

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA PERONU

rujan 2023.



rujan 2023. • BROJ 136 • ISSN 1132-07739

**Sportski susreti SPVH  
“KREŠIMIR POSAVEC”  
2023.**



## VAŽNO JE SUDJELOVATI





FOTO: Nebojša Gojković

# VRIJEDNO

U životu je poželjno:

1. Marljivo raditi i stalno učiti, a to znači pratiti najnovija dostignuća u znanosti i struci i pokušati biti ispred drugih ili u samom vrhu u svojoj specijalnosti, pa čak i u običnom poslu, a ne samo u visoko specijaliziranim istraživačkim poslovima.
2. Biti i ostati fer, korektan, pošten, ali i borac za svoje stavove posebno kada si siguran da si u pravu, pa makar bio i u manjini.
3. Ne posustati, ne malaksati i kada gubiš, jer će vrijeme pokazati da ti taj trenutni gubitak može dati snagu i sreću da kreneš bolje i uspješnije.
4. Ne zaboravi, da bi bio i ostao kompletna osoba, treba se zabavljati, a za to je potrebno društvo. Budi i ostani društven. Zabavi sebe, ali i druge oko sebe. Pričaj lijepo, smiješne i dobromjerne doživljaje, priče, viceve, pjevaj, pleši, igraj itd.
5. Zrači optimizmom na svoju okolinu, a nikako suprotno.
6. Nesreće, gubitke koji se ne mogu izbjegći, ni popraviti, stisni zube i podnesi. "Idi dalje!"

prof. dr.sc. Mirko Čičak, dipl. ing.

## IMPRESUM

Glavni urednik:  
Anto Iličić

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

Naslovnica:  
**SVIJET VOLI POBJEDNIKE**  
foto: Josip Tirić

Zadnja:  
**NAŠ PONOS**  
foto: Nebojša Gojković

Foto sportskih susreta:  
Nebojša Gojković i Josip Tirić

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:  
[spvhaperonu@gmail.com](mailto:spvhaperonu@gmail.com)

# PRIPRAVNOST PO TKO ZNA KOJI PUT

PISÈ: Anto Ilićić  
FOTO: Nebojša Gojković

**AKTUALNO**



I prije i danas mišljenja sam da je uloga pripravnost opravdana samo i jedino zbog osiguranja kontinuiteta poslovanja te s tog osnova treba biti i organizirana. Kako kontinuitet poslovanja održavaju neposredni izvršitelji isto treba biti plaćena jedino i isključivo radnicima koji neposredno otlanjaju kvarove ili im je propisana obaveza izlaska na lice mjesta u slučaju izvanrednog događaja.

Uz trivijalnu analizu mogli ste doći do podataka kako su neopravdani trošak pripravnosti isplate radnicima kojima ista služi za povećanje plaća (izvršni direktori, šefovi

sekcija i sl.). Ukinjanjem tog dijela naknade rješava se problem neopravdanog troška, a uvođenjem limita od najviše 120 sati pripravnosti mjesечно po neposrednom izvršitelju uvodi se red u sistem. Ova priča ima podlogu u dnevnom, tjednom i mjesечноj limitu propisivanja obaveza bilo kojem radniku. Ako radnik unutar 24 sata radi osam sati, 12 sati se odmara, za pripravnost ostaju četiri sata dnevno, odnosno maksimalno 120 sati mjesечно. Ali pohlepa koju je moguće realizirati unutar sustava otvorila je priliku da „neki“ budu u pripravnosti po 400, 500 pa i više sati mjesечно.

Okviri iz ZOR-a i KU koji moraju biti ugrađeni u Odluku o pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena:

- broj sati rada u tjednu određen je na 40 sati,
- prekovremeni sati, ne smiju biti veći od 8 sati tjedno, odnosno 32 sata mjesечно, kao ni više od 180 sati godišnje.
- radnik ima pravo na odmor od najmanje 12 sati neprekidno tijekom 24 sata
- radnik ima pravo na tjedni odmor od 24 sata na svakih sedam dana.

Kako je nedvojbeno da ste (direkcije/Uprava HŽI) svjesni problema koje u redovitom

poslu izazivaju kvarovi tehnike i opreme, čudi da ne predlažete nikakvo nagrađivanje za sate rada dok se kvar ne otkloni. ZOR prepoznaće otežane uvjete rada, kolektivni ugovor također. Ovaj problem rada u otežanim uvjetima potrebno je prepoznati tako da se izvršnim radnicima koji rade u tim i takvim uvjetima (dok nisu otklonjeni kvarovi i smetnje) prizna pravo na dodatak u visini 50% plaće za sate trajanja kvarova, jer im je izuzetno otežan i poremećen tehnološki proces rada.

Jednako tako, za šefove kolodvora potrebno je propisati način korištenja i plaćanja troškova korištenja privatnog automobila u službene svrhe.

**Određivanje pripravnosti šefovima kolodvora samo neradnim danom nije u skladu s Uputom za rad i postupanjem u slučaju izvanrednog događaja.** Uputa šefa kolodvora obvezuje za izlazak na istragu izvanrednog događaja, pa za to mora im se odrediti pripravnost i tijekom tjedna.

Koristim priliku izdvojiti naglaske iz dvije presude kojima je nedvojbeno utvrđena odgovornost HŽI za nepoduzimanje mjera osiguranja žcp-a u vrijeme kvara:

**Županijski sud u Puli - Pola, Poslovni broj: Gž-341/2018-2**  
...”Ovaj sud smatra kako odgovornost tuženika HŽ Infrastruktura d.o.o. kao upravitelja ne podrazumijeva samo dužnost obavještavanja prijevoznika o neispravnosti

uredaja. Ukazuje na odredbu čl. 81. st. 1. i 2. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“ broj 82/13 - dalje u tekstu: ZSIŽS). Ističe kako se davanjem naloga strojovodi ne osigurava sigurnost željezničko-cestovnog prijelaza, te dodatno ukazuje kako tuženik HŽ Infrastruktura d.o.o. nije postupio po čl. 120. st. 6. ZSIŽS-a i čl. 195. ZSCP-a. Činjenica da je tuženik HŽ Infrastruktura d.o.o., u skladu sa svojim internim propisima, obavijesti strojovođu vlaka pisanim nalogom o obvezi zaustavljanja vlaka istog oslobođa od odgovornosti za predmetni štetni događaj. Naime, čl. 68., čl. 76., čl. 81., čl. 83. i čl. 84. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava jasno su propisane dužnosti i odgovornosti upravitelja infrastrukture vezano uz sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, sigurno odvijanje željezničkog prometa, uspostave i održavanje željezničko-cestovnog prijelaza te postavljanje i održavanje uređaja za osiguravanje željezničko-cestovnog prijelaza. Nesporno je kako je tuženik HŽ Infrastruktura d.o.o. pravovremeno i pisanim nalogom obavijestio strojovođu predmetnog vlaka daje ŽCPR Jabuka neosiguran, ali je propustio poduzeti i druge mjere kako bi se i ostale zainteresirane osobe, odnosno ostali sudionici u prometu upoznali s činjenicom da je predmetni željezničko-cestovni prijelaz neosiguran, a što je u konkretnom slučaju i utjecalo na nastanak štetnog događaja.”

Iz navedenih razloga preinačena je prvostupanska presuda te tuženika HŽ Infrastrukturu d.o.o. obvezuje da zajedno s tuženikom HŽ Prijevoz putnika d.o.o. tužitelju naknadi prouzročenu štetu, kao i troškove ovog parničnog postupka...

Općinski građanski sud u Zagrebu dana 9. travnja 2021.

„47. Prema tome, analizirajući sve provedene dokaze za zaključiti je da postoji solidarna odgovornost I. i II. tuženih i to I.-tuženika koji je kao upravitelj željezničke infrastrukture odgovoran za održavanje i sigurnost predmetnog željezničko-cestovnog prijelaza. Nedvojbeno je da je I-tuženik odgovoran za uspostavu i održavanje ŽCP-a (željezničko-cestovnog prijelaza) u skladu s odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

48. Upravitelj infrastrukture mora održavati ŽCP na način da je zajamčena sigurnost željezničkog sustava i sigurnost prometa na cestama u skladu s ovim Zakonom i propisima kojima je uređena sigurnost prometa na cestama, a po potrebi moraju se poduzeti i druge propisane mjere.

53. Kako je uzrok nesreće nezaustavljanje vlaka na navedenom ŽCP, a što je bila dužnost strojovođe-zaposlenika II-tuženika koji kretanje vlaka nije prilagodio činjenici nastanka kvara te kako se radi o propustima i I-tuženika i II-tuženika koji su doveli do nesreće, I i II tuženici su solidarno odgovorni tužiteljicama za štetu.

# SAVJETOVANJE O PRIPRAVNOSTI - ZAJEDNIČKI DOPIS

FOTO: SPVH

Poštovani,

nekoliko puta smo Vas upozoravali na potrebu izmjene Odluke o pripravnosti i pozivanu radnika na rad izvan radnog vremena (u dalnjem tekstu Odluka) a sami izvanredni događaji koji nalažu nužnost brze i kvalitetne reakcije od strane HŽ Infrastrukture daju nam za pravo. Svjedoci smo da se protiv nekih radnika zbog toga što nisu bili pravovremeno dostupni neopravdano pokreću stegovne mjere a sve bi to izbjegli propisanom i određenom pripravnosti.

Odlukom o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena za pojedine radnike sukladno odredbama točaka VII, VIII, IX i X Odluke određeni je pozivanje radnika na rad izvan radnog vremena koje zapravo načinom na koji je uređeno u predmetnoj Odluci u svojoj biti predstavlja pripravnost te ste i za situacije određene točkom VII Odluke obvezni primjenjivati sve zakonske odredbe koje se primjenjuju kod instituta pripravnosti. Drugim riječima, i za navedene situacije a s obzirom da se radi o situacijama pripravnosti radnika obvezni ste tim radnicima isplaćivati naknadu za pripravnost, na koju radnici imaju pravo sukladno odredbama članka 60. Zakona o radu te članka 166. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture.

Napominjemo kako ujedno Odlukom, diskriminirate radnike točke II. i III. Odluke, točkom VI. Odluke, neodređivanjem pripravnosti kod kuće radnim danom nakon završetka radnog vremena do početka radnog vremena slijedećeg radnog dana te neisplaćivanjem naknade za pripravnost.

Utočki IX. Odluke mimo Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture propisali ste uvođenje nagrade od 120,00 kn što je jednostrana odluka utemeljena na samovolji i suprotna je ZOR-u, članak 90. i članak 94. te člancima 151. i 166. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture.

Kako bi izbjegli sve prethodno navedeno predlažemo da Odluka o 1. izmjenama i dopunama Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena sadržava i slijedeće izmjene:

## **U točki II. Odluke dodati novi stavak 2. i stavak 3.:**

Osim radniku iz stavka 1. ove točke, pripravnost kod kuće, u svrhu operativnog praćenja stanja u željezničkom prometu, određuje se i jednom radniku na radnom mjestu voditelj područne operative ili voditelj područja regulacije prometa ili glavni tehnolog izvršenja prometa u Područnim radnim jedinicama prometa HŽ Infrastrukture d.o.o..

Prilikom određivanja rasporeda pripravnosti kod kuće treba voditi računa da se vrijeme provedeno u pripravnosti kod kuće podjednako rasporedi na sve radnike koji mogu biti u pripravnosti

Dosadašnji stavci 2. i 3. postaju stavci 4. i 5. Odluke.

## **Izmijeniti točku VI. Odluke na način kako je propisana u Odluci iz 2019. godine (Sl. vjesnik broj 16/19):**

Pripravnost kod kuće određuje se na sljedeći način:

- *Neradnim danima (vikend, blagdan) nakon završetka radnog vremena posljednjeg radnog dana do početka radnog vremena prvi*

*radnog dana po isteku vikenda ili blagdana (odnosno neradnih dana)*

- *Radnim danom nakon završetka radnog vremena do početka radnog dana sljedećeg radnog dana za radnike iz točke II., III., IV. i V. ove Odluke.*

Svaki radnik koji je mjesечnim rasporedom predviđen biti u pripravnosti kod kuće obvezan je odazvati se pozivu na rad izvan radnog vremena, u protivnom čini težu povredu radne obveze.

Radnik za sate provedene u pripravnosti ima pravo na naknadu prema čl. 166. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o.

Uz navedeno potrebno je pristupiti izmjeni Priloga 1.A. Odluke iz razloga što su kolodvori u pojedinim grupama kilometarski udaljeni te je u slučaju izvanrednog događaja upitna brzina dolaska radnika koji je u pripravnosti i ima propisane obveze temeljem Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava i Pravilnika o postupanju u slučaju izvanrednog događaja, u svezi istrage izvanrednog događaja a samim time i što bržoj normalizaciji željezničkog prometa.

Kako u PRJP Centar radno mjesto pomoćnika šefova kolodvora u Zagreb GK i Zagreb RK nije neprekidno zaposjednuto potrebno je i za kolodvore odrediti pripravnost kod kuće.

Ovo očitovanje je zajedničko očitovanje svih sindikalnih povjerenika SPVH i SŽH u funkciji RV.

**SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE**  
**SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE**  
 Broj: 16/2023\_SPVH\_SŽH  
 U Zagrebu, dana 8. rujna 2023.

**HŽ Infrastruktura d.o.o.**  
**Uprava**  
**Ivan Kršić, predsjednik**

**Predmet:** Prijedlog 1. Izmjena i dopuna Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena - savjetovanje

**Poštovani,**

zaprimili smo Vaš prijedlog Odluke o 1. izmjenama i dopunama Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena. Predložene izmjene i dopune, kako navodite u popratnom obrazloženju, donose se radi usklađenja Odluke o pripravnosti s organizacijskim promjenama u HŽ Infrastrukturi.

Uvažavajući Vaše argumente i potrebu došenja ovih izmjena i dopuna, još jednom koristimo priliku upozoriti Vas na potrebu dodatnih izmjena Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena (u daljnjem tekstu: Odluka) kako slijedi:

**U točki II. Odluke dodati novi stavak 2. i stavak 3.:**

Osim radniku iz stavka 1. ove točke, pripravnost kod kuće u svrhu operativnog praćenja stanja u željezničkom prometu određuje se i jednom radniku na radnom mjestu voditelja područne operative, voditelja područja regulacije prometa ili glavnog tehnologa izvršenja prometa u područnim radnim jedinicama prometa HŽ Infrastrukture d.o.o..

Prilikom određivanja rasporeda pripravnosti kod kuće treba voditi računa da se vrijeme provedeno u pripravnosti kod kuće podjednako rasporedi na sve radnike koji mogu biti u pripravnosti.

Dosadašnji stavci 2. i 3. postaju stavci 4. i 5. Odluke.

**Izmijeniti točku VI. Odluke na način kako je propisana u Odluci iz 2019. godine (Sl. vjesnik broj 16/19):**

Pripravnost kod kuće određuje se na sljedeći način:

- Neradnim danima (vikend, blagdan) nakon završetka radnog vremena posljednjeg radnog dana do početka radnog vremena prvi radnog dana po isteku vikenda ili blagdana (odnosno neradnih dana)



- Radnim danom nakon završetka radnog vremena do početka radnog vremena sljedećeg radnog dana za radnike iz točke II., III., IV. i V. ove Odluke.

Svaki radnik koji je mjesecnim rasporedom predviđen biti u pripravnosti kod kuće obvezan je odazvati se pozivu na rad izvan radnog vremena, u protivnom čini težu povredu radne obveze.

Radnik za sate provedene u pripravnosti ima pravo na naknadu prema čl. 166. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o.

**Obrazloženje:**

Odlukom o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena za pojedine radnike sukladno odredbama točaka VII., VIII., IX. i X. Odluke određeno je pozivanje radnika na rad izvan radnog vremena koje zapravo načinom na koji je uređeno u predmetnoj Odluci u svojoj biti predstavlja pripravnost te ste i za situacije određene točkom VII. Odluke obvezni primjenjivati sve zakonske odredbe koje se primjenjuju kod instituta pripravnosti. Drugim riječima i za navedene situacije, a s obzirom da se radi o situacijama pripravnosti radnika, obvezni ste tim radnicima isplaćivati naknadu za pripravnost na koju radnici imaju pravo sukladno odredbama članka 60. Zakona o radu te članka 166. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture.

Napominjemo kako ujedno Odlukom diskriminirate radnike točke II. i III. Odluke, točkom VI. Odluke, neodređivanjem pripravnosti kod kuće radnim danom nakon završetka radnog vremena do početka radnog vremena slijedećeg radnog dana te neisplaćivanjem naknade za pripravnost.

U točki IX. Odluke mimo Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture propisali ste uvođenje nagrade od 120,00 kn što je jednostrana odluka utemeljena na samovolji i suprotna je ZOR-u, članak 90. i članak 94. te člancima 151. i 166. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture.

Zbog ovakve Odluke imamo slučajeve da se protiv nekih radnika pokreću stegovne mjere zbog toga što nisu bili dostupni iako u sporno vrijeme nisu bili u pripravnosti što je u potpunosti neprihvatljivo. Isto tako, samo provođenje istrage izvanrednih događaja nalaže nužnost brze i kvalitetne reakcije od strane HŽ Infrastrukture te je potrebno pristupiti i izmjeni Priloga 1.A Odluke iz razloga što su kolodvori u pojedinim grupama previše kilometarski udaljeni pa se događa da je u slučaju izvanrednog događaja upitna brzina dolaska radnika koji je u pripravnosti i ima propisane obveze temeljem Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava i Pravilnika o postupanju u slučaju izvanrednog događaja, a samim time ponovna upostavlja ili normalizacija željezničkog prometa izlazi iz vremenski prihvatljivih okvira što svakako nepotrebno čini dodatnu štetu za HŽ Infrastrukturu. Upravo taj segment možemo poboljšati našim prijedlogom izmjena i dopuna.

Također, kako u PRJP Centar radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora u Zagreb GK i Zagreb RK nije neprekidno zaposjednuto potrebno je i za te kolodvore odrediti pripravnost kod kuće.

Vaš prijedlog Odluke o 1. izmjenama i dopunama Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena nam je prihvatljiv uz uvjet prihvatanja našeg prijedloga izmjena i dopuna.

Kako bi dodatno pojasnili naš prijedlog i ukazali Vam na probleme koje ovakva Odluka proizvodi na terenu, a prije donošenja konačne odluke, molimo održavanje dodatnog sastanka sukladno odredbama ZOR-a.

Ovo očitovanje je zajedničko očitovanje svih sindikalnih povjerenika u funkciji RV-a koje su imenovali SPVH i SŽH.

**S poštovanjem.**



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
 Mario Grbašić, predsjednik



**AKTUALNO**

# “KREŠIMIR

## 20



**ukupni pobjednici**

- 1. centar**
- 2. zapad**
- 3. jug**



# Sportski susreti SPVH

# "POSAVEC"

## 23.

**kuhanje**

- 1. sjever**
- 2. istok**
- 3. centrala**



# “KREŠIMIR

## 20



**karaoke**

- 1. Slovenija**
- 2. Banova Jaruga**
- 3. Split**

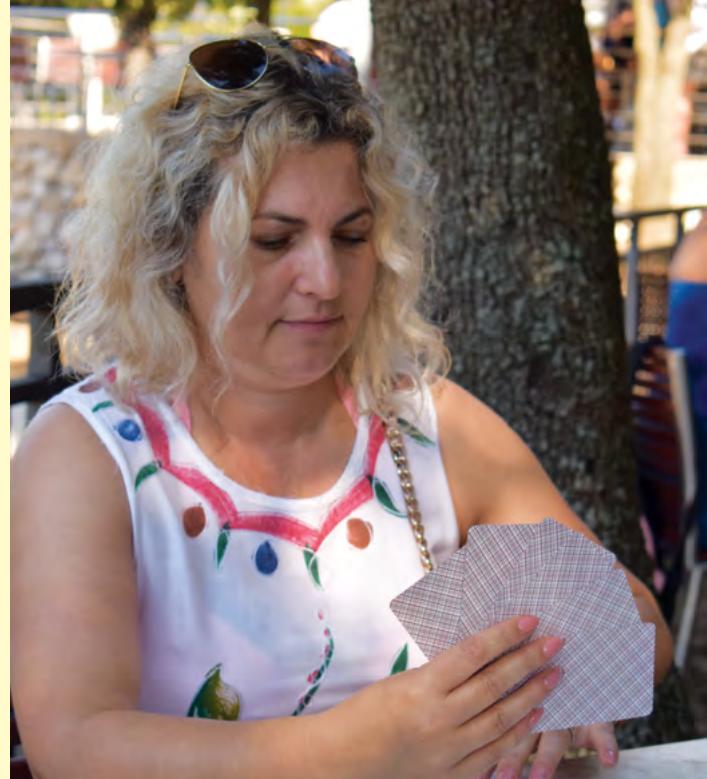


# Sportski susreti SPVH "POSAVEC"

## 23.

bela

1. Sl. Brod
2. Varaždin
3. Sisak



# “KREŠIMIR

## 20



**bacanje papuče - ž**

**1. Slovenija**  
**2. Banova Jaruga**  
**3. Rijeka**



# **Sportski susreti SPVH "POSAVEC"**

## **23.**

**bacanje papuče - m**

- 1. Sisak**
- 2. Zagreb GK**
- 3. Rijeka**



# “KREŠIMIR

20



**sup (veslanje na dasci)**

**1. Zagreb GK**  
**2. Gospić**  
**3. Ploče**



# **Sportski susreti SPVH "POSAVEC"**

## **23.**

### **stolni tenis**

- 1. Knin**
- 2. Sisak**
- 3. Zabok**



# “KREŠIMIR

## 20



kajak

1. Zagreb GK
2. Zagreb GK
3. Gospić



# Sportski susreti SPVH "POSAVEC"

## 23.

pikado

1. Zagreb GK
2. Šibenik
3. Banova Jaruga



# “KREŠIMIR

## 20



šah

**1. centar**  
**2. zapad**  
**3. zapad**

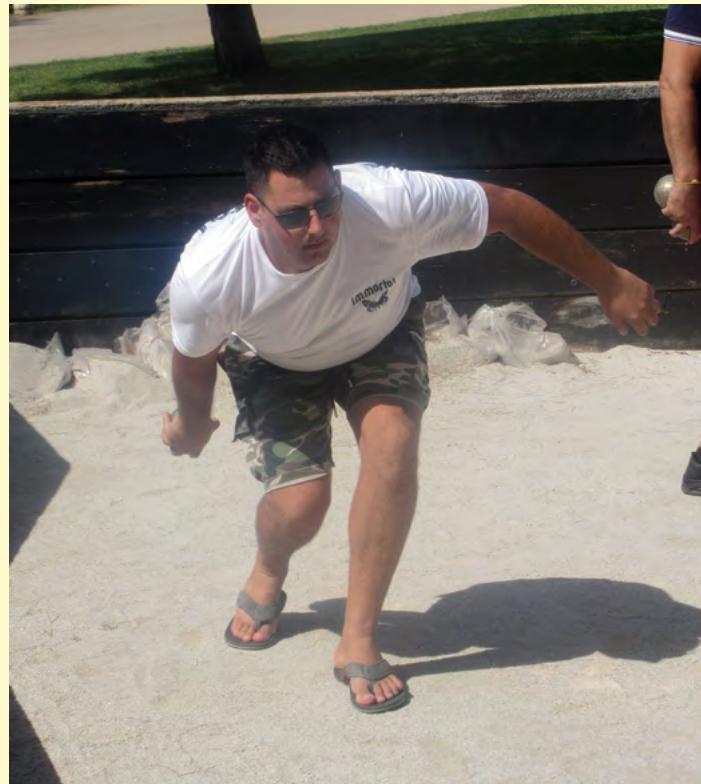


# Sportski susreti SPVH "POSAVEC"

## 23.

**balote**

1. Šibenik
2. Split
3. Knin



# “KREŠIMIR

## 20

FOTO: Arhiva



**odbojka - ž**

- 1. Zagreb GK**
- 2. Zagreb GK**
- 3. Zagreb GK**



# **Sportski susreti SPVH "POSAVEC"**

## **23.**

**odbojka - m**

- 1. Zagreb GK**
- 2. Zagreb GK**
- 3. Sl. Brod**



# “KREŠIMIR

## 20



**prenošenje mora**

**1. Rijeka**  
**2. Banova Jaruga**  
**3. Varaždin**



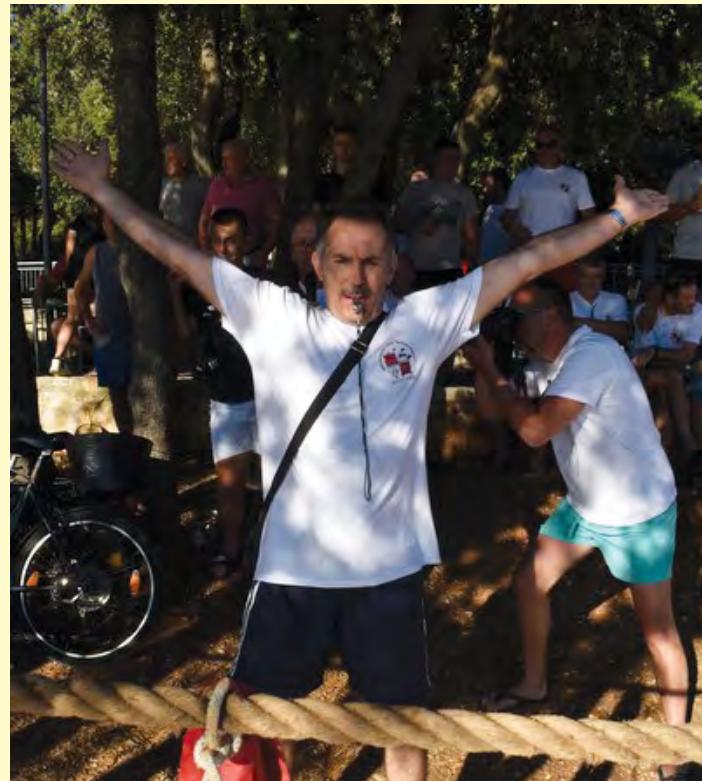
# Sportski susreti SPVH "POSAVEC"

## 23.

FOTO: Arhiva

uže

1. Poljska
2. Zapad
3. Sjever





**ZLATKO MELEŠ**  
skretničar u kolodvoru Beli Manastir

# EH, DA NAM JE BOLJE RADNO VRIJEME

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

*Kolodvor Beli Manastir nalazi se na pruzi za međunarodni promet ( bivši ogranak V.c. paneuropskog koridora ) DG - Osijek ( - St. Vrpolje - Slavonski Šamac - DG - ( Sarajevo ) - DG - Metković - Ploče ), udaljen nešto manje od 5 km od državne granice s Republikom Mađarskom. Skretničarska služba u kolodvoru obavlja se u dvije smjene; na bloku 1 od 4,45 do 20,45 sati, i to tako da 1. smjena počinje u 4,45 a završava u 14,45 sati, dok 2. smjena počinje u 14,45 a završava u 20,45 sati. Na bloku 2 radno vrijeme je od 5,50 do 20,45 sati i tu 1. smjena počinje u 5,50 a završava u 14,45, dok je 2. smjena identična kao na bloku 1. Izuzetak od ovoga je subota kada se skretničarska služba na bloku 1 obavlja od 4,45 do 19,00 sati i tada 1. smjena počinje u 4,45 a završava u 13,00 sati, dok 2. smjena počinje u 13,00 a završava u 19,00 sati. Po važećoj sistematizaciji na radnom mjestu skretničara predviđeno je 7 izvršitelja, a trenutno ih je tek 5 ( s tendencijom daljnog smanjenja ). Kolodvor ima 11 kolosijeka, od čega 5 glavnih i 6 sporednih, a najduži je 2. ( glavni ) kolosijek čija korisna dužina iznosi 1010 metara. Osim ovih spomenutih, kolodvor u funkciji ima i 2 industrijska kolosijeka; PC TSH SILOS „Belje“ d.d. i „Belje - MPI Novi mlin“ d.d. Zanimljivo je da kol. Beli Manastir iako sastavni dio jednog međunarodnog koridora, nema ulazne signale već je zaštićen signalnim loparima što samo po sebi značajno mijenja ulogu skretničara i povećava njihov obim posla. O problemima s kojima se susreće pri svakodnevnom radu, kao i o nekim drugim temama vezanim za željeznicu i život željezničara, razgovaramo s našim članom, skretničarom u kolodvoru Beli Manastir Zlatkom Melešom.*

**Prije svega Zlatko, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, molim Vas da se predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.**

Hvala vama što ste me pozvali. Evo ukratko; rođen sam 24. lipnja 1972.g. u Osijeku. Sa suprugom Danijelom i sinom Markom živim u Osijeku. Na željezničari radim od 1994. godine.

**Krenimo sada od nekih Vaših početaka; nakon završenog školovanja, a prije dolaska na željeznicu, da li ste imali kakvog drugog radnog iskustva?**

Bio sam pripadnik Hrvatske vojske, točnije 3. gardijske brigade Osijek, a nešto vremena radio sam u JP „Športski objekti“ Osijek i „Gradnji“. Osim toga, bavio sam se još kojekakvim sezonskim poslovima poput „konobarenja“...

**Da li ste u tom vremenu imali kakvih drugih planova vezanih za Vaše profesionalno opredjeljenje?**

Pošto sam za vrijeme Domovinskog rata bio pripadnik profesionalne postrojbe Hrvatske vojske, neko vrijeme razmišljao sam da ostanem u aktivnoj službi sve do mirovine.

**Kako da ste onda završili na željezničari?**

Igrom slučaja. Kada sam se „skinuo“ iz HV-a i prijavio na burzu rada, u tijeku je bio natječaj za prometno-transportne radnike u HŽ-u. Prijavio sam se, primili su me i to je to.

**Iz ove vremenske perspektive čini li Vam se to kao dobra odluka?**

Vjerujem da je. Tu sam skoro 3 desetljeća pa valjda i taj podatak dovoljno govori sam za sebe.

**Kakvi su Vam bili ti počeci rada na željeznicu; da li je bilo kakvih nesnalaženja ili je to odmah išlo rutinski?**

Nije bilo jednostavno jer prije toga nisam imao baš nikakvog doticaja sa željeznicom. Počeo sam raditi u Osijeku kao kočničar tj. manevrista na vlaku. Mogu reći da sam imao sreće da sam upao u „partiju“ koja je imala razumijevanja za nas tada novoprdošle pa sam ono najbitnije „pohvatao“ bez nekakvog stresa. Ovim putem bih im se želio zahvaliti.

**U kojim ste sve kolodvorima i na kojim radnim mjestima radili prije dolaska u kolodvor Beli Manastir?**

Kao što sam već spomenuo, počeo sam u Osijeku, a potom sam radio u Josipovcu, Dardi, kao i na zamjenama u osječkoj okolini, uglavnom kao skretničar, kočničar i čuvat ŽCP-a.

**Koje Vam je od tih iskustava ostalo u najljepšem sjećanju?**

Za svako od tih radnih mesta vežu me neka lijepa i manje lijepa sjećanja, ali mogu istaći da mi je neko vrijeme bilo ugodno raditi kao skretničar u kol. Josipovac. Imam dojam da su se tada ljudi međusobno više družili i da je često puta „pao“ kakav roštilj, fiš paprikaš i sl.

**Koliko se željezница promjenila od vremena kad ste počeli raditi pa do danas?**

Definitivno se smanjio obim posla i broj radnika. Tu posebno mislim na radnike u izvršnoj službi.

**Koji su po Vama osnovni razlozi loše situacije u kojoj se željezница već jedno duže vrijeme nalazi?**

Vjerojatno je tome doprinijela odluka naše države da ulaže u cestovni promet, a željeznicu stavi u drugi plan. Tu bih još kao razlog mogao dodati i poslijeratni pad industrijske proizvodnje u Hrvatskoj, kao i u ostalim državama nastalim nakon raspada SFRJ.

**Što bi se moralo promijeniti kako bi se izašlo iz jedne takve situacije?**

Prije svega ulaganja u infrastrukturu, vozni park i naravno; ljudi. Da bi

nešto dobio, moraš i uložiti. Tu će veliku ulogu morati odigrati Vlada RH i Ministarstvo prometa.

#### **Recite nam nešto o Vašem sadašnjem radnom mjestu...**

Sada radim kao skretničar u pograničnom kolodvoru Beli Manastir. U smjeni rade prometnik i 2 skretničara, a prijepodne i blagajnik HŽ PP-a. Dnevno imamo 9 dolazaka i odlazaka putničkih vlakova iz Osijeka i 6 iz Mađarske. Osim toga, dolazi i više teretnih prijevoznika, stranih i domaćih operatera pa se vrše primopredaje vlakova i izmjene lokomotiva. Pokraj 1. kolosijeka nalazi se pista na kojoj se vrši utovar raznih žitarica. Uz kolodvor se nalazi i mlin za koji se također vrši postava vagona. Posla ima, posebno u prijepodnevnim satima tako da kad se ide u 1. smjenu dobro je za gablec ponijeti nešto od kuće.

#### **Koji su najčešći problemi s kojima se susrećete obavljajući svoj posao?**

Obzirom da smo većina nas zaposlenika putnici (30-40 km ili više), najveći nam je problem radno vrijeme kolodvora koje počinje u 4,45 sati.

#### **Kad ste ga već spomenuli, činjenica je da imate iznimno „zanimljivo“ radno vrijeme. Recite nam Vaše viđenje istog.**

Radno vrijeme kolodvora je dvosmjensko; prva smjena traje od 4,45 do 14,45 sati, a druga od 14,45 do 20,45 sati. Ujutro je puno teže jer osim što moraš rano ustati, znaš da te na poslu nitko ne čeka i da uvijek postoji bojazan da ti sat neće zvoniti ili auto upaliti, a tu su još i divljač na cesti, vremenske neprilike i sl. Ovdje posebno moram napomenuti da nam s obzirom na prometnu povezanost i radno vrijeme, osim dolaska na posao osobnim autom ništa drugo ne preostaje.

#### **Koliko Vam se umanjio osobni dohodak nakon što je uvedeno ovakvo radno vrijeme?**

Teško je tu biti precizan, ali sigurno nekih 100 do 150 eura.

#### **Kako spomenuto radno vrijeme utiče na Vaše zdravlje i Vaš obiteljski život?**

Svakako da utječe negativno i na obitelj i na privatni život jer imam sve manje slobodnih dana i teško je nešto unaprijed isplanirati.

#### **Kako općenito gledate na to da rad u turnusu koji se nekad u izvršnoj službi gotovo podrazumijeva?**



#### **danas poslodavcu postaje nužno зло kojeg se na svaki način pokušava riješiti?**

Očigledno je da se dogodio nesrazmjer između modernizacije i politike zapošljavanja izvršnog osoblja. Stariji radnici se razbolijevaju ili odlaze u mirovinu, a mladi dolaze „na kapaljku“. Osobito mislim da je zanimanje skretničara neopravdano zapostavljen.

**Osim radnog vremena, zanimljiv je i način osiguranja kolodvora; u 21. stoljeću, 10 godina nakon ulaska u Europsku uniju, na jednom međunarodnom koridoru, kolodvor Beli Manastir (kao i Darda) je zaštićen je signalnim loparima.**

#### **Što to znači za skretničare u ovom kolodvoru?**

To znači da za svaki ulazak vlaka u kolodvor moramo ići 700 metara do signala tj. signalnog lopara i uvesti vlak u kolodvor. Inače to nije problem osim kada je veći obim posla u kolodvoru, posebno nekakvo manevriranje jer se onda ionako kratko vrijeme između vlakova potrebno za manevriranje još dodatno skraćuje.

#### **Kolodvorski kolosijeci prilično su dugi; stvara li Vam to probleme pri radu?**

Ne, mislim da je to i nekakva prednost u odnosu na „kraće“ kolodvore. Dužina kolosijeka stvorila bi problem jedino onda kada bi zbog nekakve izvanredne situacije radio samo jedan skretničar u smjeni. Takve situacije događale su se zbog nedostatka radne snage i za vrijeme korone.

#### **Kako iz današnje perspektive gledate na budućnost ove Baranjske pruge?**

Baranjska pruga je nedavno obnovljena, kolosijeci u Dardi i Belom Manastiru su dugački, većina cestovnih prijelaza je riješena... Još da se ugrade pravi ulazni signali i naravno, zaposle ljudi tako da pruga bude otvorena 24 sata dnevno, mislim da bi onda pokazala sav svoj potencijal.

#### **Izvršni radnici po manjim kolodvorima svedeni su gotovo na najmanju moguću mjeru. Nešto slično pokušava se sprovesti i po onim preostalim većim kolodvorima. Plaše li Vas takve aktivnosti poslodavca?**

Naravno da nije ugodno čuti da se ukidaju radna mjesta. Izvršnih radnika je sve manje a malo tko novi dolazi. Slična situacija je u cijeloj državi; mladi a i oni manje mladi odlaze u bogatije zemlje Europske unije na veće plaće i bolje radne uvjete. Zbog toga mislim da bi za neka radna mjesta poput skretničara trebalo pojednostaviti zapošljavanje

direktno s burze.

### Kako ste zadovoljni radnim uvjetima na Vašem mjestu rada?

Uglavnom sam zadovoljan i nemam nekih većih primjedbi. Kolodvorske zgrade i blokovi su stari kao i sama željezница. Svjestan sam da se ne može graditi sve novo iz temelja, ali bitno je da se ovo staro makar održava; sanitarni čvorovi, stolarija, krovista, klima uređaji, grijanje... I mi sami zaposlenici uz pomoć sindikata trudimo se uljepšati radni prostor i učiniti ga ugodnijim za boravak.

### Dobivate li redovito zaštitnu odjeću i obuću i kako ste zadovoljni njihovom kvalitetom?

Radna odjeća i obuća stižu puno češće nego prije, a što se kvaliteta tiče vjerojatno da bi moglo biti i bolje, ali bolje išta nego ništa. Bitno je da ne moram razmišljati u čemu bih išao na posao.

### Polovinom prošle godine potpisani je novi Kolektivni ugovor zahvaljujući kojem je cijena sata rada povećana, da bi se taj trend rasta nastavio i ove godine. Kako ste zadovoljni rastom plaće

### skretničara?

Iz početka sam bio zadovoljan ali onda je „napala“ inflacija pa iskreno uz svakodnevna poskupljenja ni sam ne znam na čemu sam. Nadam se da će cijena sata rada i dalje rasti.

### Polako se bližite mirovini. To Vas raduje ili plaši?

Još ne razmišljam o mirovini, daj Bože zdravlja pa da dočekam godine kada ću imati uvjete za odlazak. Kako ću se onda osjećati i razmišljati za sad ne znam.

### Vezano uz prethodno pitanje, može li se kao radnik izvršne službe sačuvati zdravstvenu sposobnost sve do 65. godine, što je trenutno postavljeni rok za odlazak u punu mirovinu, a vidimo da sistem svako malo pokušava tu dobnu granicu još malo povećati?

Teško u izvršnoj službi. Puno je to godina neredovnog sna i terenskog rada da bi čovjek i nakon šezdesete godine života normalno funkcionirao. Svaka čast iznimkama. Trebao bi zakon biti malo fleksibilniji po pitanju odlaska u punu mirovinu jer nisu svi ljudi isti kao ni sva radna mjesta. Rok za odlazak u punu mirovinu bi trebalo

smanjiti ispod 65 godina ali isto tako omogućiti i duži ostanak u radnom odnosu na zahtjev radnika onima koji to žele i osjećaju se sposobni.

### Što onda mislite o smanjenju dobne granice za odlazak u mirovinu radnicima izvršne službe, a po uzoru na neke zapadne države i njihove željeznice?

Mislim da je to u redu jer kad već sve kopiramo od zapadnih zemalja, mogli bismo i to.

### Kako provodite slobodno vrijeme, ako ga uz već spomenuto radno vrijeme uopće imate?

Slobodno vrijeme najčešće ode na održavanje kuće i okućnice a ostatak pokušavam što više provesti s obitelji, na nekakvom izletu ili putovanju. Naravno, ni prijatelje ne treba zapostaviti.

### Za sam kraj ovog razgovora, želite li reći nešto što smo Vas propustili pitati ili uputiti nekakvu poruku ili pozdrav?

Pozdravljam sve željezničarke i željezničare i želim im puno uspjeha u radu, sreće, mira i zdravlja!



# JOŠ UVIJEK SE OKREĆE...

PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković



U jednom od prijašnjih izdanja našeg glasila imali ste priliku čitati o nevoljama koje su naše kolege u kolodvoru Zdenci-Orahovica imale prilikom dolaska na posao, a vezano uz pronalaženje mesta za parkiranje svojih osobnih vozila („PROBLEM S PARKINGOM U KOL. ZDENCI-ORAHOVICA”, NA PERONU br. 100, svibanj 2020.g.). Podsjećanja radi, riječ je bila o tome da se u neposrednoj blizini kolodvorske zgrade nalazi i privatna tvrtka čiji su zaposlenici godinama unazad običavali parkirati svoja vozila na kolodvorskem prostoru, a koji je za razliku od prostora njihove tvrtke puno uređeniji i s više hladovine

u ljetnim mjesecima. Takvo njihovo neodgovorno ponašanje često puta znalo je izazvati verbalne sukobe između njih i naših kolega, a prilikom jednog takvog morala je intervenirati i policija. Rješenje jedne takve situacije došlo je u vidu obilježenih parkirnih mesta iza kolodvorske zgrade i to na način da se na njih ne smije parkirati nitko osim radnika HŽ Infrastrukture. Ovaj već pomalo zaboravljeni slučaj aktualizirali smo iz razloga što su sličan problem donedavno imale i naše kolege skretničari u kol. Slatina. Tamo se neposredno iza bloka 2 nalazi asfaltirani prostor koji je u cijelosti

u vlasništvu HŽ Infrastrukture, a isti je od strane neodgovornih pojedinaca već godinama tretiran kao besplatno parkiralište. Kako se predmetni prostor nalazi u blizini nekoliko privatnih tvrtki, trgovina i ugostiteljskih objekata, tako su se na njemu svo to vrijeme uredno parkirali svi oni koji su željeli izbjegći plaćanje službenih parkirnih mjesata u vlasništvu grada. Problem je eskalirao u posljednjih nekoliko mjeseci kada su zaposlenici već spomenutih privatnih tvrtki ovaj željeznički prostor počeli koristiti kao svojevrsni depo za garažiranje svojih službenih vozila. Na taj su način naše kolege sve više postajali „podstanari u vlastitoj kući“ i bili prisiljeni vozila kojima su dolazili na posao parkirati daleko od svog mjesta rada. Na ovaj problem smo tijekom mjeseca lipnja upozorili voditelja PRJP Istok gosp. Ivana Medveda, te mu predložili rješenje kakvo je primjenjeno i u kol. Zdenci-Orahovica. Kao i mnogo puta do sad, gosp. Medved pokazao je razumijevanje za probleme izvršnih radnika te odmah odobrio nabavku prometnog znaka za zabranu parkiranja (putem ručne kupnje), dok je materijal potreban za obilježavanje parkirnih mjesata osigurao SPVH – Podružnica Našice. Konkretna realizacija uslijedila je tijekom mjeseca srpnja. Ovim putem javno se zahvaljujemo voditelju gosp. Medvedu na opetovanoj podršci prilikom rješavanja ovakvih i sličnih problema izvršnih radnika, dok istu takvu zahvalu upućujemo još jednom Medvedu. Naime, onog najvažnijeg dijela, odnosno iscrtavanja linija i postavljanja prometnog znaka prihvatio se naš kolega Mirko Medved, skretničar kolodvora Slatina. Rezultate urađenog možete vidjeti na našim fotografijama. A nevjernici još uvijek tvrde da se ne okreće...



## **ZELENA BOVA U 17 - om KILOMETRU**

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**RAZMIŠLJAO JE  
ŠTO BI MOGAO  
RADITI. MISLIO  
SE POSVETITI  
PECANJU, IAKO  
NIKAD BAŠ NIJE  
PUNO OKO  
TOGA. ALI IMATI  
ĆE U MIROVINI  
VREMENA PA  
MOŽDA MU TAJ  
HOBI PRIRASTE  
SRCU.**

U lokalnom bircu šef i Walter su okretali već tko zna po koju rundu. A vruće je. A šef je na godišnjem i uživa kako ga nitko ne zove. Pomoćnik Donat jedva je dočekao da šefuje. A Walter, kako sam kaže, tretira šefa kao budućeg umirovljenika. Pošto su mu djeca s obiteljima otišli van, pa ih jako rijetko viđa, šef nije mogao si uzeti umirovljeničku animaciju da čuva unuke kao Walter. Razmišljao je što bi mogao raditi. Mislio se posvetiti pecanju, iako nikad baš nije puno oko toga. Ali imati će u mirovini vremena pa možda mu taj hobi priraste srcu. Walter ga je u tome podržavao. I on se teško bio nosio s odlaskom u mirovinu. Ali da ne bude samo stacionirani pečač na obali, predložio mu je da si kupi čamac. I da naravno, položi ispit za voditelja čamca. U znak podrške, i Walter je krenuo s njim na tečaj. Poslije nastave išli bi u lokalni birc na „opuštanje“. I tada bi evocirali iskustva. Danas imali su društvo - bio je s njima i lučki kapetan.

Kapetana je zanimalo zašto su se šegačili s njim na nastavi, kakva su ono pitanja bila o kilometraži, stacionaži... Kapetan mi je na karti pokazivao plovni put na rijeci koja protječe kroz njihov grad i rekao im da obrate pažnju na jedan meandar gdje se u 17-om kilometru nalazi

zelena bova koja noću daje zelenu trepčuću svjetlost u ritnu 2-3. Trebaju naročito paziti jer ih riječna struja tu može nasukati. Naravno, ova dvojica željoša, skoro u isti glas, kada je kapetan rekao u 17-om kilometru ispalili: „A u kojem metru?“ Kapetan je bio zatečen:

- Kako, molim !?
  - Rekli ste 17-i kilometar - plus koliko metara?
  - Jel' vi to mene...
  - Ma ne kapetane, mislim kilometar ima tisuću metara. Zanima nas precizno...
  - Pa kad dođete do 17-og kilometra, uočiti će te gdje je bova. Još hoćete i centimetre! I taman kad su izgladili nesporazum, evo novog.
  - Od kada je ta bova tamo?
  - Koliko ja znam, ona je tu od kad sam bio mali - u 17-om kilometru.
  - Znam, ali možda se za tolike godine sigurno pomakla, il je rijeka promijenila tok...
  - Pa nije bilo potresa, kataklizme pa da tijeka promijeni tok. Osim toga bova je pričvršćena za dno, kuda bi se mogla pomaknuti?
- Šef i Walter vidjeli su da su poprilično inervirali kapetana i odlučili su ga poslije nastave pozvati u birc da izglađe stvari. Tako su mu objasnili da ga nisu namjerno provocirali, jer su navikli - kroz tolike godine da se objekti na pruzi označavaju kilometrima plus metrima i da im je to

ušlo u krv i da je to važno. Kapetan je video da je riječ o ozbiljnim ljudima, ali to sa željeznicom mu baš nije sjelo. U neko trenutku ugledali su skretničara Bartola kako bezvoljan ide ulicom. Pozvali su i njega na rundu. Slušali su ga kakve su njega nevolje snašle. A eto, prije neki dan ukočilo ga je u leđima i umjesto na bolovanje, došao je raditi, jer je pomoćnik Donat, kako nema koga staviti umjesto njega, da popuni smjene i da će, bude li otisao na bolovanje, tražiti od Ivecu da uvede prekid. Bartol se dovukao na posao ali je našla kontrola i spržila mu prijavu da nije očistio skretnice. Bartol se skoro rasplakao. Pomoćnik Donat je samo slegnuo ramenima, a Nikola ga savjetovao kako da se izvuče - neka izjavi da je neki dan promijenjena stacionaža skretnica. Novim mjerenjem je utvrđeno da su skretnice pomaknute metar - dva prema početku pruge i da iz tog razloga se zbungio i nije mogao naći skretnice. Ivec je na to poludio. Nikola je uzeo u zaštitu Bartola i zaprijetio sindikatom.

„Joj Boge, kaj bu iz tega zisko!“ - kukao je Bartol i ispijao, sad već ugrijano pivo, a Walter, šef i kapetan, zagrijani od cuge samo su se smješkali i bili na putu da zapjevaju.



FOTO: Nebojša Gojković