

»IDEMO NA MORE« – KULTURA ODLASKA ČLANOVA RADNIČKIH KOLEKTIVA U MEĐIMURJU NA GODIŠNJI ODMOR NA JADRANSKO MORE OD PEDESETIH DO SEDAMDESETIH GODINA

“LET’S GO TO THE SEASIDE” – THE CULTURE OF WORKERS’ COLLECTIVES FROM MEĐIMURJE GOING ON VACATION TO THE ADRIATIC SEA FROM THE 1950S TO THE 1970S

Mirna LADAŠIĆ TURK

Obrt Scriptorium

mirna.ladasic@gmail.com

Received/Primljeno: 1. 4. 2025.

Accepted/Prihvaćeno: 19. 5. 2025.

Review/Pregledni rad

UDK / UDC: 379.83:331.322(497.524)“195/197”

[338.48+711.455] (497.5-210.5)“195/197”

SAŽETAK

Dok danas odlazak na godišnji odmor predstavlja uobičajenu praksu kod većine obitelji, sredinom prošlog stoljeća to je bilo gotovo pa nezamislivo. U članku ponajviše kroz tjednik Međimurje, ali i postojeću literaturu i statističke godišnjake pratimo uvođenje navike odlaska na godišnji odmor stanovništva Međimurja. Kroz rad će se analizirati izgradnja prometnica i rast broja prometnih vozila, zakonski propisi vezani uz godišnji odmor, gradnja odmarališta te u konačnici odlazak pripadnika radničkih kolektiva u njih. Za primjer je uzeto poduzeće Čateks jer je upravo o njemu najviše dostupnih izvora.

Ključne riječi: godišnji odmor, Jadransko more, radnički kolektivi, socijalizam, Međimurje

Key words: annual vacation, Adriatic Sea, workers collectives, Međimurje

UVOD

Iako je industrija u Međimurju postojala i ranije, tek po završetku Drugog svjetskog rata započinje preobrazba stanovništva iz zemljoradničke poljoprivredne u građansku. U ruralnim je krajevima taj proces bio sporiji, međutim, veliki radnički kolektivi Međimurja zapošljavali su desetke tisuća ljudi i s vremenom se navike stanovništva mijenjaju. Jedna od misija u procesu stvaranja suvremenog socijalističkog čovjeka¹ bila je i ostvarenje godišnjeg odmora, pri čemu bi radnici osim uspješnog ispunjenja vlastitog slobodnog vremena i godišnjeg odmora bili i učesnici gospodarskog rasta vezanog uz sektor turizma. Međutim, brojne su prepreke bile na putu, od neizgrađenih prometnica, preko nepostojanja odmarališta, pa sve do standarda koji je i dalje bio nedovoljan za ležerno provođenje odmora na Jadranskom moru.

IZGRADNJA PROMETNICA I NABAVA PROMETNIH VOZILA

Kao osnovni preduvjet odlaska na odmor je izgradnja prometnica i postojanje ili posjedovanje motornih vozila. Iako povijest prve cestovne mreže u Međimurju seže još u 18. stoljeće, ozbiljnije prometnice nastajale su tek stoljeće kasnije, pa je tako prva pruga sagrađena 1860. godine i povezivala je

¹ O procesu stvaranja socijalističkog čovjeka vidi: ur. Duda, Igor, *Stvaranje socijalističkog čovjeka. Hrvatsko društvo i ideologija jugoslavenskoga socijalizma*. Zagreb – Pula 2017.

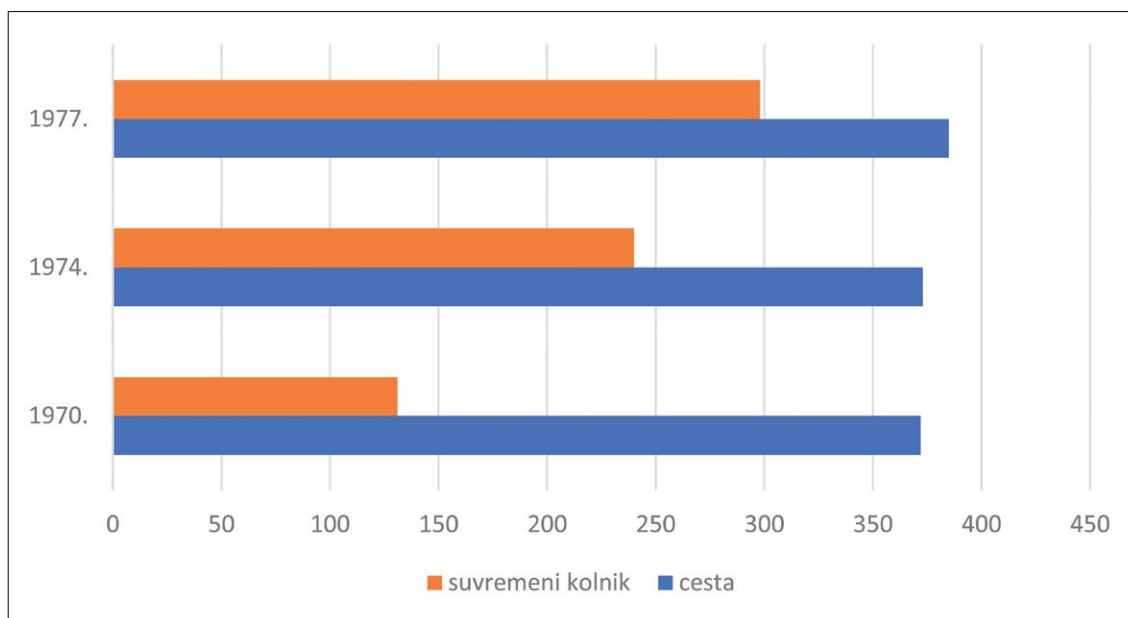
Tablica 1. Broj registriranih putničkih automobila u Međimurju.

Godina	1955.	1960.	1964.	1970.	1974.	1978.
Automobili	38	160	324	2149	4925	8920

Izvor: Statistički godišnjak FNRJ 1961., 528., Statistički godišnjak SR Hrvatske 1971., 332., Statistički godišnjak SR Hrvatske 1979., 360., Statistički godišnjak SR Hrvatske 1975., 338., Statistički godišnjak SFRJ 1965., 613.

Budimpeštu s Trstom preko Međimurja. To je ujedno i prva pruga na području današnje Hrvatske. Željeznička povezanost Čakovca se širila pa će tako Čakovec postati gospodarskim centrom Međimurja što će osim radne snage privući i mnoge poduzetnike.² Što se cesta tiče, one su gotovo u potpunosti prije socijalizma korištene za zaprežna kola. Za prve poslijeratne godine nemamo podatke, ali godine 1955. u Međimurju je njihova dužina bila 749 km od čega samo 2 km asfaltiranih. Što se motoriziranih vozila tiče, bilo je 122 kamiona i teretnih prikolica, 2 autobusa, 38 putničkih automobila te 31 traktor s dozvolom za prijevoz po cestama. A računajmo da je to već desetak godina socijalizma. Ove će se brojke upravo u nadolazećim desetljećima drastično povećavati, što možemo vidjeti i u priloženoj tablici. Vidi se da je do sredine šezdesetih putnički automobil predstavljao izraziti luksuz, a i početkom sljedećeg desetljeća malo je obitelji koje si ga mogu priuštiti. Tek krajem sedamdesetih dolazimo do stanja u kojem otprilike svaka druga obitelj posjeduje putnički automobil.

U istom su razdoblju napravljeni i značajni pomaci u modernizaciji, odnosno asfaltiranju cesta. Započelo se s asfaltiranjem ceste Čakovec – Letinski most, godine 1970. pušten je u promet novi cestovni most preko Drave kod Varaždina, a godinu kasnije je izgrađena i cesta s nadvožnjakom u zapadnoj industrijskoj zoni Čakovca.³ Kao što i sam graf prikazuje, kilometri asfaltirane ceste u razdoblju od godine 1970. do 1977. i više su se nego udvostručili. Graf nam također svjedoči postojanju gotovo kompletne cestovne mreže i prije, međutim, samo stanje tih cesta je očito bilo izrazito kritično.

**Graf 1.** Cesta u kilometrima

Izvor: Statistički godišnjak SR Hrvatske 1975., 338., Statistički godišnjak SR Hrvatske 1979., 360, Statistički godišnjak SR Hrvatske 1971., 332.

² Kalšan, Vladimir, O gospodarskoj povijesti Čakovca, Muzejski vjesnik 18/19., 1996., 61-59., Kalšan, *Građansko društvo u Međimurju*, Čakovec, 2000., 91.

³ Kalšan, *Međimurska povijest*, 393, 405, 406, 411.

Što se tiče autobusnog prometa, prvu autobusnu liniju u Međimurju 1949. godine otvorilo je Auto-transportno poduzeće Varaždin. Tada, kako se službenici prisjećaju, nije bilo nikakvog voznog reda ni autobusnih stajališta, a vozila su bila stara i nisu pružala ni najosnovniji komfor. S time očekivano ni putnici nisu bili zadovoljni, pa se tako u novinskoj rubrici »Čitaoci nam pišu« putnici žale na nepotrebnu gužvu na autobusnom stajalištu. Predlažu da se na postojećem stajalištu označe mjesta parkiranja s pravcem kretanja te vozni redovi pojedinih autobusa. Na taj bi se način izbjegle nepotrebne gužve, a najvažnije i putnici bi bili zadovoljni jer bi vidjeli da se i o njima vodi briga.⁴ Nakon uvođenja voznih redova, putnici se ne prestaju žaliti. Tako se gospodin iz Čakovca žalio da je ormarić s voznim redovima neprimjetan, zaštićen žičanom mrežom koja otežava čitanje, slova su premala te se ne vide u mraku.⁵ Sredinom sedamdesetih dolazi do promjena i uvođenja novih linija, suvremenijih vozila te voznog reda prilagođenog putnicima. U daljnjoj modernizaciji gradi se autobusni kolodvor, autobusna stajališta te se otvara velik broj stalnih linija. Osim stalnih linija, organiziraju se putovanja, izleti i djelatnici javnog prometa ističu da im je briga za putnika na prvom mjestu.⁶ Vidimo dakle, da su u vrijeme modernizacije kolnika stvoreni uvjeti i za modernizaciju autobusnog prijevoza.

Kako cestovni promet u Jugoslaviji, pa tako i Hrvatskoj postaje sve gušći, željeznica je time sasvim očekivano počela polako gubiti putnike i nije se mogla nositi s cestovnom konkurencijom. Primjerice, samo u razdoblju od 1965. do 1968., broj željeznicom prevezenih putnika u Hrvatskoj pao je s 71,4 na 58,7 milijuna.⁷ Posljedice takvog trenda osjetile su se i na području Međimurja. Da bi zadržali putnike uvode sve više putničkih i brzih vlakova te šinobusa. Obnovljen je i željeznički kolodvor u Čakovcu. Također, godine 1961. započeta je rekonstrukcija pruge Varaždin – Kotoriba, govorilo se o izgradnji putničke stanice Buzovec te o uvođenju direktnih linija prema Rijeci i Splitu bez presjedanja u Zagrebu.⁸ Modernizacija se zaista događala i to godinu dana kasnije kada se uvode direktne linije Čakovec – Varaždin – Zagreb – Rijeka – Split.⁹ U međuvremenu se izgradila i putnička stanica Buzovec gdje su se mogle kupiti sve putne karte, što do tada nije bio slučaj.¹⁰ Međutim, već 1963. ukidaju se izravni vlakovi za Rijeku i Split, kako se navodilo, zbog teškoća na kolodvoru u Zagrebu, gdje je u kratkom vremenskom intervalu trebalo s vagonima manevrirati. Može se tek pretpostaviti da se ključni razlog krije u slabom odazivu putnika. Linije za Mađarsku, Lendavu i Maribor ostale su i dalje redovne.¹¹ Od 1. travnja 1965. uvode se nove tarife, pa su tako cijene u prosjeku više za 30 posto u odnosu na tadašnje te su bile zaokružene na cijelu desetice, pa možda i u tome možemo tražiti razloge opadanja popularnosti željezničkog prometa među putnicima. Nove tarife nisu obuhvaćale mjesečne radničke i đачke karte.¹² Vidimo da se putnici žale i na željeznice.¹³

Što se tiče zračnog prometa u Hrvatskoj, već se pedesetih moglo zrakoplovom u Zagreb, Pulu, Rijeku, Split i Dubrovnik,¹⁴ a u Međimurju je godine 1972. čakovečki Aero-klub započeo s prikupljanjem sredstava za poslovno turistički avion koji bi vozio na relaciji Čakovec – Split – Čakovec za 1600 dinara kada je prosječna plaća iznosila 1840 dinara.¹⁵

⁴ »Nepotrebne gužve na autobusnom stajalištu«, *Međimurje*, 1. studenoga 1961., 2.

⁵ »Mala korist od autobusnog voznog reda«, *Međimurje*, 15. kolovoza 1962., 2.

⁶ »Putnik je uvijek u pravu«, *Međimurje*, 23. listopada 1974., 12.

⁷ *Statistički godišnjak SR Hrvatske 1971.*, 134.

⁸ »Modernizira se željeznički saobraćaj u Međimurju«, *Međimurje*, 20. prosinca 1961., 3.

⁹ »Prvi putnici u direktnim kolima za Rijeku i Split«, »U istom vagonu od Čakovca do Rijeke i Splita«, *Međimurje*, 11. srpnja 1962., 6.

¹⁰ »U stajalištu Čakovec - Buzovec prodavaju se sve vrste karata«, *Međimurje*, 5. lipnja 1963., 8.

¹¹ »Mnogo izmjena u novom željezničkom redu«, *Međimurje*, 15. svibnja 1963., 5.

¹² »Od 1. travnja nove tarife na željeznicama«, *Međimurje*, 24. ožujka 1965., 8.

¹³ Vlak - drugi dom«, *Međimurje*, 26. kolovoza 1970., 4.

¹⁴ Duda, Igor, *U potrazi za blagostanjem. O povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih.*, Srednja Europa, Zagreb, 2005., 53.

¹⁵ Zamjenom novčanica i denominacijom učvršćena je stabilnost novca kojem su izbrisane dvije nule te je novčanica od 100 dinara zamijenjena 1 dinarom. Utvrđen je i tečaj kojim je vrijednom 1 USD iznosila 12,50 dinara. »Avion Čakovec - Split?«, *Međimurje*, 1. ožujka 1972., 13. Duda, Igor, *Pronađeno blagostanje. Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*, Srednja Europa, Zagreb, 2010., 33.

U konačnici, nije teško primijetiti da su kroz šezdesete i sedamdesete godine, što se područja Međimurja tiče, polako ostvarivani svi preduvjeti koji bi putnicima mogli omogućiti odlazak na željeno odredište.

PRAVO NA ODMOR I SLOBODNO VRIJEME – ZAKONSKA REGULACIJA GODIŠNJEG ODMORA I ODMARALIŠTA

Borba za prava radnika, između ostalog i borba za pravo na odmor i slobodno vrijeme počinje još u 19. stoljeću.¹⁶ Na ovim su prostorima te akcije, skupa s industrijom, došle sa zakašnjenjem, pa je tako tek jugoslavensko poslijeratno zakonodavstvo težilo jamčenju dnevnog, tjednog i godišnjeg odmora zaposlenih.

Dvotjedni godišnji odmor uveden je u Jugoslaviji 1946. godine. Zakon o radnim odnosima iz 1958. radnicima je jamčio od 12 do 30 dana odmora, što je ovisilo o dobi i radnom stažu. Odmor su zaposlenici mogli dobiti poslije jedanaest mjeseci neprekidnog radnog staža, i to ako su imali do pet godina staža dobili bi 12 radnih dana, do petnaest godina 18 radnih dana, do dvadeset i pet godina staža 24 radna dana, a s preko dvadeset i pet godina staža čak 30 radnih dana odmora.¹⁷ Novo zakonsko rješenje 1965. produljilo je trajanje odmora na najmanje 14 dana, a trend se nastavio i 1973. kada je odmor ograničen na 18 do 30 dana.¹⁸ Iste godine Jugoslavija je ratificirala Konvenciju 132 koja je preporučila plaćeni godišnji odmor u trajanju od najmanje tri tjedna. Tako se plaćeni godišnji odmor uzdigao na razinu ustavom osiguranog prava: poslodavci su ga morali davati, a posloprimci ga nisu mogli odbiti. Taj se sustav temeljio na: novčanim povlasticama poput sniženih cijena i regresa za godišnji odmor te smještajnog kapaciteta poput radničkih odmarališta ili domova odmora. U prvom razdoblju koje je potrajalo sve do 1960-ih, sindikati su bili odgovorni za provođenje državnih odredbi o socijalnom turizmu. Gradski su sindikati bili udruženi na razini republike – u Hrvatskoj Jedinstvene sindikate Hrvatske, kasnije u Savez sindikata Hrvatske, a republičke su središnjice bile podređene Savezu sindikata Jugoslavije.¹⁹

Jedanaest mjeseci nakon što je uredbom uvela plaćeni godišnji odmor, u lipnju 1947. Vlada FNRJ izdala je naredbu o pogodnostima članova Jedinstvenih sindikata Jugoslavije za vrijeme iskorištavanja godišnjih odmora. Naredba se odnosila na članove Sindikata i njihove obitelji, supružnika i maloljetnu djecu. Potvrdu koju su prije polaska na odmor dobili od svoje sindikalne podružnice omogućavala im je putovanje u pola cijene u svim državnim prometnim sredstvima, osim zrakoplova, popust od 25 posto na cijenu pansiona ako su kod istog ugostiteljskog poduzeća ostali najmanje pet dana, oslobođanja plaćanja boravišne pristojbe u mjestu gdje su provodili odmor i upola manju pristojbu u svim drugim kupališnim mjestima.²⁰ Sljedećih su godina savezne vlasti donijele više naredaba, uredba i uputa kojim se propisivao popust u iznosu do 60 posto. Cijene smještaja i prehrane su se slobodno formirale na temelju ponude i potražnje, međutim, morale su biti unaprijed registrirane, a tijekom godine se nisu smjele mijenjati, osim najniže u izuzetnim slučajevima. Naknadu za odobreni popust ugostiteljska su poduzeća dobivala od Narodne banke FNRJ. Radnici se nisu mogli sa sindikalnom potvrdom pojaviti u bilo kojem hotelu i zatražiti smještaj već su ga mogli dobiti u određenim ugostiteljskim radnjama državnih ugostiteljskih poduzeća, odmaralištima sindikalnih organa, državnih privrednih poduzeća, Jugoslavenske narodne armije, Uprave državne sigurnosti i narodne milicije.²¹

¹⁶ Haramina Mijo, *Velike godišnjice – naši praznici*, Školska knjiga, Zagreb, 1980., 45-46.

¹⁷ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 77.

¹⁸ O trajanju radnog vremena i godišnjeg odmora piše i *Međimurje*. Vidi: »Minimalni godišnji odmor 18 dana«, *Međimurje*, 24. studenog 1971., 13.; »Naknada za neiskorišteni godišnji odmor i plaćanje doprinosa«, *Međimurje*, 25. studenog 1970., 17.; »Zakon u praksi. Godišnji odmor radnika«, *Međimurje*, 19. srpnja 1972., 13.; »Godišnji odmor i prava majki sa skraćenim radnim vremenom«, *Međimurje*, 19. lipnja 1968., 14.

¹⁹ Duda, Igor, »Od radnika do turista. Prava, želje i stvarnost socijalnog turizma u jugoslavenskom socijalizmu« *Sunčana strana Jugoslavije*, Srednja Europa, Zagreb, 2013., 57-58.

²⁰ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 109.

²¹ Isto, 112.

Ipak, situacija se nije uvijek razvijala prema očekivanjima. Slab porast zanimanja radnika za odlazak na more dovodi do ukidanja povlastica početkom sezone 1954. godine, budući da su ih najmanje koristili oni kojima je odmor bio najpotrebniji. Zakoni sami po sebi nisu bili dovoljni. Godine 1955. tako počinje jača sindikalna promidžba, turistička su društva promicala manja mjesta, veći je naglasak stavljen na kućnu radinost i kampiranje te na izletnički turizam s pristupačnijim kraćim putovanjima. Također, uvedeni su potrošački krediti za godišnji odmor.²² Na osnovi Uredbe o davanju potrošačkih kredita radnicima, službenicima i drugim određenim kategorijama Narodna banka FNRJ donijela je Uredbe prema kojima banke i štedionice mogu od 15. rujna 1956. do 31. ožujka 1957. godine odobravati potrošačke kredite za podmirenje troškova godišnjeg odmora. Rok vraćanja ne može biti duži od 10 mjeseci. Banke su izdavale korisnicima putničke čekove na kojima se obavezno ispisuje da isključivo važe za plaćanje troškova tijekom godišnjeg odmora. Time se, kako novine navode, svakome omogućuje da godišnji odmor koristi izvan svog mjesta stanovanja.²³

Godine 1961. pojavila se iskaznica K-15 koja je za trajanje godišnjeg odmora nositelju omogućavala 50 posto popusta na povratnu zrakoplovnu kartu i 75 posto popusta pri prijevozu svim drugim sredstvima. Razliku u cijeni prijevozniku je nadoknađivala država, točnije savezni fond za koji su radnici izdvajali 1,5 posto svojih bruto primanja. Knjižicu je tiskala zajednica Jugoslavenskih željeznica. Na željezničkim i autobusnim kolodvorima, brodskim agencijama i agencijama JAT-a u ispravu upisivano mjesto i vrijeme polaska i povratka kako popust od 50 posto na zrakoplov i 75 posto na druga prijevozna sredstva ne bi koristili više od jedanput i kako se na putu ne bi zadržali dulje od mjesec dana. Krizne dvije godine kasnije iznova se raspravljalo o promjenama u sustavu povlastica te je 1965. uveden gotovinski regres za godišnji odmor. Kapaciteti odmarališta više nisu bili dovoljni, u poduzećima su postojali propisi i plan korištenja godišnjih odmora i mjesta u odmaralištu do kojeg je bilo najteže doći u kolovozu. Poslije trogodišnjeg rasta, 1966. i 1967. turizam je ponovno slabio. Ukinuti su popusti na troškove putovanje, a zadržana su radnička odmarališta i regres. Radnička odmarališta tijekom većeg dijela godine su ostala nepopunjena, dok je komercijalni turizam velikom broju ljudi ostao nedostupan.²⁴

Sredinom 1950-ih samo 20 posto domaćih noćenja u Hrvatskoj je ostvareno u odmaralištima, dok se 1960-ih udio radničkih, te omladinskih i dječjih odmarališta zbog promjene u turističkom sustavu kretao oko polovice. Godine 1958. Zakonom o osnivanju i poslovanju odmarališta poslovanje odmarališta se više nije smatralo ugostiteljskom djelatnošću, pa su ona bila oslobođena niza davanja, a poduzeća osnivači mogla su ih iz svojih sredstva donirati i tako im pomagati u poslovanju. Morala su zadovoljiti sve tehničke i higijenske uvjete, bila su podložna nadzoru općinskog sanitarnog inspektora i općinskog tijela nadležnog za ugostiteljstvo i turizam. U poduzeću je o ulaganju u poboljšanje uvjeta odmaranja odlučivao Radnički savjet koji je raspolagao sredstvima zajedničke potrošnje i koji se mogao složiti o gradnji ili zakupu vlastitog odmarališta, udruživanju s nekim drugim poduzećem ili drugačijom novčanom podupiranju odmora zaposlenih i njihovih obitelji.²⁵ Problemi na koje se nailazilo bili su mala, nerentabilna i neredovita popunjenost odmarališta, nedovoljna kvaliteta usluga i smještaja, radnici koji su često prisiljeni na odmor odlaziti uvijek u isto mjesto i tamo provoditi vrijeme s ljudima koji su ih svakodnevno okruživali i na radnom mjestu.²⁶

PRIUŠTIVOST PUTOVANJA

U Međimurju se pojavio problem vezan i uz sam preduvjet odlaska na putovanje – financijska sredstva. Zbog različitih materijalnih mogućnosti radnih organizacija u isplaćenim regresima bilo je ogromnih razlika. U pojedinim vanjsko trgovinskim poduzećima ova pomoć za godišnji odmor je dostizala i do tri tisuće novih dinara. Istovremeno, mnoga proizvodna poduzeća mogla su odvojiti od 150 do 500

²² Isto, 113-114.

²³ »Potrošački kredit za godišnji odmor«, *Međimurje*, 14. studenog 1956., 4.

²⁴ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 116-119.

²⁵ Isto, 124.

²⁶ Isto, 128.

novih dinara, a neka regres nisu ni davala. Vidimo da se tako u radnim kolektivima, gdje su fondovi siromašni, a osobni dohoci niski, zahtijeva regulacija regresa za godišnji odmor radnika saveznim propisima, utvrđivanjem minimuma tih sredstva ili obaveznim izdvajanjem 1,5 posto bruto osobnog dohotka u tu svrhu.²⁷

Nakon godine 1965. svaka je organizacija udruženog rada (OUR) samostalno odlučivala kako će iskoristiti 1,5 posto bruto dohotka koji od 1965. nije uplaćivan u savezni fond, te hoće li ga usmjeriti prema regresu ili drugim stavkama. Godine 1974. je odlučeno da u Hrvatskoj regres iznosi 30-60 posto prosječne plaće. Oko 20 posto radnih organizacija financijski nije moglo podnijeti isplatu tolikog iznosa, a tamo gdje su radnici i dobivali preporučeni iznos, on nije bio dovoljan za pokrivanje troškova godišnjeg odmora. Tijekom druge polovice sedamdesetih regres je u Hrvatskoj primao oko 80 posto zaposlenih. Regres se nije uvijek koristio prilikom odmora, u turizmu. Poslužio je za tekuće troškove između dviju plaća, kao pomoć u otplati kredita, za trajna potrošna dobra i dr.

Raspravljalo se javno i kako si prosječni radnik može priuštiti godišnji odmor na moru. U novinama je objavljena informacija da je u Jugoslaviji 1973. godine prosječna radnička četveročlana obitelj imala prosječni osobni dohodak od 4000 dinara. Postavlja se pitanje može li, gdje i kako takva obitelj ljetovati. Odgovor je pokušala ponuditi agencija Generalturist, čiji djelatnici iz poslovnice Čakovec govore da čak 75 posto onih koji odlučuju napustiti mjesto boravka odlaze na more, a ostali idu na kraće izlete. Što se cijene tiče, 4000 dinara dovoljno je za 10 dana boravka (za četveročlanu obitelj) bez troškova puta. Novine zaključuju da to nije dovoljno za putovanje ako nema prethodne uštede jer ipak do kraja mjeseca ostaje još 20 dana.²⁸ Sljedeće godine se opet javlja problem financijske prirode, govori se o poskupljenjima odmora i činjenici da si domaći turisti teško mogu priuštiti more. Usluge su poskupile za oko 20 posto, točno koliko su porasli troškovi života u 1973. godini. Ljetovanje na moru u punoj sezoni ne može proći bez 100 dinara po osobi dnevno, što za tročlanu obitelj samo za pansion iznosi 300 dinara, tj. za 14 dana 4200 dinara. Tu treba uračunati i troškove puta, gdje samo za benzin treba izdvojiti 500 dinara. Što se tiče hotelskog smještaja, za tročlanu obitelj za 15 dana treba izdvojiti 7000 dinara bez troškova putovanja. Tradicija ljetovanja u kampovima još je uvijek nedovoljno razvijena, a radnička odmarališta puna te većina ne prima goste van svojih kolektiva.²⁹ Kako je članak prije obrađen dao prosječne dohotke po glavi kućanstva, jasno je da su s ovakvim cijenama potencijalni turisti još teže izlazili na kraj.

Novine su čak našle način da sa našale sa skupocjenim ljetovanjem. U rubrici »Humorska« lik Boško svojim kolegama na poslu priča kako ide preko agencije, takozvanim zračnim mostom, u Italiju. Kada se vratio na posao kolege su ga pitale kako je bilo pa Boško kaže: »S obzirom na cijenu ljetovanja, najčešće sam odlazio u Veneciju, na čuveni 'Most uzdisaja'«. ³⁰

U rubrici »Kuda na ljetovanje« navode se i opisuju mjesta na moru. Čitatelj je tako detaljno upoznat s cijenama i ponudom Novigrada, ribarskog gradića zapadne Istre, Medulina, malog mjesta u blizini Pule, otokom Velim Lošinjom, Barbatom na otoku Rabu, otokom Pagom, Vinjercom u blizini Zadra i Pakoštanima. Također, kritizira se potreba za ljetovanjem u srpnju i kolovozu. Novine primjećuju da školski praznici roditeljima i djeci ostavljaju samo ovu mogućnost, ali da se ipak više radi o robovanju navikama. Zaboravlja se, navode novine, da se u svibnju, lipnju i rujnu može ugodno ljetovati i to mnogo jeftinije nego u punoj sezoni. Hoteli na Jadranu su za domaće goste pristupačni samo u izvansezonskim mjesecima kada daju prilično velike popuste domaćim državljanima. Pansion je za 20 do 30 posto jeftiniji nego u punoj sezoni. Za one turiste koji ipak moraju ljetovati u srpnju i kolovozu turističke agencije preporučuju kombinaciju privatnog smještaja s ishranom u hotelskom restoranu.³¹ Čini se da su turističke agencije imale ispražnjena mjesta van udarnih ljetnih mjeseci.

²⁷ »Kako radnika približiti moru«, *Međimurje*, 22. travnja 1970., 3.

²⁸ »Gdje koriste godišnji odmor Čakovčani«, *Međimurje*, 15. kolovoza 1973., 2.

²⁹ »Za domaće turiste more preskupo«, *Međimurje*, 19. lipnja 1974., 5.

³⁰ »Odmor«, *Međimurje*, 21. srpnja 1976., 16.

³¹ »Kuda na ljetovanje«, *Međimurje*, 9. lipnja 1971., 13.

OMILJENA DESTINACIJA ZA GODIŠNJI ODMOR – JADRANSKO MORE

Koliko god odlazak u bliska kupališta bio zabavan, izleti poučni, a ujedno i politički korisni, a putovanja u inozemstvo uzbudljiva, ništa se ne može mjeriti s odlaskom na more.³² Ako se radilo o samostalnom boravku djece i mladih u odmaralištima, to su organizirala tijela vlasti i brojne organizacije poput Ferijalnog saveza, Saveza izviđača, Crvenog križa, Planinarskog saveza, Društva Naša djeca i Narodna omladina. U središtu pažnje bila su upravo djeca iz unutrašnjosti, osobito siročad i djeca iz siromašnih obitelji. Sredinom 1950-ih najčešće se odlazilo u Istru. Godine 1960. najviše odmarališta bilo u splitskom, riječkom i pulskom kotaru, čak 25 tisuća mjesta. Najčešće su bila smještena u objektima u koje se nije ulagalo.³³

ODMARALIŠTA ZA RADNIKE

Popularizacijom turizma, sasvim očekivano, bilježen je i rast broja ležaja u odmaralištima. Najpopularnije općine za odmarališta na Jadranu bile su Makarska, Biograd na Moru, Crikvenica, Poreč i Buje. Nije međutim samo zbog radnika razvijan turizam tih godina. Jadransko more bilo je sve zanimljivije i ostalim domaćim i stranim turistima, a dva su osnovna razloga za to. Prvo, Sredozemlje je postalo odredište privlačno Europljanima, a plaža mjesto bez kojeg je ljetni odmor nezamisliv. Drugo, jeftinije je bilo graditi ljetna odmarališta na obali nego zimska u kontinentalno dijelu zemlje koja bi zahtijevala izolaciju i grijanje. Troškovi su na moru bili još i manji jer su korištene i druge mogućnosti smještaja kao unajmljivanje soba u kućnoj radinosti i kampovi.³⁴

Što se tiče odmarališta, za početak je bila bitna lokacija same gradnje. Službenici bi primili uži izbor te popis s mogućim rješenjima poslali nadređenima na republičkoj razini. Slijedio je krug selekcije. Tako je 1947. Centralni odbor jedinstvenih sindikata Jugoslavije bio zadužen za gradnju odmarališta diljem federacije pri čemu mu je na području svoje nadležnosti pomogao Glavni odbor Jedinstvenih sindikata Hrvatske.³⁵ Nakon što je lokacija bila uspješno odabrana, riješeno pitanje vlasništva i potpisan ugovor, mogli su započeti građevinski radovi. Nevolje su započele u kasnijim desetljećima kada su pregovori o otvaranju odmarališta bili složeniji te su uglavnom lomili na pitanju kupnje zemljišta ili zgrade nasuprot ranijem dopuštanju korištenja ili najma. Na strani ponude lokalne su zajednice štitile svoje interese.³⁶

Odmarališta su bila u planu i kod međimurskih poduzeća. Zbog sve težeg pronalaska smještajnog kapaciteta pod povoljnim uvjetima za ljetovanje radnika MTC-a planirala se i sama gradnja. Izvršnom oboru sindikalne organizacije podnijet je tako izvještaj o obilasku zemljišta u Rovinju, koje je vlasništvo tvrtke iz Zagreba. Zemljište je bilo ponuđeno za gradnju odmarališta za radnike MTC-a, ali i zagrebačkog kolektiva ME-GE. Govorilo se o 12 000 četvornih metara tla, udaljenosti 2 km od središta Rovinja. Posebno se napominje da se nedaleko nalaze i smještajni kapaciteti s oko 1000 ležajeva i restoran za oko 1500 osoba te dvije dvorane za kulturno-zabavni život.³⁷ U tu je svrhu godine 1976. rukovodstvo sindikata radne organizacije predlagalo sindikalnim organizacijama i zborovima radnika u osnovnim organizacijama udruženog rada da se izdvaja određena svota po danu godišnjeg odmora za svakog radnika. Odnosno, radnik ne bi dobivao iznos od 70 dinara po danu godišnjeg odmora, već bi dobivao 50, a razlika bi išla u fond za kupnju odmarališta. Ipak, ideja je otpala 1976. zbog nedovoljnih sredstva za ovakav opsežan investicijski zahvat.³⁸

³² U Međimurju su bila dva kupališta, Čakovec i Vučkovec, dok su izleti školaraca ili radnika u poduzećima bili vrlo učestala pojava, posebno u destinacije od velike političke važnosti za socijalističku Jugoslaviju. Također, bilježena su i putovanja u inozemstvo, kako poslovna, tako i privatna.

³³ Duda, Igor, *U potrazi za blagostanjem.*, 134-135.

³⁴ Duda, Igor, »Od radnika do turista«, 63-64.

³⁵ Duda, »Od radnika do turista«, 65.

³⁶ Isto, 68.

³⁷ »Za gradnju odmarališta u Rovinju«, *Međimurje*, 10. rujna 1975., 10.

³⁸ »20 dinara po danu godišnjeg odmora«, *Međimurje*, 28. siječnja 1976., 9.

Uvjeti u različitim odmaralištima nisu bili jednaki, što je vidljivo na primjeru odmarališta u Premanturi 1961. kada je problem stvarala tekuća pitka voda, koja bi ujedno bila potrebna i za tuširanje, te loša vanjska fasada.³⁹ Radnici su na odmoru takve propuste bili spremni tolerirati, a ovo je odmaralište tema posebnog poglavlja.

PREMANTURA – RAJ ZA MEĐIMURCE U DOBA SOCIJALIZMA

Za međimurske je turiste posebno značenje imalo odmaralište Zavoda za socijalno osiguranje Čakovca u Premanturi. Tamo su upućivani radnici na prijedlog Sindikalne podružnice i Kadrovske službe. Besplatan godišnji odmor dobili su tako stariji i iscrpljeni radnici koji nemaju mogućnosti da provedu svoj godišnji odmor u prirodnim lječilištima.⁴⁰ Tamo osim radnika kojima je potreban odmor borave i djeca, također prvenstveno iz zdravstvenih razloga. Izbor djece vršile su školske poliklinike koje su davale prvenstvo slučajevima kao što su smetnje dišnih organa, sinusi i bolesti kože. Odmaralištu u Premanturi 1961. godine dosta toga je nedostajalo. Na sam smještaj i hranu nije bilo prigovora, međutim, problem je stvarala tekuća pitka voda, koja bi ujedno bila potrebna i za tuširanje. Zapažene su i neke druge potrebe kao uređenje pročelja odmarališta, izgradnja sportskih terena i nabava rekvizita, ako ništa drugo, lopti za igranje.⁴¹ Ti su nedostaci polako ispravljeni, pa se tako tri godine kasnije u rubrici »Čitaoci nam pišu« javlja grupa sindikalista i oni su veoma zadovoljni sindikalnim odmaralištem. Ističu da će im boravak ostati u ugodnom sjećanju te su zadovoljni što im je takav odmor bio omogućen.⁴²

Godine 1964. bila su popunjena sva mjesta do kraja glavne sezone, a odmaralište je posjetio i predsjednik Općinskog sindikalnog vijeća te se tamo zadržao nekoliko dana.⁴³ Uvedene su i neke novosti kao mali bife, rekviziti za aktivan odmor, zabavni program te izleti u bližu okolicu.⁴⁴ Sljedeće godine sindikalno odmaralište u Premanturi raspolagalo je s 12 soba, u kojima je bilo ukupno 54 ležaja. Kako je prošlih godine bilo nekoliko primjedbi od strane radnika, odmaralište je preuzela nova stručna uprava. Služe se četiri obroka, prostorije su preuređene, vrt je uređen, postavljen je stol za stolni tenis te se organiziraju izleti brodicom. Također djeca koja ne koriste poseban ležaj plaćaju samo 50 posto pansiona koji iznosi 1200 dinara dnevno što je bio prihvatljiv iznos, ako usporedimo da je mjesečna plaća radnice Čateksa iznosila 42800 starih dinara.⁴⁵

Veliki interes za ljetovanje u Premanturi nastavio se i sljedeće godine. Mali problem je nastao zbog ukidanja povlastice K-15, ali i to se riješilo organiziranjem autobusnog poduzeća »Lokalni saobraćaj« u Puli, koje je putnicima nudilo direktan prijevoz od Čakovca do Premanture i natrag. Cijena povratne karte po osobi je 1966. iznosila 5400 starih dinara, odnosno 60 posto od redovne cijene vlaka, dok je cijena dnevnog pansiona u odmaralištu poskupila za 500 dinara te je iznosila 1700 starih dinara. Međutim, radni kolektivi koji su otkupili do 7 kreveta kroz čitavu sezonu dobili su popust od 350 dinara dnevno, tako da ih je dnevni pansion stajao 1350 starih dinara. Kolektivi koji su otkupili preko 8 kreveta, uživali su u popustu od 450 starih dinara. Prostorije u odmaralištu su ofarbane, uveden je vodovod u kuhinju, popravljeni prozori i podovi, montiran je umivaonik u kupaonici.⁴⁶

Godine 1967. broj radnika nastavlja bilježiti porast, a najavljivalo se da će odmaralište raditi još tri godine tj. do godine 1970.⁴⁷ Razlog tome je zahtjev Skupštine općine Pula da Odbor za odmor i rekreaciju Općinskog sindikalnog vijeća sudjeluje u asfaltiranju ceste u Premanturi s ukupno 30000 novih dinara. Budući da ni Odbor, a ni Općinsko sindikalno vijeće nisu mogli osigurati ta sredstva uputili su poziv radnim organizacijama da odvoje dio sredstva kako bi se odmaralište moglo zadržati barem do

³⁹ »Opustjelo odmaralište u Premanturi«, *Međimurje*, 27. rujna 1961., 3.

⁴⁰ »Iskrpljeni radnici na besplatnom oporavku«, *Međimurje*, 13. rujna 1961., 6.

⁴¹ »Opustjelo odmaralište u Premanturi«, *Međimurje*, 27. rujna 1961., 3.

⁴² »Zadovoljni smo s ljetovalištem«, *Međimurje*, 24. srpnja 1963., 4.

⁴³ »Smjena u Premanturi«, *Međimurje*, 15. srpnja 1964., 3.

⁴⁴ »Dobri uvjeti za odmor u Premanturi«, *Međimurje*, 25. ožujka 1964., 8.

⁴⁵ »Odmaralište u Premanturi spremno dočekalo prve goste«, *Međimurje*, 30. lipnja 1965., 5.

⁴⁶ »Veliki interes za ljetovanje u Premanturi«, *Međimurje*, 25. svibnja 1966., 3.

⁴⁷ »Odmaralište u Premanturi do 1970.«, *Međimurje*, 19. travnja 1970., 3.

1970. godine.⁴⁸ Ipak, sredstva nisu skupljena te je 1968. godine odmaralište likvidirano, a cjelokupni inventar je prebačen u Vučkovce.⁴⁹

RADNI KOLEKTIVI - STUDIJA SLUČAJA - ČATEKS

Kako bi poboljšala životni standard svojih radnika, sindikalna podružnica Čateksa zakupljivala je potreban broj ležajeva u Premanturi, Crikvenici, Novigradu, Vodicama, Rovinju, Varaždinskim Toplicama i Vučkovcu, gdje su radnici po smjenama, organizirano i, prema knjizi koja je 1970-ih promovirala tu međimursku tvrtku, uz vrlo povoljne materijalne uvjete provodili svoj kolektivni godišnji odmor.⁵⁰ Za starije i iznemogle radnike Sindikalna je podružnica osiguravala i potpuno besplatan godišnji odmor. Tako su radnici s više od 25 godina radnog staža mogli preko Sindikalne podružnice provesti besplatno pet dana u Varaždinskim Toplicama.⁵¹

Ipak, nije tako bilo oduvijek i novine nam pružaju nešto drugačiju sliku. Godine 1959. većina radnika Čateksa, a vjerojatno i drugih tvrtki svoj godišnji odmor provodila je kod kuće. Neki od razloga koji se navode su pomanjkanje financijskih sredstava, nezainteresiranost većeg broja radnika te nedovoljna briga organa upravljanja i sindikalnih organizacija. Većina radnika živjela je na selu, pa je i tijekom godišnjih odmora imala posla kod kuće i u polju. Također, unatoč tome što su rudari Međimurskih ugljenokopa imali mogućnost otići u Krapinske Toplice gdje se nalazilo odmaralište sindikalnih rudarskih radnika, vrlo je mali broj rudara to koristio.⁵² Očito im ni blizina odmarališta nije bila dovoljan motiv za odlazak na odmor.

Tri godine kasnije piše se kako sindikalna podružnica Čateksa 1962. za svoje članove organizira besplatno desetodnevno ljetovanje u Premanturi kraj Pule. Podružnica je pored pokrivanja svih troškova svakom članu pružala financijsku pomoć od tisuću dinara.⁵³ Iako je velik broj poduzeća imao takve fondove zajedničke potrošnje, nisu svi pokazivali dovoljno interesa da svoje radnike nagrade odmorom na moru.⁵⁴

Godine 1967. svega je 16 radnika koristilo godišnji odmor u odmaralištu Varteksa na otoku Rabu, koje je bilo na raspolaganju i radnicima Čateksa. Cijene pansiona su bile 1800 starih dinara. Sindikalna organizacija Čateksa organizirala je i boravak u Vučkovcu i to uz cijenu pansiona svega 700 starih dinara, ali nije se javio ni jedan zainteresirani radnik. Za neodaziv su navođeni razlozi poput stagnacije osobnih dohodaka, neisplaćena naknada za godišnji odmor i ukidanje odmarališta u Premanturi, gdje je Čateks imao rezervirano pet ležajeva. Vučkovec očito nije mogao biti zamjena za more, nije bio uhodan kao ljetovalište niti dovoljno atraktivan da privuče veću pažnju.⁵⁵

Godinu dana kasnije Čateks pokušava popraviti situaciju, pa tako zakupljuje šest ležajeva s kompletnim pansionom u Crikvenici gdje će u razdoblju od 1. srpnja do 31. kolovoza ljetovati 36 radnika. Jedan dio troškova podmirio je sindikat, pa je tako svaki član kolektiva za desetodnevni boravak platio samo 200 novih dinara. Troškovi prijevoza vlakom kretali su se od 56 do 83 novih dinara. Također, željeznica je odobravala 25 posto popusta prilikom odlaska na godišnji odmor ako je boravak na odmoru trajao više od pet dana.⁵⁶

Godine 1969. provedena je mala anketa među radnicima Čateksa, na temu njihovog provođenja godišnjeg odmora.⁵⁷ Te se godine svega 56 radnika Čateksa odmaralo u Vodicama i Varaždinskim

⁴⁸ »Zadržati odmaralište u Premanturi«, *Međimurje*, 21. travnja 1967., 3.

⁴⁹ »Organizirani odmor radnika«, *Međimurje*, 14. veljače 1968., 7.

⁵⁰ Feletar, Dragutin, Fišer, Ernest, Čakovečka tekstilna industrija Čateks Čakovec 1874. – 1974., 113.

⁵¹ Isto, 114.

⁵² »Zašto međimurska poduzeća nemaju svoja odmarališta«, *Međimurje*, 9. rujna 1959., 5.

⁵³ »Čateksovi radnici na odmoru u Premanturi«, *Međimurje*, 1. kolovoza 1962., 3.

⁵⁴ »Prvi gosti u Premanturi«, *Međimurje*, 12. lipnja 1963., 8.

⁵⁵ »Svega 16 radnika koristilo godišnji odmor u odmaralištima«, *Međimurje*, 16. kolovoza 1967., 3.

⁵⁶ »Povoljni uvjeti ljetovanja na moru«, *Međimurje*, 5. lipnja 1968., 10.

⁵⁷ »Gdje i kako ste proveli godišnji odmor«, *Međimurje*, 20. kolovoza 1969., 10.

Toplicama. Razlozi slabog interesa su neophodni poslovi u kućanstvu te troškovi. Cijena pansiona u Vodicama bila je 27 dinara, a u Varaždinskim Toplicama 16 dinara.⁵⁸

Iste godine sindikalna podružnica reagirala je i donijela odluku da se za korištenje godišnjih odmora radnika Čateksa zakupe potrebni kapaciteti u Crikvenici, Vodicama i u Varaždinskim Toplicama. Na more se išlo samo tijekom srpnja jer su se tada koristili kolektivni godišnji odmori. Cijena jednodnevnog pansiona u Crikvenici je iznosila 40, Vodicama 37, a u Varaždinskim toplicama 34 novih dinara. Djeca su dobila popust od 25 posto. Boravak je bio u kućnoj radinosti, a prehrana u hotelskim restoranima. Sindikalna podružnica je za pomoć svakom radniku dala 10, a članovima porodice 5 novih dinara po danu boravka.⁵⁹

Godinu kasnije Komisija za rekreaciju i odmor, koja je djelovala pri Izvršnom odboru Sindikalne podružnice Čateksa, provela je u kolektivu anketu među deset posto zaposlenih s pitanjem žele li sljedeće godine ljetovati i gdje.⁶⁰ Dok su jedni govorili da je to nepotrebno gubljenje vremena, drugi sumnjičavo vrtjeli glavama, treći su smatrali da se takav posao uopće ne isplati. Ipak, u Crikvenici je godišnji odmor provelo 44 radnika, Novigradu 32, a u Varaždinskim Toplicama 42. Za anketu je bio zaslužan Juraj Sambolek, kadrovik, koji je obavio najveći dio posla oko organizacije ankete. Tvrdio je da je veliki uspjeh što priličan broj radnika provodi dio svojih godišnjih odmora izvan mjesta stalnog boravka. Većina radnika s ljetovanja se vraćala zadovoljna. Također su namjeravali uvesti vrstu interne štednje za ljetovanje jer je većini bilo teško odjednom izdvojiti pozamašnu svotu za tu svrhu. Radnici bi npr. tri do pet mjeseci prije polaska na godišnji odmor redovito odvajali određenu svotu novaca i po povratku s ljetovanja dali još dvije do tri rate. Vidljivo je da su se svake godine pokušavale uvesti nove olakšice i novi načini motiviranja radnika za godišnji odmor, međutim, osim same cijene, prepreka je sigurno bio i mentalitet.

Razgovor je vođen i sa Štefanom Blažinčićem, šefom isplate, koji je do tada već tri puta ljetovao na moru.⁶¹ Dva puta je bio u Premanturi, a 1970. išao je u Crikvenicu. Deset dana ljetovanja sa suprugom i dvoje djece će mu »odnijet« 120000 starih dinara. Za Crikvenicu se odlučio zbog radnika koji su imali samo pozitivna iskustva i riječi hvale. Putovao je vlastitim automobilom. S obzirom na broj automobila u Međimurju te godine, može se zaključiti da je Štef spadao među imućnije građane.

Anketa iz 1970. je također pokazala da su mlađi odlučili provesti dio svojeg godišnjeg odmora na moru, a stariji u Varaždinskim Toplicama.⁶² Omogućeno je bilo ljetovanje u Crikvenici, ali samo uz prijavu najmanje 20 osoba. Također je Ekonomska škola iz Čakovca ponudila svoje odmaralište u Novigradu po veoma povoljnim cijenama od 25 novih dinara za pansion. U Crikvenici je cijena pansiona iznosila 43 dinara, dok je u Varaždinskim Toplicama smještaj stajao od 7 do 9, a prehrana 20 dinara dnevno. Naravno, sindikalna podružnica snosila je dio troškova za ljetovanje. Starijim radnicima očito je još uvijek odlazak na more predstavljao avanturu na koju su se vrlo nerado odlučivali.

Godine 1971. radnicima Čateksa i članovima njihovih obitelji ponovo je omogućeno ljetovanje u Crikvenicu ili Varaždinske Toplice.⁶³ U Crikvenici je ljetovalo 31, a u Varaždinskim toplicama 86 radnika sa svojim obiteljima. Očekivalo se da će sindikalna podružnica Čateksa 1971. članovima kolektiva nadoknaditi 60 posto troškova pansiona, dok će članovima njihovih obitelji biti omogućeno ljetovanje uz naknadu troškova u iznosu od 40, a za djecu 50 posto.⁶⁴

S vremenom se i ponuda širila pa su tako dvije godine kasnije radnicima Čateksa kao mjesta ljetovanja nuđeni su Pag, gdje je pansion stajao 63 dinara, zatim Murter, na istoimenom otoku, gdje je pansion stajao 64 dinara te Krk s dnevnim pansionom od 65 dinara. Ljetovanje je trajalo deset dana te se očekivala prijava dovoljnog broja zainteresiranih. Djeca do 7 godina uživala su popust od 30 posto.⁶⁵

⁵⁸ »Dopust kod kuće«, *Međimurje*, 20. kolovoza 1969., 10.

⁵⁹ »Na godišnji omor u Crikvenicu, Vodice i Varaždinske toplice«, *Međimurje*, 11. lipnja 1969., 10.

⁶⁰ »Štednja za ljetovanje«, *Međimurje*, 2. rujna 1970., 14.

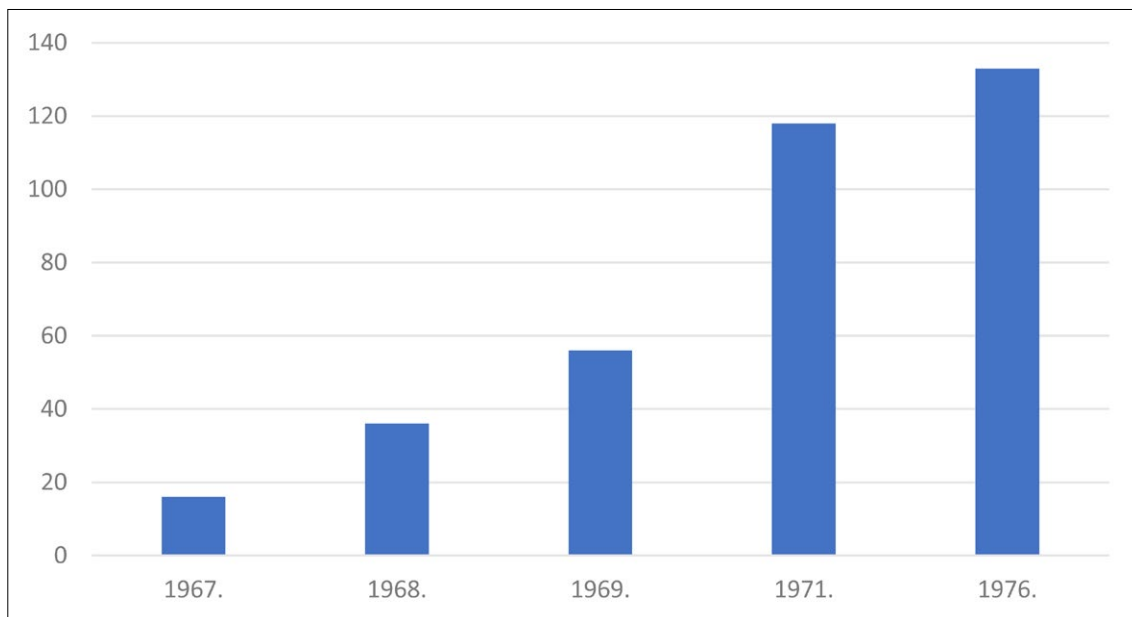
⁶¹ »Treći put na more«, *Međimurje*, 8. lipnja 1970., 8.

⁶² »Mlađi na more, a stariji u toplica«, *Međimurje*, 24. lipnja 1970., 9.

⁶³ »Jeftino i ugodno«, *Međimurje*, 25. kolovoza 1971., 11.

⁶⁴ »Ljetovanje uz 60 posto naknade troškova«, *Međimurje*, 16. lipnja 1971., 11.

⁶⁵ »Kuda na godišnji odmor«, *Međimurje*, 27. lipnja 1973., 14.



Graf 2. Broj radnika Čateksa s obitelji na moru i u toplicama.

Izvor: *Međimurje*, 16. kolovoza 1967., 3; 5. lipnja 1968., 10; 20. kolovoza 1969., 10; 25. kolovoza 1971., 12; 12. svibnja 1976., 10.

Godine 1975. radnici koji su u Čateksu zaposleni 25 i više godina bili su na besplatnom petodnevnom boravku u Tuheljskim Toplicama. Od 96 radnika, prijavilo ih se 67. Čateks je sklopio i ugovor s toplicama, prema kojem je u tom turističkom mjestu ljetovalo ukupno 104 radnika.⁶⁶ Pokazuje se da je kombinacija besplatnog izleta i toplica kod starijih radnika nailazila na vrlo dobar odaziv. Iste godine radnici Čateksa ljetovali su s radnicima MTČ-a na Čiovu, otočiću blizu Trogira. Cijena pansiona za članove kolektiva iznosila je 100 dinara po danu. Sindikalna organizacije je pomogla s 30 dinara, tako da je konačna cijena pansiona iznosila 70 dinara. Hrana i smještaj bili su osigurani u kućnoj radinosti, a putovalo se vlastitim autobusom.⁶⁷

Sljedeće godine radnici Čateksa mogli su ljetovati u Puntu na otoku Krku te Tuheljskim Toplicama. Za boravak u Tuheljskim Toplicama javilo se 44, a na otoku Krku 89 radnika.⁶⁸ S vremenom su se trendovi mijenjali. Još godinu kasnije ljetovalo se na Čiovu i u toplicama. Uvjeti su bili jednaki pa je tako pansion stajao 125 dinara.⁶⁹ Godine 1978. ljetovalo se u Vodicama za 165 i Krapinskim Toplicama za 170 dinara po pansionu. Sindikalna je organizacija svakom radniku dala regres u visini od 50 dinara, a prijevoz je bio besplatan.⁷⁰

Iz prikazanog grafa nije teško primijetiti da je broj radnika Čateksa u odmaralištima u konstantnom porastu, baš kao i njihova plaća. Kako rast broja radnika u odmaralištima nije proporcionalan s kretanjem broja zaposlenika Čateksa, možemo zaključiti da je poduzeće kroz godine uspješno motiviralo i financijski opskrbilo svoje radnike, te im omogućilo ljetovanje na moru. Iako ni u jednom trenutku ne možemo govoriti o većini radnika na ljetovanju, jasan je trend rasta, koji je vjerojatno u jednakoj mjeri rezultat visine plaća, ali i postupne promjene mentaliteta.

⁶⁶ »67 radnika besplatno u Tuheljske Toplice«, *Međimurje*, 4. lipnja 1975., 12.

⁶⁷ »Na ljetovanje zajedno s radnicima Međimurske trikotaže«, *Međimurje*, 16. travnja 1975., 10.

⁶⁸ »Ljetovat ćemo na Krku i Tuheljskim Toplicama«, *Međimurje*, 12. svibnja 1976., 10.

⁶⁹ »Za ljetovanje na Čiovu i u toplicama«, *Međimurje*, 23. ožujka 1977., 12.

⁷⁰ »Ljetovat ćemo u Vodicama i u Krapinskim Toplicama«, *Međimurje*, 19. travnja 1978., 10.

ZAKLJUČAK

Od pedesetih do sedamdesetih godina desila se velika modernizacija prometnica na području Međimurja i drastično je porastao broj osobnih automobila, što su neki od osnovnih preduvjeta odlaska na godišnji odmor na Jadransko more. Gradnjom odmarališta ostvareni su i drugi preduvjeti, a zakonske su promjene maknule sve prepreke zbog kojih bi poslodavac mogao spriječiti radnika u odlasku na Jadran. Ipak, prepreku je i dalje predstavljao standard, pri čemu je i dalje za prosječno ljetovanje trebalo izdvojiti nekoliko plaća, što je za mnoge bilo neostvarivo. Osim toga, većina Međimuraca i dalje ima svoje poljoprivredno gospodarstvo pa je i to jedan od razloga smanjenog interesa za godišnjim odmorom u udaljenijim krajevima. U konačnici, tu je i mentalitet koji se usporeno mijenja, a upravo će istovremeni naponi koji su ulagani i u odmor osnovnoškolaca i srednjoškolaca dati rezultate u promjeni mentaliteta u budućnosti.

IZVORI I LITERATURA

Izvori

1. *Statistički godišnjak FNRJ*, 1961., Savezni savez za statistiku, Beograd.
2. *Statistički godišnjak SFRJ*, 1965., Savezni savez za statistiku, Beograd.
3. *Statistički godišnjak SR Hrvatske*, 1971., 1975., 1977., 1979., Republički zavod za statistiku SR Hrvatske, Zagreb.
4. *Međimurje*, Čakovec, 1953. – 1979.

Literatura

1. Duda, Igor, »Od radnika do turista. Prava, želje i stvarnost socijalnog turizma u jugoslavenskom socijalizmu«, *Sunčana strana Jugoslavije: povijest turizma u socijalizmu*, Hannes Grandits, Karin Taylor, Srednja Europa, Zagreb, 2013., 55-87.
2. Duda, Igor, *Pronađeno blagostanje. Svakodnevni život i potrošačko društvo u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*, Srednja Europa, Zagreb, 2010.
3. Duda, Igor, *U potrazi za blagostanjem. O povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih*, Srednja Europa, Zagreb, 2005.
4. Ur. Duda, Igor, *Stvaranje socijalističkog čovjeka. Hrvatsko društvo i ideologija jugoslavenskoga socijalizma*, Srednja Europa, Zagreb – Pula 2017.
5. Feletar, Dragutin, Fišer, Ernest, Čakovečka tekstilna industrija Čateks Čakovec 1874. – 1974., Čateks-Čakovečka tekstilna industrija Čakovec, Čakovec, 1974.
6. Goldstein, Ivo, *Kronologija: Hrvatska, Europa, svijet*, Zagreb, Novi liber, 1966.
7. Haramina, Mijo, *Velike godišnjice – naši praznici*, Školska knjiga, Zagreb, 1980.
8. Kalšan, Vladimir, *Građansko društvo u Međimurju*, Čakovec, 2000.
9. Kalšan, Vladimir, *Međimurska povijest*, Čakovec, 2006.
10. Kalšan, Vladimir, »O gospodarskoj povijesti Čakovca«, *Muzejski vjesnik 18/19.*, 1996., 58 - 62.
11. Vukonić, Boris, *Povijest hrvatskog turizma*, Prometej, Zagreb, 2005.

SUMMARY

While vacationing is a common practice for most families today, it was almost unimaginable in the mid-20th century. This article traces the emergence of vacation habits among the population of Međimurje by drawing primarily on the *Međimurje* weekly newspaper, as well as existing literature and statistical yearbooks. It examines the construction of roads and the increase in the number of vehicles, legal regulations related to vacations, the construction of holiday resorts, and, ultimately, the vacationing of workers' collectives. The company Čateks is used as an example, as it has the most available sources.