je da uvelike nadmašuje ne samo hrvatske, već i regionalne okvire i s pravom ga definira kao svojevrsnu književnu instituciju. Diplomirao je jugoslavenske jezike i književnosti te komparativnu književnost na Filozofskom fakultetu u Zagrebu, a gdje je nešto kasnije i magistrirao. Bio je urednik i glavni urednik Leksikografskog zavoda Miroslav Krleža, član uređivačkog kolegija više leksikografskih edicija, glavni urednik prve hrvatske enciklopedije personalnog tipa, glavni urednik četverosveščane Hrvatske književne enciklopedije. Uređivao je više književnih časopisa, u 3 mandata bio je potpredsjednik Hrvatskog centra PEN-a, utemeljitelj je i prvi predsjednik Hrvatskog društva pisaca, predavao je kao vanjski predavač na Fakultetu političkih znanosti - Odsjek novinarstva, na Katedri za noviju hrvatsku književnost pri Filozofskom fakultetu u Zagrebu te na Kulturalnim studijima Filozofskog fakulteta u Rijeci, a gostovao je kao predavač na sveučilištima Albany, Austin i Edinburgh u SAD-u. Održao je više stotina književnih predavanja i tribina u Hrvatskoj i inozemstvu, radio je kao vanjski urednik u više izdavačkih kuća, u književnim časopisima i novinama objavio je više od šest stotina rasprava, eseja i kritika, bio je stalni kritičar i kolumnist vodećih hrvatskih kao i novina i magazina bivše države. U enciklopedijskim izdanjima Leksikografskog zavoda te u edicijama izvan njega objavio je oko tisuću leksikografskih članaka. Dobitnik je mnogih strukovnih nagrada poput Nagrade Grada Zagreba, Nagrade Mate Ujević za leksikografiju, Nagrade A. G. Matoš za kritiku, Strossmayerove nagrade za znanost, Krležine povelje za Krležijanu i mnogih drugih. Nama je posebno zanimljiv zbog svoje ljubavi prema vlakovima kojima je putovao i onda kada je ta ljubav podrazumijevala i obaveznu dozu mazohizma. On je Velimir Visković i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Pokojni pjesnik Duško Trifunović u svojoj pjesmi „Pristao sam bit ću sve što hoće“, a koju je kasnije proslavila rock grupa „Bijelo dugme“, napisao je stih koji kaže: „...po meni se ništa neće zvati.“ Uistinu je privilegija upoznati se i porazgovarati s nekim za koga se bez ikakve sumnje može ustvrditi kako će prije ili kasnije neka književna nagrada ili kulturna ustanova ponijeti njegovo ime. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Visković, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak da kažemo koju riječ o Vašem odrastanju. Najraniji dio djetinjstva proveli ste u Prištini, dok ste osnovnu školu i gimnaziju pohađali u Splitu. Kako ste se uopće našli u Prištini i po čemu pamтите kasnije odrastanje u Splitu?

Rođen sam u Drašnicama, to je jedno malo mjesto 10-ak km od Makarske. Moj otac je bio partizanski oficir, prošao je sve najveće bitke i iz rata izašao s činom artiljerijskog kapetana. Ostao je neko vrijeme u armiji, a kako nije bio školovani oficir morao je čitavo vrijeme ići na razna doškolovanja. Tako je moja majka često ostajala sama u Prištini gdje su roditelji tada živjeli. Zaključili su da je najbolje da ona za vrijeme trudnoće bude sa svojim roditeljima u Drašnicama. Tako sam se ja tamo rodio i proveo prvih

mjesec dana života, nakon čega smo otišli u Prištinu. Ono čega se sjećam iz tog vremena je jedno lijepo, tek izgrađeno naselje trokatnica u blizini radio stanice oko kojega su bili nasadi parkova. Stjecajem okolnosti negdje 80-ih godina sam imao neki književni skup u Prištini i onda sam navratio do tog naselja u kojem smo stanovali i bio zaprepasten jer se očito 30-ak godina tamo nije ništa ulagalo; drveće je bilo „podivljalo“, zgrade oronule, nije više bilo onih ljuljački ni klackalica... Otac nije bio zaljubljen u vojni poziv tako da je 1955. godine napustio armiju, nakon čega smo se preselili u Split. Bilo je to neposredno pred moj polazak u osnovnu školu i tada sam se suočio s jednim potpuno drugim mentalitetom. Svima je bio čudan način na koji ja govorim. Prvi svoj nadimak zaradio sam tako da sam jednog svog vršnjaka zatražio da mi posudi „trotinet“ (romobil), a na što su se svi ostali počeli smijati. Tako sam i ja postao „Trotinet“. Taj nadimak

promijenio se već na početku škole kada su ostali primijetili da se vrlo brzo naljutim i pritom se zajapurim, pa sam zbog toga prozvan „Paprika“. U Splitu je bilo nemoguće ne imati nadimak. U školi sam bio jedini muški odlikaš zbog čega sam znao imati i problema od strane drugih učenika. Biti različit u toj sredini bilo je prilično problematično.

Nakon završene gimnazije odlazite u Zagreb gdje na Filozofskom fakultetu upisujete jugoslavenske jezike i komparativnu književnost. Nakon što ste diplomirali i magistrirali, dešava se ono što će umnogome odrediti Vaš daljnji život i karijeru; zapošljavate se u Leksikografskom zavodu „Miroslav Krleža“. Na kojem radnom mjestu ste počeli i koliko Vam je tada kao mladom čovjeku bilo zahtjevno raditi u jednoj tako eminentnoj ustanovi?

Bio sam jako dobar student ne samo po tome što sam dobivao petice,

već sam i briljirao na raznim seminarima i bio netko čija su se izlaganja slušala. Već na 3. godini mi je jedan profesor rekao da sam najbolji student kojeg je imao. Diplomirao sam u 22. godini nešto prije roka, upisao postdiplomski i čekao da mi se otvori mjesto na fakultetu. Međutim, kako je to prilično kasnilo, vidio sam oglas u novinama u kojem se tražilo 10 mlađih stručnih suradnika u Leksikografskom zavodu. U Zavodu je tada radila masa poznatih intelektualaca i pisaca, još je direktor bio Krleža, i bilo bi lijepo ako bi se pojavila mogućnost da tamo radim. Prijavio sam se na natječaj, sve svoje radove spakirao u jednu kutiju i moram priznati da su članovi povjerenstva koji su odlučivali o tome tko će od kandidata biti primljen, bili frapirani jer nitko od nekih 100-tinjak kandidata koliko ih se prijavilo nije imao ni približno takvu bibliografiju, pogotovo tako mlad. Primljen sam isključivo na temelju svojih radova i mnogi su se čudili kad bih im rekao da nisam imao nikakvu vezu koja me dovela u Leksikografski zavod. Primljen sam u najnižem stupanj - mlađi stručni suradnik za koji je i bio raspisan natječaj. U prvoj fazi sam bio dodijeljen Tomislavu Ladanu, on je bio neka vrsta moga mentora. Potom je došlo do susreta sa samim Krležom u vrijeme kada se vodila polemika o Danilu Kišu. Mislim da sam ostavio dosta dobar dojam na njega. U svakom slučaju, nakon godinu dana prebačen sam u „Enciklopediju Jugoslavije“. Ne mogu reći da sam izravno surađivao s Krležom, više sam surađivao s njegovim zamjenikom Ivom Cevićem. Bio sam uključen u redakciju abecedarija „Enciklopedije Jugoslavije“. Zaprimalo sam prijedloge republičkih abecedarija i ja sam ih uspoređivao, korigirao broj redaka i donosio zaključke o

tome jesu li ispravno oblikovani. Vrlo brzo se uspostavilo da radim izuzetno važan posao pa sam imenovan za urednika, preskočivši tako nekoliko stepenica u napredovanju i postavši jedan nezaobilazan „kotačić“, pa možda čak i „kotač“ u tom kompliciranom mehanizmu.

Nezaobilazni dio Vašeg opusa jesu i književne kritike. Ima li pisanje kritika, osobito onih negativnih, i neke svoje loše strane?

Biti kritičar nije lako, iako imate neke kritičare poput Tonka Maroevića koji nisu pisali negativne kritike. Ja vjerujem da pravi kritičar ne može i ne smije pisati samo o kvalitetnim knjigama niti ima toliko baš kvalitetnih knjiga. S vremena na vrijeme mora pokazati malo „paprta“, možda ne onoliko koliko su pokazivali Igor Mandić ili Veselko Tenžera koji su znali doslovno smrviti i zgaziti nekog pisca. Meni je žao bilo koga gaziti na taj način jer nisam mogao izgubiti iz vida da je čak i netko tko je pisao lošu knjigu uložio godinu dana u to pisanje. Onda ja onako s visoka, poslije jednog poslijepodnevnog čitanja, ironično, cinično i pežorativno govorim o njegovom trudu. Treba pokazati argumentirano zašto neka knjiga ne funkcionira ili zašto nešto nije dobro napisano, to je dužnost kritičara i on se ne smije čuvati samo za pozitivna mišljenja i dobre knjige. Naravno, nema pisca koji za svoju knjigu misli da je loša i koji se neće naljutiti na vas. Povremeno se morate suočiti sa spisateljskim gnjevom. Meni se puno češće događalo da su supruge književnika o kojima sam nešto loše napisao naljute na mene nego sami pisci.

Vaš pokojni kolega Igor Mandić godinama je zastupao tezu po kojoj je „u socijalizmu





trebalo čitati između redaka, a u kapitalizmu treba čitati između medija ne bi li se našao neki trenutak istine". Koliko po Vama danas u demokraciji novinari stvarno imaju slobodu pisati istinu, odnosno smiju li „pljuvati u tanjur iz kojeg jedu“ i „gristi ruku koja ih hrani“?

U današnjem novinarstvu problem je što pisani mediji potpuno gube svoju funkciju i ne mogu opstati na tržištu. Čak i dobar dio portala svoj opstanak na tržištu duguje državnom, odnosno gradskom novcu. Malo je medija koji su spremni ulaziti u konflikt poput nekadašnjeg „Ferala“ koji baš zbog tog ulaženja u konflikt i kritičkog pisanja nije mogao dobiti nikakvu zaradu na planu marketinga, a što ga je na kraju i upropastilo, pogotovo u trenutku kad je izgubio potporu „Otvorenog društva“. Nezavisnosti u našim medijima nema. Najveću nezavisnost u ovom trenutku pokazuju „Novosti“ jer nisu vezane toliko za marketinški novac, međutim, teško da bi čak i one mogle pisati nešto protiv svog izdavača. To što mi kao načelno živimo u razdoblju demokracije pa bi recimo i novine trebale biti slobodne, to ne znači da smo slobodni od utjecaja političkih tijela jer ako vas doniraju gradonačelnici i župani, onda je teško govoriti o nekakvoj nezavisnosti. S druge strane, posebno ne dolazi u obzir da kritički pišete o svojim marketinškim komitentima, jer sjećate se da o „Agrokoru“ ili telekomima niste mogli naći niti jedan kritički članak budući da su oni bili glavni novinski oglašivači.

Danas vjerojatno više nego ikad prije, aktualno je promišljanje njemačkog filozofa Friedricha Nietzschea o uzročnom posljedičnom odnosu ljubavi i mržnje, a po kojem „ljubav prema jednome ostavlja

dovoljno prostora za mržnju prema drugima“. Jesmo li mi danas kao društvo došli do nivoa na kojem nam je puno lakše mrziti nego voljeti?

Uveli ste jedno veliko područje u filozofiji i u pragmatičnom životu. **Da se zadržimo na ovom pragmatičnom dijelu...**

Ako ćemo pragmatično, ja sam od onih ljudi koji doista vjeruju u ljubav, možda i zato što sam dio „šezdeset osmaške“ hippy generacije. Pokušavam svojim djelovanjem koliko god je to moguće raditi na stvaranju uvjeta da cijelo društvo bude prožeto ljubavlju, prije svega pozitivnim odnosom prema ljudima koji su hendikepirani. Prije svega hendikepirani nekom bolešću ili lošim odlukama u životu. Mislim da društvo treba pokazivati interes i pomagati, recimo pjesnicima. Oni su odabrali poziv, zapravo misiju, u kojoj se nitko neće financijski obogatiti, međutim, oni svojim radom koji ne privređuje i ne donosi novac ni njima ni društvu, donose neke duhovne vrijednosti. Mislim da je stvar društva da pokaže afirmativan, pa ako hoćete i „ljubavni“ odnos prema takvim ljudima. Društvo treba pomagati volonterima i raznim humanitarnim djelatnostima. Posebno vjerujem u važnost, primjerice, asistenata za pomoć u nastavi hendikepiranim učenicima, vjerujem u poticanje socijalnog rada i tome slično... Mislim da su neka društva kao ona nordijska, njemačka ili austrijska jako puno napravila na tom planu. Nadam se da neoliberalizam neće istisnuti taj oblik društvene brige i uzajamnosti koji je postignut u tim društvima.

Da se sad malo posvetimo i našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Često u svojim tekstovima i objavama na društvenim mrežama ističete kako volite putovati vlakovima.

Možete li se prisjetiti kada je počela ta Vaša ljubav?

Moja prva iskustva putovanja vlakom su vezana za neke rane godine kad bismo se preko ljeta uputili iz Prištine preko Beograda i Zagreba sve do Splita, pa onda parobrodom do Makarske i Ploča kada bismo konačno pristali u mojim Drašnicama. To su putovanja koja su znala potrajati i 2 dana. Putovalo se sporo i uvijek su bile neke stravične gužve. Meni je u „izmaglici“ ostalo da sam često onako mali znao sjediti na koferu. To su bila jako naporna putovanja, ali na kraju je uvijek nagrada bila to da sam vidio more.

Pamtite li posebno neko putovanje iz tog vremena?

U sjećanju iz tih ranih godina ostala su mi putovanja uskotračnom prugom do Sinja. Tih 30 km koje danas autom prijedete za pola sata, onom „Rerom“ kako smo je tada zvali, nekoć nam je trebalo 3 sata. Lokomotiva je išla

na paru, odnosno ložio se ugalj, a mi smo izvirivali kroz prozor i vrlo često su nas učiteljice upozoravale da pazimo da nam žar ne uleti u oči. Kad se „Rera“ penjala prema Klisu, brzina je bila između 5 i 10 km/h tako da su neki učenici znali iskakati iz vagona i trčkarati uz taj „sopćuci“ vlak.

I Vaše tadašnje mjesto stanovanja na neki način je bilo vezano uz željeznicu...

Da, kasnije kada smo preselili u Split stanovali smo kraj željezničke pruge, koja je prolazila kroz sam centar grada. Sad je taj dio natkriven, odnosno napravljen je pokrov iznad tog dijela pruge. Vlakovi su prolazili neposredno kraj moje kuće. Stanovao sam u Drvarskoj ulici koja je bila „prerezana“ tom prugom i čak su neka negativna iskustva vezana za to. Mjesto prijelaza pruge preko ulice bilo je poznato mjesto za samoubojice, koji su se tu bacali pod vlak. Tom prugom sam vrlo često

prolazio pješice budući da mi je to bio najbliži put od kuće do škole.

Putovanja vlakom nastavila su se i za vrijeme studentskih dana...

Da, kasnije sam kao student vrlo često putovao vlakom do Zagreba i isto tako se vraćao roditeljima u Split. Posebno su mi u sjećanju ostali ti moji dolasci i odlasci koji su uglavnom bili oko praznika kada sam po 6 ili 7 sati znao provesti stojeći u hodniku vlaka. Još i danas se pitam kako sam to uspijevao izdržati, ali tada sam bio mlad, a u mladosti možete sve.

U tim Vašim putovanjima kao posebno lijepu i poželjnu okolnost navodite i situacije u kojima ste potpuno sami u kupeu. Je li to samo zbog dodatnog komfora ili postoje još neki razlozi?

Kako mi je obitelj jedno dugo vrijeme bila u Budimpešti, bilo mi je najmilije sjesti u vlak, uzeti knjigu i budući da putovanje traje 6 ili 7 sati, taman bih



je za to vrijeme uspio pročitati knjigu i uživati u toj samoći. Problem bi bio kada bi „naletio“ neki suputnik koji na silu želi razgovarati, jer imate i ljude koji misle da je nepristojno ako ih ignorirate i šutite zadubivši se u svoju knjigu. Meni se jako dopadalo da budem sam u kupeu pa čak i kasnije kada su se pojavili smartfoni, a s obzirom da smo nakon prelaska granice dolazili u sferu roominga, kroz Mađarsku bih čitao. Nekad kada sam morao nešto napisati, u kupeu sam čak i pisao. Međutim, naši vlakovi su dosta nekvalitetni tako da „drndanje“ zna biti dosta jako, pogotovo na toj pruži prema Budimpešti koja se neprekidno nešto preuređivala. Praktično tih 350 km u prosjeku je ispadalo da smo putovali nekih 50 ili 60 km/h. To putovanje bi vjerojatno negdje u Kini ili Francuskoj trajalo sat vremena, a ovdje traje 6 ili 7 sati.

Već godinama unazad, sredinom veljače putujete vlakom u Budimpeštu. Kojim povodom?

U to vrijeme sam bio obavezno u Budimpešti budući da moj sin 13. veljače ima rođendan i svakako sam nastojao da budem na tim rođendanima. Kad sam otišao u mirovinu, taj boravak tamo bi se obično produljio i do 20. veljače kad je moj rođendan.

Osim mađarskim, imali ste priliku putovati još nekim europskim i svjetskim željeznicama. Je li Vas neko od tih putovanja posebno impresioniralo?

Vlakovima sam dosta putovao Italijom, Francuskom, Španjolskom, SSSR-om i Njemačkom. U Francuskoj sam štedio tako da sam putovao malo sporijim vlakovima, a ne TŽV-om koji ide 300 km/h, međutim, kada sam bio u Kini kao šef delegacije Hrvatskog društva pisaca, onda smo za 12 dana „prokrstarili“ Kinom. Bili smo u svim glavnim većim gradovima i putovali smo onim super brzim vlakovima koji idu 300 km/h. Putovali smo

prosječnom brzinom od 280 km/h, a u vagonima postoji čak i display koji pokazuje kojom brzinom vlak u kojem trenutku vozi. To je fantastičan osjećaj jer manje „drnda“ nego ovaj koji vozi prema Budimpešti.

Ono zbog čega sam posebno želio da do ovog našeg razgovora dođe, to je Vaše gotovo savršeno poznavanje lika i djela Miroslava Krleža. U mnogim Krležinim djelima pojavljuje se kao motiv željeznica; da spomenemo samo „Hrvatsku rapsodiju“, „Vjetrove nad provincijalnim gradom“, „Na rubu pameti“, „Adam i Eva“, „Leda“... Zanimljivo je da je i sam Krleža netko tko je vrlo često običavao putovati vlakom, a jedno takvo iskustvo opisao je i u svom „Izletu u Rusiju“...

Da, bio je zaljubljenik i u željeznicu i u avion. On ulazi u književnost u jednoj fazi kada su u modi talijanski futuristi koji su inače obožavali ta mehanička čudesa, tako da je nešto od toga prešlo i na Krležu koji je inače bio urban pisac. Vlak se kod njega u „Hrvatskoj rapsodiji“ pojavljuje kao simbol užasne i krvave hrvatske stvarnosti. Taj kupe vlaka je zapravo slika tadašnje hrvatske zbilje. Međutim, u većini njegovih djela likovi maštaju o tome da negdje pobjegnu, da otputuju, da napuste svoju trenutnu egzistenciju kojom su nezadovoljni. Vlak je taj simbol nečega što će ih odvesti u neku novu, bolju stvarnost. Neke jako dobre i fantastične scene u Krležinim djelima odigravaju se u vlaku. Dobro ste spomenuli „Izlet u Rusiju“ gdje postoji nekoliko sekvenci koje su vezane za susrete u vlaku. Posebno je dojmljiv njegov dijalog s Kinezom Vu-San-Pejem. Radi se vjerojatno o izmišljenom razgovoru o srpsko-hrvatskom pitanju koji je čak u nekoliko navrata dramatiziran, posebno od strane Rade Šerbedžije u njegovoj monodrami „Krležin obračun s nama“.

Krleža, kao i većina pisaca koji su u svojim djelima pisali o željeznici, pripada jednom potpuno drugom vremenu. Kad je o suvremenim piscima riječ, moglo bi se reći da im je željeznica danas „privlačna“ jednako kao i putnicima...

Znate što, stanje naše željeznice trenutno je takvo da nitko ne želi o tome pisati, jednako kao ni voziti se. Ja bih vrlo rado otišao ponekad vlakom do Splita. Sjećam se da su jedno vrijeme bili kupljeni neki nagibni vlakovi pa se od Zagreba do Splita stizalo za 4 sata, međutim, očito se pokazalo da naše pruge nisu prilagođene tome i da se ti vlakovi na njima brzo kvare, odnosno da postoji mogućnost da se dogode nesreće. Ne znam kakva je sudbina tih kompozicija i trenutno se vlakom do Splita putuje 8 sati, a autobusom 4 sata tako da takvu konkurenciju željeznica ne može izdržati. Premda, ja doista volim vlakove i ne smeta mi čak kad „drndaju“ upravo zbog toga što sam u autobusu stisnut, pogotovo ako je pretrpan. Jako teško u autobusu mogu čitati jer nemam mjesta za laktove, a s obzirom da sam prilično korpulentan, onda i ja i moj suputnik imamo dosta velikih problema. U vlaku, a s obzirom da su izbačeni vagoni koji imaju 8 sjedišta u 2. razredu i praktično su po uređenosti vrlo blizu vagoni 1. i 2. razreda, čak i kad je kupe pun, neusporedivo je komotnije nego u autobusu. Da ne govorim o tome kada ste na duljim putovanjima da je i odlazak u WC važna prednost vlakova.

Poštovani gosp. Visković, još jednom Vam zahvaljujem u ime naših čitatelja što ste nas ispoštovali i odvojili dio svog vremena za ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u daljnjem životu i radu i još puno lijepih putovanja željeznicom!

Hvala Vam lijepa!



NENAD RADOŠEVIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Varaždin

TREBA BITI STRPLJIV

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Miroslav Biškup

Rođen je u Varaždinu 11. listopada 1963. godine. Tu završava osnovnu i prva dva razreda srednje škole. Treći i četvrti razred bio je u ŽOC-u u Zagrebu. Bio je smješten u domu u Trnjanskoj ulici. Od 1983. godine je na željeznici, uz prekid zbog vojske kroz 1984.-1985. godinu. Nije odmah počeo raditi u Varaždinu, nego se autorizirao u Novom Marofu. Kroz to početno vrijeme radio je i u Budinščini i Velikom Trgovišću. Kad se ukazala prilika javio se na natječaj za Varaždin, ali i za stan u Bedekovčini. Dogodilo se da je istovremeno dobio posao u Varaždinu i stan u Bedekovčini. Supruga i Nenad odlučili su se za Varaždin, nije uzeo stan, te je od 1989. prometnik vlakova u Varaždinu. Inače ima obitelj, dvoje odrasle djece i jednog unuka.

Što vas je dovelo na željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?

Eh, razlog za nas mlade, kad završiš osnovnu školu. Još se pronalaziš, nemaš ideje ili nema mogućnosti ostvariti ih. Meni je tata bio strojovođa. Dakle, potičem iz željezničke familije, čak smo i živjeli preko puta kolodvora. Željeznica mi je stalno bila pred očima i ja sam htio biti strojovođa. Međutim, tata je rekao ne sine, to je dobar, ali prljav posao, zimi hladno, mokro... U to vrijeme vozili su šinobusi i parnjače. Ako hoćeš na željeznicu, onda ideš za prometnika. I tak je bilo. Javio sam se na natječaj, dobio sam stipendiju i završio sam odabrano. Danas mogu reći da mi nije krivo, da sam jako ponosan na taj izbor.

Željeznica iz tog Vašeg početnog vremena i ova danas jako se razlikuju. Što najviše pamтите iz te početne faze vašeg rada na željeznici?

Kao prvo disciplina je bila drukčija. Apsolutno, na radnom mjestu je disciplina bila drukčija, ne u vidu da je bila stroža, niti teška za savladati, nego jednostavno čvršćim osjećam su ljudi prilazili svom poslu i radili ga kako treba. Danas se kod mladih ljudi javlja letargija,

nekakva nezainteresiranost i uz ove naše životne uvjete koje imamo, prije svega manje plaće i događanja u okruženju, u državi i onda ispada da mi stariji više vučemo, jer smo naučeni tako raditi nekad, makar sad ima manje posla nego što se radilo onda. Konkretno, u Varaždinu su radile dvije manevre, bilo je jako puno vagona. Danas tog posla nema. Danas imate prolazeće vlakove i putničke vlakove. Ima posla, ima posla, ali nije to onaj posao koji iziskuje cijelog čovjeka dvanaest sati. Svejedno, ovaj posao je bilo lijepo radi i u početku i danas, svih ovih godina, unatoč problemima koje imamo i sa tehnologijom i sa izostankom modernizacije. Radimo, trudimo se i posao ide.

Kao i sve u životu i željeznica se mijenja. Kako se nosite s promjenama na željeznici?

Prilagodiš se onoliko koliko možeš. Daš sve od sebe, jer hodam svojim životnim putem kojeg sam odabrao upoznajem neke nove tehnike i ljude koji mi to omogućuju i ljude koji znaju raditi pa mi pokažu. Ta volja i ta ljubav prema željeznici ti pokaže put kojim moraš ići i ideš uglavnom i savladavaš ga onako kako najbolje možeš. Ja sam se u tome snašao i baš mi je leglo. To moje zanimanje

ko da je bilo stvoreno za mene kad me tata uputio da ga izaberem.

Po ovoj vašoj priči reklo bi se da ste sretni.

Jesam. Znači redoviti posao sa redovitom plaćom uz koju sam odgojio moju djecu, omogućila mi da riješim i stambeno pitanje i sad sam čovjek koji je u pred mirovinskoj fazi zadovoljan s onim kaj je prošlo, kaj sam obavili veselo koračam prema mirovini i nije mi krivo za ništa. Jedino što osjetim da mi je noćni rad sve teži i treba prihvatiti i slijedeću fazu života i uživam da će i ona uskoro doći.

Dakle, uz sve opisano ima li nekih stvari koje bi, da možete promijeniti na poslu, prve ili najradije promijenili?

Možda taj jaz između mladih i nas starijih. Da mogu pokretom ruke taj jaz maknuti pa da svi budemo s istom voljom i zanosom upregnuti u smjer da se taj posao obavi. Čini se da bi tako bilo lakše svima, međutim, ne znam ni dal' se to može tako mijenjati. Druge stvari ne bi mijenjao.

Imate prilično radnog staža. Vide li drugi po nečemu da se ponosite svojim poslom?

Ne, ali nakon toliko staža ljudi

su me upoznali i prilaze mi kao čovjeku kojem se uvijek mogu obratiti. Ja sam ovdje u kolodvoru Varaždin imao pod nadzorom jedno desetak mladih prometnika. Znači, nisu mi bez razloga dali te ljude da ih obučim, da im pokažem kako se radi. Drago mi je da mi se kolege rado obraćaju kad imaju neki problem, ne samo uz željeznicu, nego i privatne probleme, jer ipak moj put je malo duži i drugačiji i mogu im dati neki savjet.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

S Vučom vlakova i sad surađujem jako dobro, vis-a-vis toga, jer je moj brat strojovođa. Kad se rade nekakve fešte na svim tim događajima i druženjima smo zajedno. Tako je i s kolegama iz Carga, jer mi smo često zajedno i u gradu. Suradnja je obostrano dobra i konstantna.

Samo ste se ovlaš dotaknuli budućnosti i vremena kad je noćni rad naporan. Molim konkretnije kako na vaše zdravlje i život utječe smjenski rad?

Gledajte, osjeća se težina tog noćnog rada jer sve rjeđe uspijevam zaspati poslije noćne smjene. Uglavnom legnem, ali ne spavam. U nekakvom sam polu snu koji traje dva, eventualno tri sata nakon čega se dižem. E onda sam i gladan i nisam gladan i žedan i nisam žedan i umoran i nisam umoran. Shvaćam da sam nervozan, da mi sve smeta. Familija zna za to i izbjegava me taj dan, to popodne... Ali taj drugi dan koji dođe, e to je moj dan. Onda se odmaram. U mladosti je sve bilo drugačije.

Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?

Trenutni uvjeti u kolodvoru Varaždin bi mogli biti bolji. Nedostaje puno detalja koji omogućavaju lakši i bolji rad, a ne možeš ih ostvariti ili ih nema. Konkretno: rasvjeta koja ne valja ili klima koje ima pa nema. S grijanjem je prijašnjih godina bilo velikih problema, no to je sada promijenjeno. Ti procesi otklanjanja nedostataka su jako spori jer prođu i dvije-tri godine u rješavanju, a mogu se riješiti u mjesec dana ili i kraće. Mi u kolodvoru Varaždin nemamo problem s nedostatkom kapaciteta, nego s nedostatkom ljudi. Fali kolega skretničara i kolega prometnika. To otežava manevarski rad.

Problemi nisu veliki, no nedostatak izvršitelja je ogroman problem, problem koji opterećuje sve nas. U tom svjetlu dolazite li na posao relaksirani, bez grča u želucu?

Je, je, ima tih smjena, pogotovo kad se zna da u smjeni čekaju najavljeni događaji, remontu ili povećani prijevozi dolazi s grčem, jer znaš što te očekuje i problemi koji već unaprijed strše, koje moraš riješiti da bi uopće mogao raditi. Ti trenuci nisu česti, nisu stalni, ali ih ima i čovjek iz njih izlazi sa stresom i oni ostavljaju trag koji kao mladi radnik i ne osjećaš, ali prođu godine i dođeš u fazu da ti je dosta svega...

U neko drugo vrijeme godinu dana ste dolazili na posao, niste imali uniformu i niste radili svoj redoviti posao. A danas? Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?

Eh, to je opet priča za sebe. Odjeća





i obuća ne dolazi na vrijeme. Kabanice ne dolaze. S tim sam imao velikih problema, jer sam ja tip koji voli poštivati rokove. Ja sam disciplinirani radnik iz starog sustava koji voli poštivati rokove. Ako nešto važi dvije godine ili tri godine, onda ne važi drugačije, pogotovo ako se ta ista oprema pohaba, strga, uništi i ne odgovara svojoj funkciji, a ja sam slika te željeznice. Dakle, ako ja hodam podrapan, pokrpan ili nemam propisanu službenu odjeću onda nastupa problem jer odbijam raditi u takvim okolnostima.

Kakvo je vaše mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?

Plaća je podbacila u odnosu na posao koji radimo i odgovornost koju imamo kao prometnici vlakova i to unatrag najmanje deset godina. Rast cijena i inflacija koja dolazi daleko su nadmašili vrijednost naših plaća, život je sve teži i skuplji i odgovornost koju mi imamo te dodaci za noćni rad, rad subotom i nedjeljom nije dobro plaćena i premalo je plaćena. Očekujem, a čuvši da se ne ide u novo rangiranje, neće se dogoditi pravednost raspodjele ovisno o količini posla koju prometnici vlakova rade, da plaća ide makar 15 - 20 % gore.

Iako svjedočimo manjku radnika u našim kolodvorima čuju se priče o višku izvršitelja. Kako na vas djeluju te svakodnevne priče o višku, o otkazima?

Ja ne vidim višak radnika. Na terenu zamisli onih kojima je dan oda upravljaju Sektorom za

promet jako se teško ostvaruju. Mi i danas radimo otežano, jer i danas spajamo dva-tri radna mjesta, jer ljudi nema. Cijena je velika, to izvršne radnike jako i dodatno iscrpljuje. Dočim je menadžment zadovoljan jer kratkoročno vidi da mi to možemo odraditi.

Željeznički radnici dođu na početno radno mjesto i ostanu s istim rješenjem cijeli radni vijek. Nije li to čudno? Imaju li željeznički izvršni radnici pravo na napredovanje na poslu? Kakvi su vaši planovi za razvoj karijere?

Tu je cijeli sistem zakazao. Naime, ljudi koji se žele školovati i koji se školuju s nadom da će napredovati kroz vrijeme dođu do zida kojeg ne mogu prijeći. Nema perspektive, ne otvaraju se nekakva radna mjesta, nema novih tehnologija. Tako je željeznica po ovom pitanju napravila slijepi kolosijek i zatvorila napredovanje. Uz lošu ili malu plaću i loše uvjete odlaze drugdje. Mala, odnosno nekakva prilika je da se naprave makar dvije-tri stepenice napredovanja, tako da radnik ima status mentora ili status starijeg prometnika vlakova, a što se opet odražava i na plaći. Vidim da su neki drugi sustavi uveli takav oblik napredovanja i nagrađivanja.

Karijera na željeznici je opasno ograničena, ali svi m imamo i nešto slobodnog vremena. Čime ga ispunjavate; imate li kakav hobi?

Dakle, imam dva hobija. Prvi je planinarenje i njega sam zanemario. Mogu se pohvaliti kako planinarim više od 15

godina i obišao sam jako puno naših i slovenskih planina, kompletne Alpe, dva puta od Austrije do Italije, dva puta sam bio na Triglavu, ali to sam morao ostaviti zbog operacije koljena. Na žalost . Zbog toga sam bio prisiljen pronaći drugu zanimaciju, drugu ljubav, a to je vrt. Imam veliki vrt i proizvodim povrće za svoje potrebe, za potrebe moje obitelji. Doma su mi svi vegani... to mi je najveća ljubav uz unuka koji je opet posebna priča. On ispunjava

ostalo vrijeme koje nisam u vrtu i na poslu.

Poruka za kraj?

Uz radne navike koje stvaramo godinama treba biti strpljiv i sve dođe na naplatu, odnosno dođe nagrada u vrijeme kad se najmanje nadaš.



Kako biste se opisali u nekoliko riječi?

Temperamentan, ali i razborit.

Procjenjujete li dobro ljude na prvu?

Ne.

Smatrate li se uspješnim u životu?

Da.

Dvije vrline koje najviše cijenite?

Poštenje i iskrenost.

Dvije mane koje vas najviše nerviraju?

Lijenost i neiskrenost, prijetvornost.

Navijate za ... ?

Za našu reprezentaciju u bilo kojem sportu.

Kućni ljubimac?

Da, pas, belgijski ovčar.

Kad ste zadnji put bili u kinu?

Preferiram sastanke u goricama...

Facebook, Twitter, Viber i sl.?

Ne.

Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv – spašen“?

Da.

KLIMA SVIMA, A NE SAMO NJIMA

Piše: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Potkraj mjeseca lipnja od strane našeg kolege Tomislava Puhanića, prometnika vlakova u kolodvoru Bizovac, upozoreni smo na problem neispravnosti klima uređaja na skretničarskom bloku 1 u njegovom kolodvoru. O istome smo odmah izvijestili voditelja PRJP Istok gosp. Ivana Medveda. Reakcija poslodavca bila je (ne)očekivano djelotvorna i pravovremena, slijedom čega je za svega nekoliko dana u kol. Bizovac dostavljen potpuno novi klima uređaj. Kako posljednjih nekoliko godina ugradnja rashladnih uređaja prijeti da cjenovno sustigne ugradnju grudnih implantata, tako se ekipa iz Bizovca potrudila da preko svojih poznanstava osigura ipak nešto jeftiniju ugradbenu varijantu. Troškove je u cijelosti pokrio SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE-PODRUŽNICA OSIJEK. Za očekivati je da će nakon ove intervencije naše kolege na bloku 1 u Bizovcu puno lakše preživjeti ove već gotovo uobičajene tropske vrućine.





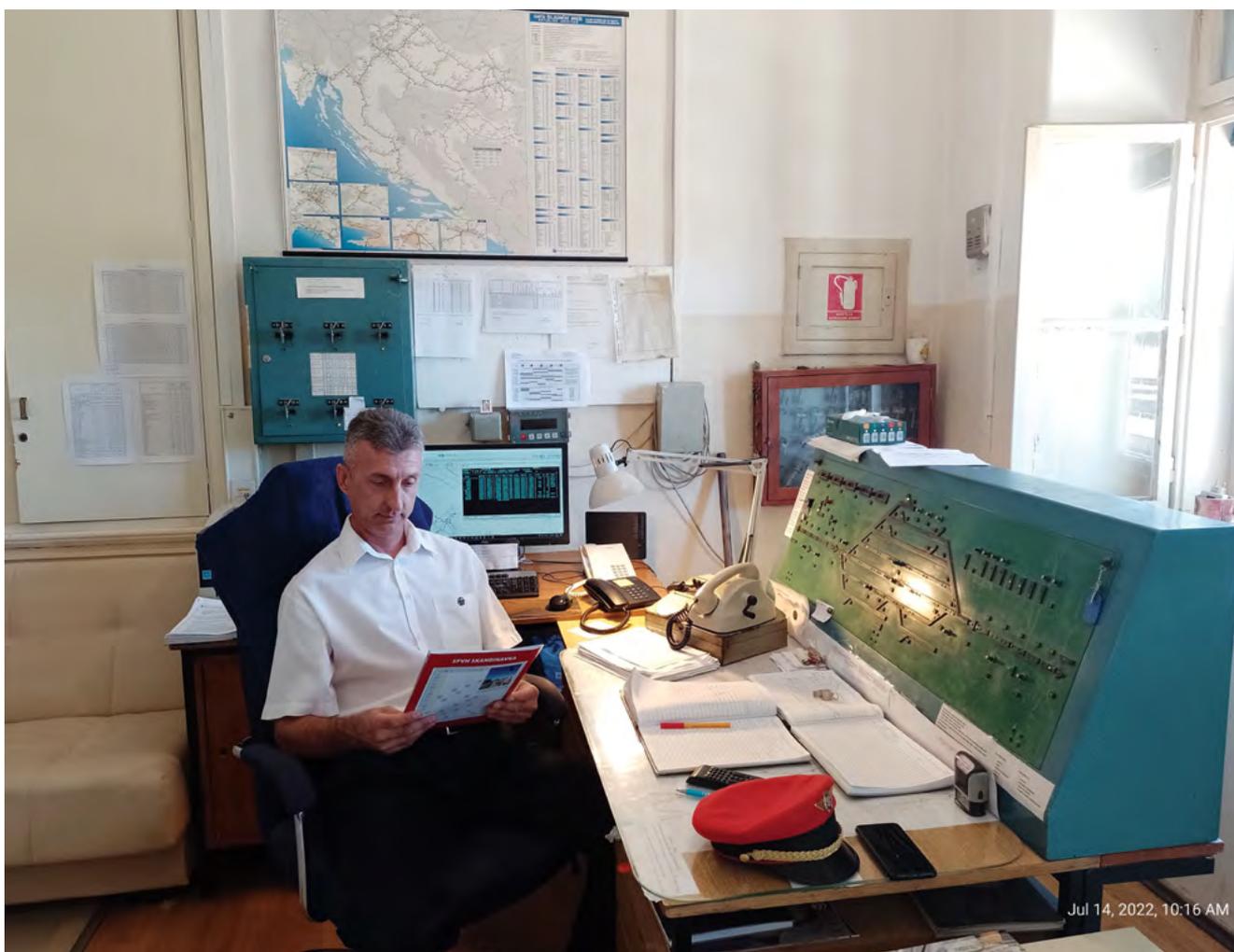
JOSIP MOČIĆ

prometnik vlakova u kolodvoru Drniš

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARAO: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Josip Močić rođen je 1973. godine u Drnišu, gdje i danas živi. Radi u kolodvoru Drniš na radnom mjestu prometnik vlakova, oženjen je i otac je dviju kćeri. Na HŽ-u ima 27 godina radnog staža.



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

Moj željeznički put kreće 1996. godine. Kao razvojačeni branitelj, nakon što je raspisan natječaj za prometnike, primljen sam i odlazim u Moravice, te nakon školovanja stažiram u kolodvoru Žitnić gdje sam najviše radio. Nekoliko godina radim u Drnišu, a još sam povremeno radio u kolodvorima Kosovo, Pađene i Plavno. Nedavno sam dobio ugovor o radu u kolodvoru Drniš.

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

Kako su mi brat i pokojni otac radili na željeznici, a usto i još dva strica, nekako je bio prirodan slijed da i ja budem dio te tradicije. Iako sam se lomio da odaberem nešto drugo ipak je prevagnula obiteljska opredijeljenost i eto tu sam.

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

Pa najviše upoznavanje novih ljudi,

te da je bilo više posla jer se kretalo u obnovu pruge. Iz samih početaka pamtim dinamiku posla i puno stvari koje je trebalo naučiti kako bi moga uspješno obavljati poslove prometnika vlakova. Tu moram zahvaliti starijim kolegama koji su se trudili olakšati mi učenje poslova i propisa, a moram spomenuti i svog mentora Milana Mujana, našeg Gašu, koji je davao sve od sebe da me što bolje osposobi za posao i podršci koju mi je pružao sve vrijeme stažiranja.

Sudionik ste Domovinskog rata.

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU



Kad ste se uključili?

Da, obzirom da nisam služio vojni rok u bivšoj JNA dragovoljno sam se javio 1993. godine u Hrvatsku vojsku kako bi dao svoj doprinos u obrani države.

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

Potaklo me što sam bio prognanik, jer kad niste u svom domu niste cijeli, osjećate se kao stranac u vlastitoj domovini, nešto vam fali i onda kad stasate malo kao osoba ne slušate nikoga, pa ni roditelje, idete pa što bude.

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

Prvih ratnih dana se najbolje sjećate jer to nije nekakav životni protokol, nego prisilna situacija u kojoj nastojite opstati, a prvi ratni dani su bili u okolini Karlovca i kad smo došli na položaj nismo praktično znali ni gdje je sjever ni gdje jug, a o blatnjavom terenu, ja koji dolazim iz Dalmatinske zagore, s kamena, da ne pričam.

Možeš li nam reći nešto više o svom ratnom puti i na kojim terenima si bio?

Bio sam na terenima u okolini Karlovca, Duge Rese, zatim Gaćezele u Vodičkom zaleđu, Dubravice kod Skradina i najviše na, svima znam, Miljevcima gdje sam dočekao i početak veličanstvene akcije "Oluja" odakle sam sa svojim vodom u četiri sata ujutro, uz rub kanjona Krke, krenuo u oslobađanje tog dijela sadašnje Prominske općine. Nakon akcije Oluja bio sam na položajima u Bosni u blizini Drvara.

Što se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?

Definitivno kad nas je zapovjednik postrojio i pitao osjećali se itko da nije spreman za krenuti u akciju, a tebi srce tuče od radosti šta se kreće i ne razmišljaš o mogućim posljedicama.

Imate li neku ratnu anegdotu?

Kad smo išli iz Ličke Kaldreme put Resanovaca kod Drvara ostao nam je kamion u kvaru i jedan kolega ga je osposobio i nastavili smo put dalje, međutim negdje smo krivo

skrenuli i naišli smo na neki objekt od drveta nalik vagonu, na koji je bilo naslonjeno ni manje ni više nego janje na ražnju, reakcija je bila ajme majko evo ih tu su, ali srećom četnici su pobjegli prije.

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?

Odnosi su odlični, bio sam najmlađi u vodu i te ljude sve pamtim kao svoju stariju braću i to su nekako posebna prijateljstva, jer ste bili svjesni da vam netko od njih može spasiti glavu. Iako nas je život odveo na sve strane, kad se vidimo sjetimo se tih dana ponosa i slave... Neki divni ljudi nažalost nisu više među živima.

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

Svim tim problemima se treba pristupiti individualno da se pomogne svakom istinskom branitelju u nekom

momentu života ako treba, da se vodi malo računa o njima, jer najgore je kad oni šta su stvarali državu na kraju je i proklinju.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Pa malo i je. Dosta vremena sam se budio u isto vrijeme noći kao da idem na stražu, ali kasnije sam sve manje o tome razmišljao. Sebi kažeš idemo dalje, progresivno, to je nekakav moto.

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

Poručio bih im da se ne izruguju na način da kažu da je pandemija korone gora od Domovinskog rata i slično. Vidimo na primjeru Ukrajine šta je rat i kad spavaš po štalama i pod vedrim nebom i misliš hoćeš li ostati živ, dok drugi se provode po disco barovima. Ne volim zamarati ni svoju djecu o ratu, bilo pa prošlo, ne ponovilo se više nikada, tako da ne moraju na svojoj koži osjetiti strahote rata.

Bojite li se danas, sada, nečega na poslu?

Pa šta sam stariji sve manje, ali nekakav mali strah postoji naravno, ljudi smo.

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

Imao sam dva „sna“. Igrao sam nogomet u NK DOŠK iz Drniša, bio sam kadet i malo junior, ali karijera je završila. Nogomet sam, malo je reći, volio, baš sam ga obožavao, ali splet okolnosti i život me odveo na drugu stranu, a sad sam u glazbenim vodama gdje sam član Gradskog pjevačkog zbora "Neuma" iz Drniša i klapa "Drniš" i taj san mi se ispunio, tako da je opet dobro, ovdje bar ne moram trčati ha, ha...

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima, plaćom....?

Radni uvjeti su relativno dobri, treba malo modernizacija pokucati na vrata, a plaća po najavama bi trebala ići gore. Već me bilo strah da ćemo zaostati u svemu, jer ovo šta smo sad imali je već debelo pojela inflacija.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Pozdrav svim kolegicama i kolegama, ne dajmo se, bit će bolje!



ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU

NOĆ MUZEJA, ZREČE

PIŠE: Vjekoslav Suton
FOTO: Aljaž Topič



U Sloveniji se tradicionalno u ljetnim mjesecima održava Noć muzeja. Tako je bilo i ove godine. To je bilo u subotu dana 18.06.2022. U Zreču nekad krajnjem kolodvoru uskotračne pruge kolosijeka 760mm koja je počinjala od kolodvora Poljčane se također održavala Noć muzeja na koju sam bio pozvan i ja. Zreče je naselje, gradić od nešto preko 6000 stanovnika. Nalazi se sjeverno od Celja nekih tridesetak kilometara udaljen. Od kolodvora Poljčane koji se nalazi na magistralnoj pruzi Zidani Most-Maribor-Austrija do Zreča nekad je postojala uskotračna pruga dužine dvadesetak kilometara. Glavna sirovina koja se prevozila tom prugom je bio ugalj. Postojao je rudnik a u šezdesetim godinama kada je počelo masovno zatvaranje malih nerentabilnih rudnika u bivšoj Jugoslaviji i ovaj je zatvoren. Isto je doživjela i uskotračna pruga. Ipak ispred kolodvorske zgrade postavljen je mali spomen vlak.

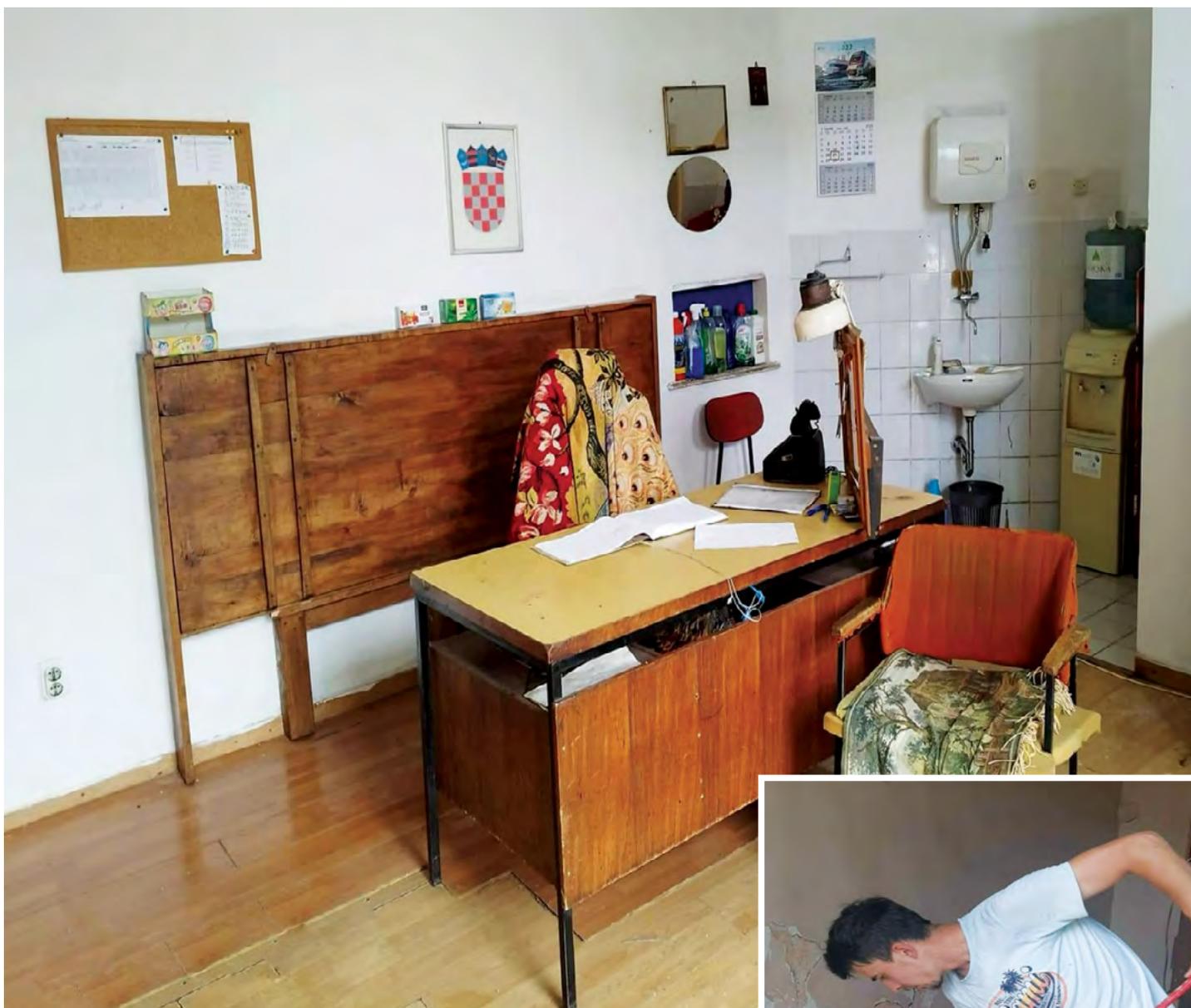
Zahvaljujući lokalnim entuzijastima u zgradi kolodvora napravljen je i mali muzej. Zahvaljujući još jednoj skupini entuzijasta došlo se na ideju postavljanja pruge i vožnje po istoj sa parnom lokomotivom. Ispravna parna lokomotiva nakon ukidanja uskotračne pruge u Željezari Jesenice tamo je pronađena. Željezara Jesenice imala je preko 10 000 m uskotračnih kolosijeka. Lokomotiva je nakon željezare najprije bila u Željezničkom muzeju Ljubljana gdje je vozila po kolosijeku dužine nekih parsto metara. Sada je lokomotiva 71-012 u Zreču. U Zreču su u međuvremenu ugrađene 2 skretnice i položeno parsto metara pruge. Za ovu manifestaciju lokomotiva je potpaljena nešto prije 10 sati. Da bi lokomotiva dobila radni pritisak i mogla voziti potrebno je oko 150 minuta. Već poslije podne dolazili su posjetitelji. Bilo je tu starijih ljudi koji su se prisjetili nekadašnjih vremena kao i mlađih roditelja sa

djecom. Lokomotiva je ostala aktivna do pola noći kada je zagašena. Na žalost ja nisam mogao ostati do kraja nego sam bio vezan na vlak kako bi se uspio vratiti doma. Stigao sam vlakom iza 15 sati u Poljčane. U 18 sati počeo sam projekciju dia filmova sa nekadašnjih uskotračnih pruga u BiH kao i kratko predavanje o tim prugama u Zreču. I slijedio je povrtak u Poljčane na vlak malo prije 21 sat. Bio je to jedan lijep sunčan dan lijepo iskorišten.

Nešto malo o lokomotivama serije 71. Ukupno je bilo 30 lokomotiva te serije i uglavnom su radile na industriji u rudnicima, šumarijama i željezarama. Sve lokomotive su napravljene i isporučene Kraljevini SHS 1922. kao ratna šteta nakon Prvog svjetskog rata od strane poražene Njemačke. Napravljene su u tvornici Orenstein & Kappel U Berlinu.

TEK SMO POČELI!

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



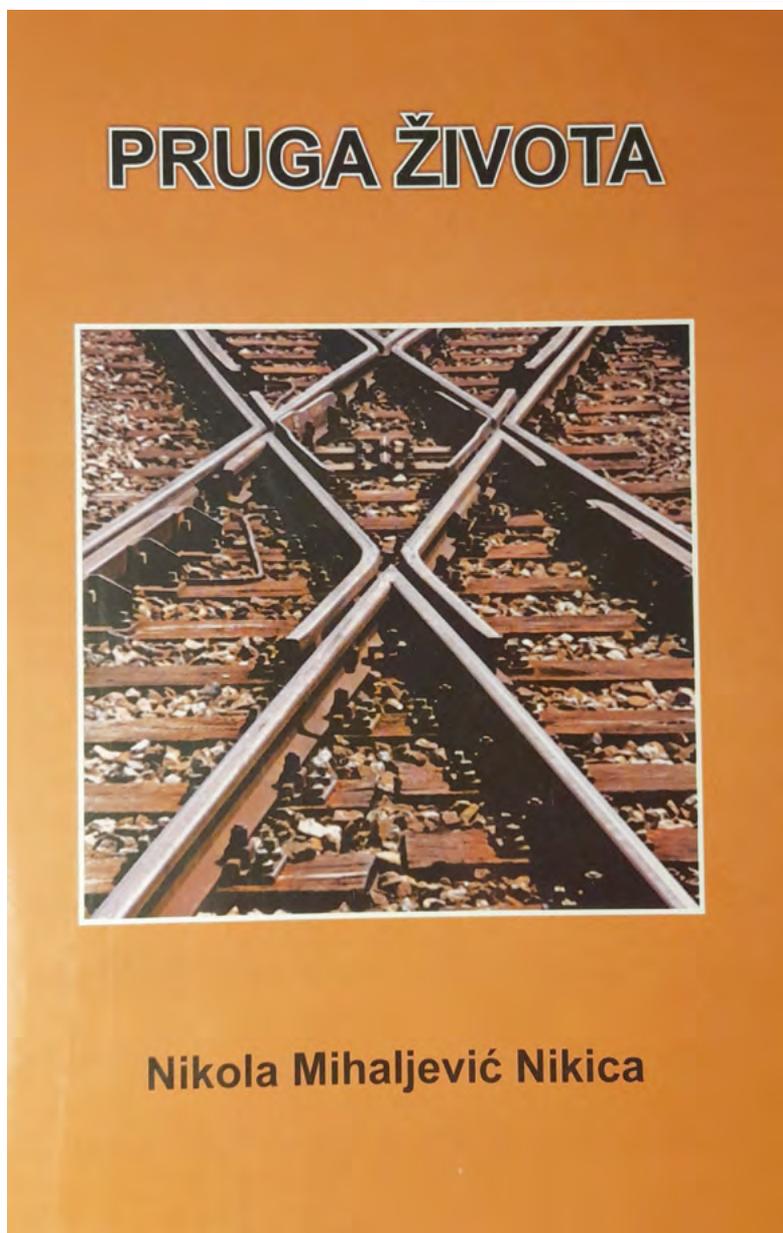
Nakon kraće pauze tijekom zimskog perioda, a usporedo s dolaskom lijepog vremena, priča vezana uz poboljšanje radnih uvjeta u Regiji Istok ovih dana ide dalje. Ovaj put riječ je o krečenju bloka 2 u kolodvoru Čačinci kojeg se dragovoljno prihvatio naš kolega Petar Kojić, inače najmlađi skretničar na ovom dijelu pruge. O njemu smo već pisali u jednom od naših prethodnih tekstova („Mala soba 3 sa 3“, NA PERONU br. 105, listopad 2020.g.) kada je aktivno sudjelovao u uređenju prostorije za odmor u kol. Zdenci-Orahovica. Kao što je tom prilikom bio glavni majstor za

postavljanje „knauf“ ploča, tako je i ovaj put bio glavni za sve faze krečenja bloka 2; nanošenje impregnacije, gletanje te naposljetku i samo bojanje zidova. Materijal potreban za izvođenje radova (kao i u većini prijašnjih slučajeva) osigurao je SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE - Podružnica Našice. Nakon što je ovo mjesto rada dobilo svoj konačni izgled, utisak je da je u ovoj vrsti poslova prim. dr. Branko pl. Mazur dobio dostojnog nasljednika. Za očekivati je da ćemo o kolegi Petru još puno puta pisati na ovaj način, jer kako on sam kaže: „Tek smo počeli!“



ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković
FOTO: Internet



U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ ponovo je na redu predstavljanje djela jednog od domaćih autora. Ovaj put riječ je o knjizi „Pruga života“ koju potpisuje još jedan naš kolega; gosp. Nikola Mihaljević - Nikica. Uistinu je teško u kratkim crtama predstaviti Vam ovog po svemu jedinstvenog čovjeka i sve ono što je obilježilo njegovu više nego bogatu karijeru. Osim što je većinu svog radnog vijeka proveo na radnom mjestu strojovođe, gosp. Mihaljević bio je i istaknuti sindikalni aktivist kako u bivšoj državi, tako i u samostalnoj Hrvatskoj. Jedan je od osnivača

Sindikata strojovođa Hrvatske te ujedno i organizator prvog željezničkog štrajka na vinkovačkom području. Njegov književni rad objedinjen je u 13 objavljenih knjiga, a jednako je bio plodonosan u poeziji i u prozi. Dugo godina pisao je novinarske tekstove koje je sazeo u 14 zbornika radova, a objavljivani su u 28 različitih časopisa i novina. Međunarodni je teniski sudac i zahvaljujući tom statusu obišao je gotovo čitav svijet. Isto tako, još uvijek je aktivan u igranju tenisa o čemu svjedoče i mnogobrojne diplome, medalje i pehari s raznih turnira odigranih ne samo u Hrvatskoj već i izvan njenih granica.

Aktivni je sudionik Domovinskog rata, nagrađivani humanist, dobitnik nekoliko nagrada za životno djelo i još puno toga što zbog ograničenog prostora ovom prilikom ne možemo spomenuti. Mjesto gdje se svi ti podaci mogu pronaći upravo je knjiga o kojoj nam je nekoliko riječi rekao sam autor...

Poštovani gosp. Mihaljević, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoju knjigu „Pruga života“. Za sam početak recite nam što Vas je to ponukalo, odnosno inspiriralo da ju napišete?

Knjiga „Pruga života“ sa preko 120 slika iz osobne arhive i mnogih članaka iz novina predstavlja presjek i podsjetnik na život i bunt u radu na željeznici, pa uključenost u sport i organizaciju za prijatelje u nogometu i tenisu, osvrt na rad u Sindikatu strojovođa Hrvatske i nešto osobnih podataka.

Da krenemo od samog naslova knjige - „Pruga života“. Utisak je da nije riječ samo o simboličnom izrazu...

Naslov je definiran ljubavlju koju ja osjećam prema željeznici. Ta ljubav zvanično traje od 1964. godine kada sam krenuo na zanat u Vuču vlakova Vinkovci ili kako se tada govorilo; u Dizel depo za elektro-mehaničara na dizel vučnim vozilima. Radno je trajala 5 godina na održavanju svih serija lokomotiva i šinobusa, 17 godina vožnje i 10 godina kao instruktor vuče, da bih konačno 2000. godine otišao u mirovinu.

Možete li nam reći nekoliko riječi o sadržaju same knjige?

Knjiga na neki način opisuje razvojni put jednog mladog željezničara na stručnim stvarima, a posebno je značajna zbog bunta prema šefu Dizel depoa kada sam kao mladi majstor predložio jednu nadogradnju kao patent na lokomotivi serije 642, a koju ideju je šef rezolutno odbio. Nakon nekog vremena na popravak dolazi lokomotiva iste serije iz

Doboja i ima ugrađen taj patent.

Knjiga ima 262 stranice, a pored osnovnog tekstualnog dijela u njoj se nalaze i 120 fotografija, te gotovo isto toliko preslika raznih novinskih članaka. Gotovo da ste u nju prenijeli čitav svoj život i rad...

Nije moguće napisati sav rad, ali u knjizi „Pruga života“ i „Naših 40 godina“ koju sam napisao za 40. godišnjicu teniskog kluba, opisao sam jednog željezničara koji uvijek kaže: „Jednom željezničar, uvijek željezničar“.

Početni dio knjige posvetili ste Vašem sindikalnom djelovanju i borbi za radnička prava. Tu je posebno zanimljiva činjenica da ste bili sindikalista još u doba bivše države, kao i to da ste u vrijeme raspada iste bili jedan od osnivača Sindikata strojovođa Hrvatske u Vinkovcima. Dva vremena, dva sustava, dva sindikata, a Vaša kritika gotovo ista...

Kroz život posvećen radu i traženju neke radničke pravde, evidentno sam ostavio pisane dokumente o svom sindikalnom djelovanju kao jednog od sudionika u osnivanju sindikata, kasnije predsjedniku u Vuči vlakova Vinkovci i mnogim člancima za i protiv rada i nerada. Nezadovoljan time što mi mladi nismo mogli dobiti prostor od stare strukture, pišem svoje prvo protestno pismo u list „Željezničar“ i kako to pismo bude objavljeno (zaslugom tadašnjeg urednika Franje Kesejića i mlade novinarku Vlatke Škorić), zapažen odjek imalo je to da se radnik drznuo napisati nešto protiv šefa. To je ujedno i odredilo moje daljnje pisanje koje je nakon godina i godina rezultiralo pisanjem u brojne novine i 13 napisanih knjiga.

Poglavlje knjige koje dominira kako podacima, tako i fotografijama jeste sport, ponajviše tenis. Reklo bi se da je on za Vas bio puno više od samog sporta...

Kao junior u NK „Lokomotiva“ Vinkovci od 1964. godine, kasnije aktivni igrač i poslije završene karijere koja je bila prestala odlaskom na vožnju kao strojovođa, posvetio sam se od 1980. godine radom i igrom u Teniskom klubu „Vinkovci“ u kojem djelujem i danas. Za moj rad u klubu, pisanje o tenisu, organizaciji

i sudačkoj organizaciji, Teniski klub „Vinkovci“ dodijelio mi je „Zlatnu plaketu“ i priznanje „Počasnog člana“ kluba. A za ukupni rad u sportu i pisanju dobitnik sam „Diplome Vukovarsko-srijemske županije“, što je u mom slučaju nagrada za životno djelo. Ovakvo priznanje nije dobio ni jedan željezničar. Za knjige koje sam objavio dobio sam mnoga priznanja i gost sam u 28 novinskih izdanja i u 22 knjige gost autor, preveden sam u 4 knjige na engleski i njemački jezik. Kao posebno priznanje i čast čini mi uvrštavanje u „Leksikon vinkovačkih zaslužnih građana“ u povijesti grada Vinkovaca.

U knjizi ste opisali i svoja mnogobrojna poznanstva i susrete s osobama iz javnog života; politike, sporta, umjetnosti, estrade... Neke od tih osoba odavno su postale nezaobilazan dio hrvatske povijesti. Možete li za ovu priliku spomenuti nekoliko onih najznačajnijih čija imena možemo pronaći u Vašem sadržaju?

Na promocijama knjiga bili su mi ugledni glumci i političari: Vanja Drah, Boris Buzančić, Nada Subotić, Duško Gojić, Ana Karić, Vojo Šiljak, Arsen Dedić i posebno mi je bilo čast da je moj gost bila Savka Dabčević Kučar. Za ukupan rad me primio tada predsjednik RH Ivo Josipović.

Knjiga osim što je na neki način Vaša osobna biografija, sadrži i neke događaje koji su obilježili noviju hrvatsku povijest, poput tekstova iz Domovinskog rata, kao i vremena koje mu je neposredno prethodilo...

Pjesme, tekstovi i skupljanje članaka postali su dio mog života ostavljajući tako autentične povijesne podatke. Zapažen odjek imalo je moje pisanje protiv štrajka sindikata iz Knina prije početka Domovinskog rata i pisanje o ratu iz rovova Nuštra, a tekstovi su se objavljivali u listu „Željezničar“, „Večernjem listu“, „Vinkovačkom listu“, književnom listu „Obzor“ i mnogim drugim.

Kao poseban dodatak u knjizi se našlo i nekoliko pjesama. Taj dio Vašeg opusa posebna je priča...

Svakako je i taj pjesnički dio mog opusa dobio zapažen trag, a neke pjesme prevedene su mi na engleski i njemački jezik, te uvrštene u novine i knjige.

Što biste Vi osobno istaknuli kao posebnu vrijednost koju knjiga sadrži?

Sama vrijednost knjige je u povijesno autentičnim podacima kroz vrijeme kada sam prvi puta vidio vlak oko 1954. godine i pitao tatu kako se zove lokomotiva. Tata kaže: „To je sine serija 62“. Sjećam se da sam se u čudu pitao: „Kako se lokomotiva može zvati brojem?“ Ti brojevi lokomotiva i vagona pratili su me cijeli radni vijek, kao i sve željezničare od nastanka željeznice i valjda zauvijek. Još je moj djeda Nikola prije Drugog svjetskog rata bio strojovođa i vozio manevru serije 62.

Jeste li pri izdavanju knjige imali kakvu pomoć bilo od strane željeznice i organizacija vezanih uz nju, bilo od lokalne samouprave ili drugih državnih institucija?

Pomoć od željeznice nisam dobio osim od Vlatke Škorić koja mi je sve pomogla u pripremanju prijašnjih knjiga i posebno kod „Pruge života“, a lektorica je bila prof. Tea Srednoselec, inače kćer strojovođe Josipa.

Promocija „Pruge života“ bila je takva da bi joj mogli pozavidjeti i mnogi puno eksponiraniji pisci i književnici. Možete li nam reći nekoliko detalja o tom događanju?

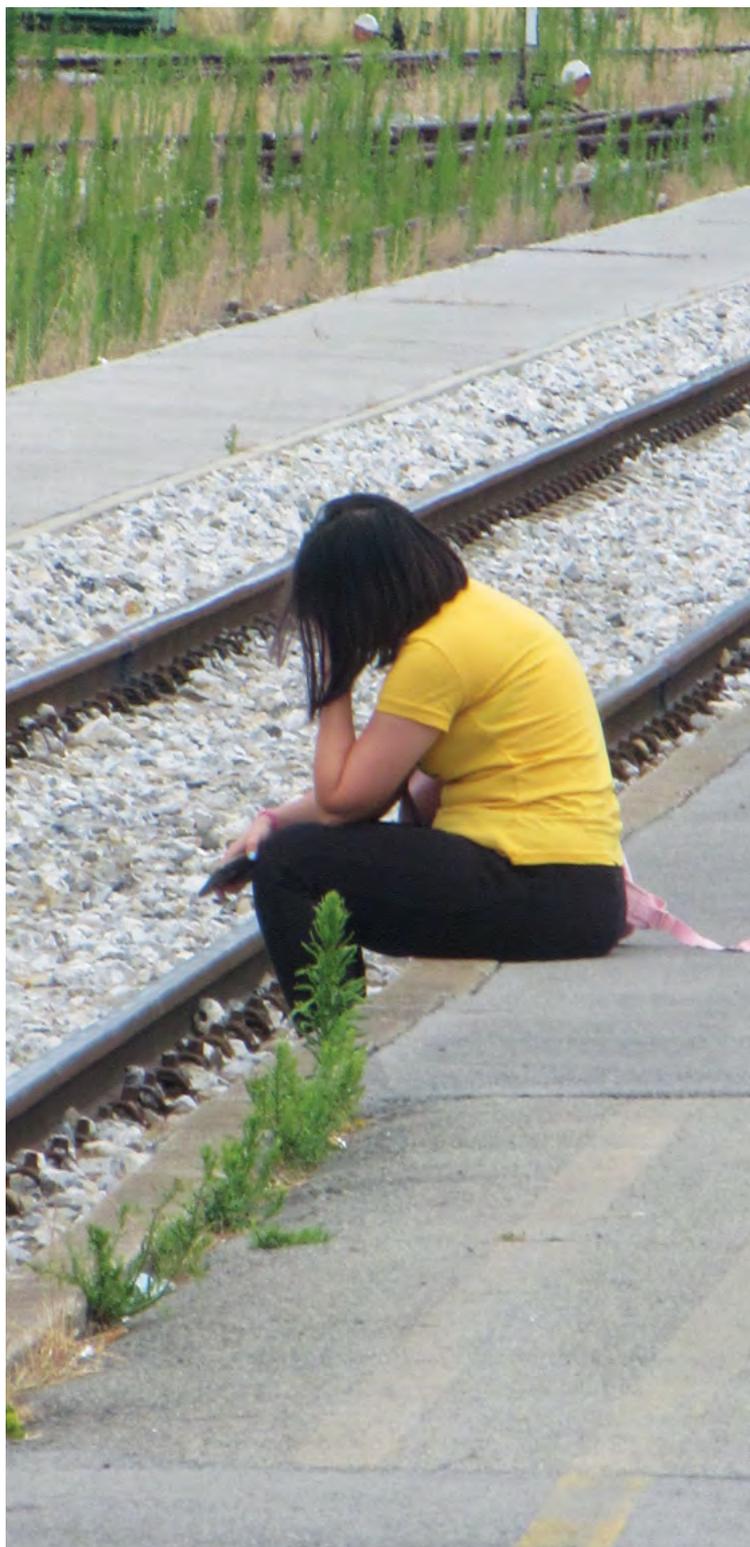
Glavna promocija održana je u Tehničkoj školi u Vinkovcima. Taj detalj je zanimljiv jer je moj profesor književnosti Miroslav Johler (jedan od najcjenjenijih profesora u Vinkovcima) jednom rekao: „Bilo bi lijepo da se netko nekada s promocijom svoje knjige vrati školi koju je pohađao“. To sam učinio na veliko iznenađenje i podršku prijatelja, a na samoj promociji bilo je prisutno njih oko sedamdesetak. Vlatka Škorić bila je voditeljica i objavila članak s mojom slikom u listu „Željezničar“. Dodatak toj promociji bio je u knjižnici i čitaonici u Nuštru u kojem živim od 1976. godine.

Na samom kraju recite nam gdje se knjiga može naći ili eventualno informirati o njoj?

Na žalost, knjiga se više ne može nabaviti u slobodnoj prodaji, ali se može posuditi u knjižnicama Vinkovci i Nuštar ili u izravnom kontaktu sa mnom.

DOGOVOR KUĆU GRADI ILITI KOLEKTIVNO UGOVARANJE - III *u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**KAVA NA REŠOU JE
TAMAN ZAKUHALA
KAD JE WALTER S
UNUČICOM UŠAO
U PROMETNI
URED. RITUAL JE
BIO UOBIČAJEN:
DJEDA JE NA
STOLU ČEKALA
VRUĆA KAVA,
A UNUČICA JE
VESELO OTIŠLA DO
NIKOLINOG STOLA
GDJE JU JE VEĆ
ČEKALA OMILJENA
ČOKOLADICA I TRK
U IRENINO KRILO.**

Kavana rešou jetaman zakuhala kad je Walter s unučicom ušao u prometni ured. Ritual je bio uobičajen: djeda je na stolu čekala vruća kava, a unučica je veselo otišla do Nikolinog stola gdje ju je već čekala omiljena čokoladica i trk u Irenino krilo. Šef je čuo da je došao Walter i priključio se kavi u prometnom uredu i s uzdisajima ispričao muku sa unošenjem novog stola. Walter je rekao da stari stol nije ne znam što, a znački je pogledao i novi. Samo je odmahnuo rukom i rekao da novi stol nije ništa bolji od starog. Samo što se zove novi. Uglavnom, nije bilo drugog, takav je ugovoren i kupljen i to je to. Walter je nazvao sina koji se inače bavi sličnim poslovima i on je poslao svoje radnike iz firme da unesu novi i izbace stari stol iz prometnog ureda. Dok su radnici to radili, Walter je ispričao kakvi su nekada bili stolovi u kolodvorima. Doslovno neuništivi. Natopljeni tintom i petrolejom, ali kad se očiste, a pogotovo prebruse – budu kao novi i što je najvažnije čini se neuništivi. Sjetio se da su jednom prilikom čak na kolodvoru zaklali bravca i rastrancirali ga stolu. Oprali ga i sredili, sutradan kad je naišao kontrolor ništa nije primijetio. Uglavnom, Nikola i Irena su se dali na uređenje novog stola. Nikola je isprintao i pažljivo naljepio natpise na ladice

da se točno zna što ide u koju ladicu, a ne da se „bunari“ po ladicama kad ti nešto treba. Irena je napisala na oglasnu da se pazi i da nikom ne padne napamet bez podmetača da stavlja čaše, šalice i hranu bez podmetača. Navečer, kada je došla B&B smjena Nikola je pokazao kako je organizirao ladice. Irena je priprijetila da neće primiti smjenu ako stol bude masan, flekav ili prljav. Već kad su došli u noćnu smjenu, stvari nisu bile u ladicama kao je Nikola označio. Na Nikolinu primjedbu da opet mora „bunariti“ po ladicama da nađe stvari, iz dnevne smjene samo su mu lakonski dobacili na izlasku iz reda da tko je on da određuje što će biti u kojoj ladici. Dobacio im je da neka oni odrede, na što su odgovorili da im ne pada napamet i da to nema smisla – jednostavno neka svatko stavlja u ladicu ono što želi i kako želi. Irena ga je morala smirivati i tješiti da se ne sekira i da to nije vrijedno njegove sekiracije i izbacivanja iz takta. U slijedećoj dnevnoj isto je morao učiniti i Nikola s Irenom – morao ju je tješiti i smirivati. Kada je našla masnu mrlju htjela je sve pobacati sa stola. A doslovno je „zamračila“ kada je u ladicama tražila blok naloga i našla masni papir u koje je bio umotan ostatak bureka. Počela je plakati od muke jer je vidjela

da su mrvice iz navedenog papira zamastile novu uniformu. Uzalud ju je Nikola tješio i pokušavao vlažnom maramicom ukloniti fleku. Ljutita Irena nazvala je Bornu iz noćne smjene i rekla mu da je baš briga što ga je probudila i što je napravio ostavivši komad bureka u masnom papiru u ladici. Borna ju je samo otkao i rekao što se pjeni, stol ko' stol, zaboravio je burek pa šta. Oduvijek se moglo naći ostatke hrane u ladicama stola i gdje to piše da on ne smije jesti burek za radnim stolom pa makar on bio i novi. To radi oduvijek i nikad nikom nije smetalo. Šta sad ona i Nikola izvode i prave se bolji od drugih.

Irena i Nikola su samo ćutke sjeli za novi stol podbočili glave rukom i nastavili raditi s uništenim poletom.

Pomoćnik šefa Donat spremio je onih nekoliko vijaka što mu je ostalo od popravka starog stola. Osvrnuo se po uredu i našao te spremio zajedno s vijcima i ljepilo za hvatanje glodavaca. Podignuo je obrvu i s diskretnim osmjehom, sam sebi na glas rekao: „ Vidim da neće proći dugo vremena da će se u novom stolu pojaviti miševi. A koliko vidim već se klima i trebati će ga popravljati....“

SPVH SKANDINAVKA

U SMJERU STRELICE: KRIZANJE ZELJEZNICKE PRUGE I CESTE U ISTOJ RAZINI	REDATELJ KENOVIC	HTV-ov UREDNIK I VODITELJ, DENIS	OSJETITI MIRIS ČEGA, ONJUSITI	ČLAN SENATA	NEOBRA- ĐENO ZEMLIŠTE OBRASLO TRAVOM													
DUŠEVNA BOL, TUGA																		
NIZOZEMSKI MASNI SIR ZUTE BOJE (EDAMAC)																		
GODIŠNJI UROD																		
PODRUČJE EMIROVE VLASTI																		
OTVORITI USTA (ZINUTI)																		
NEVENA RENDELI			BROJČANA JEDINICA GLASNOĆE TOVAR, BREME			NAČIN UKRCAJA I ISKRCAJA VOZILA BEZ DIZALICE	RIBARSKA MREŽA VELIKIH OKA	AUTOR: ZELJKO JANDRAGIĆ SANDRA OH	SKLONOST AVANTURA- MA, PUSTO- LOVSTVO	PRILOG: S NAPOROM, MUKOTRPN	DONJI DIO POSUDE	RIBLJA JAJAŠKA, MRJEST	PISARČIĆ (REG.)					
SASTAVNI VEZNIK	GLUMICA U TV-SERIJ BLAGO NAMA																	
NASELJE KOD KRAPINSKIH TOPLICA				MLAD ČOVJEK, MLADAC	MASIVNA CIPELA, GOJZERICA EMANUEL OD MILJA													
NAPREDO- VANJE U STRUČNOSTI I ZVANJIMA								ZAPOVIJEST LOVAČKOM PSU OPELOV AUTOMOBIL										
STARE MJERE ZA TEZINU				UVIJENO (U PAPIR) PREVODI- TELJIČA KOVAC							AMY IRVING ISTOK (ENGL.)							
RJEKA KOJA KOD ONISA UTJEČE U JADRAN						PREDVORJE (FR.) PRAPOČETAK							"CELZIJ" SVJETIONIK KOD KRALJEVICE					
SIMPATIČNI SPIELBER- GOV IZVAN- ZEMALJAC			BIV. KOŠAR- KAŠ KUKOČ FRANCUSKI SLIKAR, GEORGES de				LJESTVE ZA PRACENJE TUNA U MOKRU OTVORENA GALERIJA											
SEOSKO IMANJE UDALJENO OD GRADA					VREMES- NOST NESPOLNE STAINICE GLJIVA												REDATELJ DE PALMA	
"TRAINING"				TURSKI VOJNICI ARNOLD OD MILJA							"TOBRAMI- CIN" BIVŠI PJEVAČ KABILJO							
GRAD NA JAP. OTOKU KYUSHU (3. = T)					NEUSPJESI U BORBI TOPLI NAPI- TAK (GAJ)							ŠPELA ROZIN UDARAC U KARATEU (ATEMI)						
RIMSKI 5	TALJANSKI GRAD NA OBALI JADRANA SPJEV							ORUĐA ZA RAD PORED, KOD, PRI										
BIVŠA NJEM. BIATLONKA, ZLATNA OLIMPIJKICA, MAGDALENA						VELIKI INDONEZU- SKI OTOK "LITRA"												
PRODUŽI DALJE!										RASVJETNI PLIN (SIMBOL Ne)								

RJEŠENJE: žalosť, edamer, ljeřina, emirat, ziniti, nr, son, i, tara rosandić, čret, okovanĳa, karĳera, aprot, oke, umotanano, ai, ećina, antre, c, eć, toni, tunara, salaš, starest, tra, askeri, tob, oita, porazi, šr, v, ortona, alati, neuner, sumatra, i, prijelaz, neon.