

ŽELJEZNIČAR

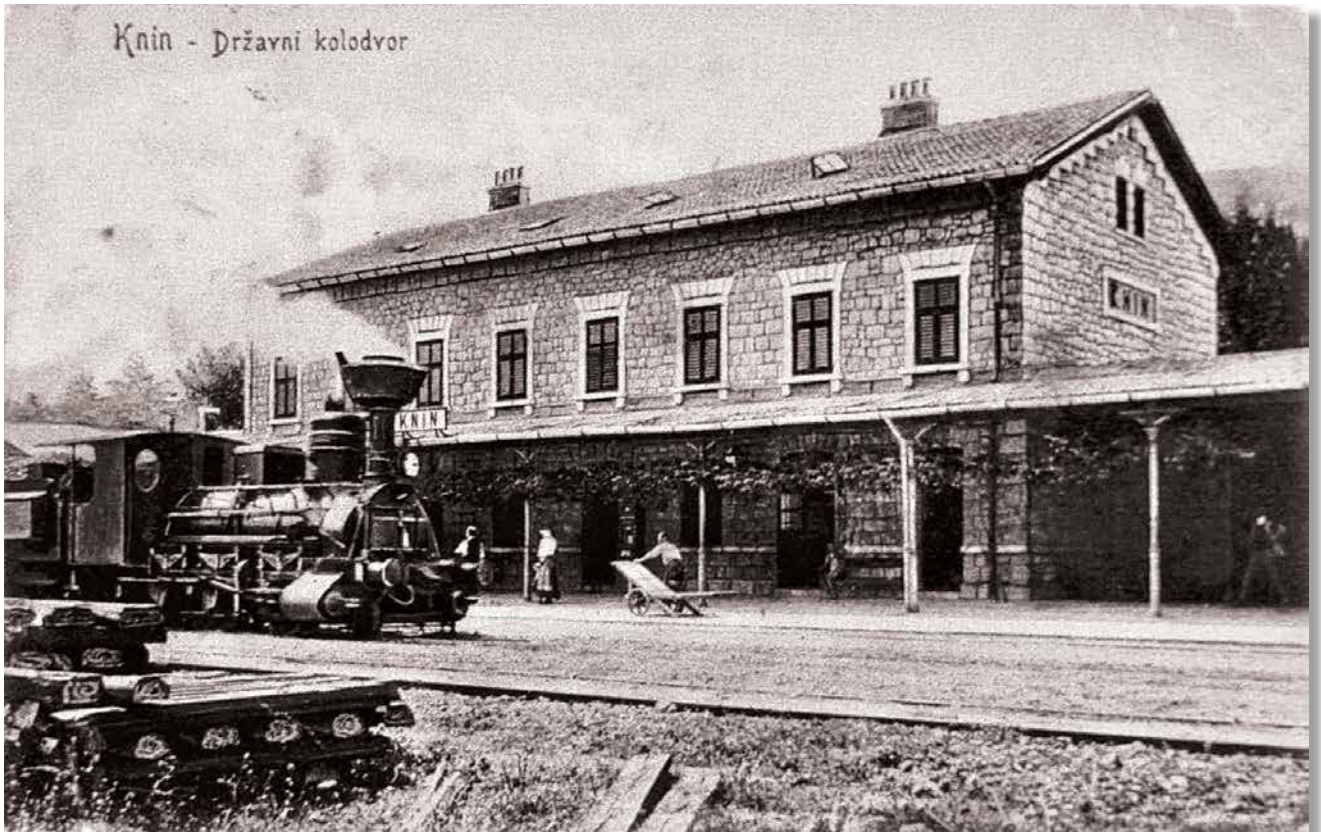
broj 830/ siječanj 2015.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.





/ IZ SADRŽAJA

- /4 Razgovor s Tihomirom Lažetom
 - /6 Izložba u Tehničkom muzeju
 - /8 Razgovor s Ivanom Čičmirom
 - /11 Tersus eko
 - /14 Zlatan Modrić: Kako odabrati menadžere i kako upravljati
 - /16 Crteži putuju vlakom
- 
- /17 Pun kufer prijateljstva
 - /20 Vlakovi sreće
 - /24 Besplatna vožnja za željezničare
 - /25 Osnovana Udruga inovatora "Željezničar"
 - /27 Ivan Belavić: Veliki istraživač željezničke povijesti
 - /28 Kuba
 - /30 Krešimir Kranjčina, dobitnik priznanja za fair play

Protekli mjesec mediji su opširno pisali o prenamjeni zadarskoga željezničkog kolodvora. Kao što je poznato, kolodvorska zgrada iznajmljena je i jedan dulji period na tome će prostoru posloovati dvije svjetski poznate tvrtke.

„HŽ Infrastruktura d.o.o. upravlja s više do 18.000 zemljišta i objekata što je svrstava u tvrtke s najvećim brojem nekretnina u RH. Pokazatelj da su predmetne nekretnine upisane u čak 803 katastarske općine dovoljno govori o prostornoj rasprostranjenosti nekretnina. Dio nekretnina nalazi se na odličnim lokacijama u centrima gradova i svakako treba iskoristiti njihov potencijal kroz iznajmljivanje svih praznih prostora, ali pritom ne bi trebalo zaboraviti komercijalizirati niti nekretnine na periferijama gradova te u ruralnim krajevima. Dakle, bez obzira na lokaciju, za svaku nekretninu treba napraviti optimalan plan upravljanja kojim će se iskoristiti potencijale određene lokacije te ujedno spriječiti propadanje i devastaciju. Javni natječaji raspisivat će se češće nego što je to bila praksa do sada te pritom uključiti i on line oglašavanje. Prošlogodišnji prihod od komercijalizacije poslovnih prostora iznosio je oko 20 milijuna kuna, a za 2015. godinu planom je predviđeno povećanje prihoda za 30 posto. Predmetno povećanje osim efikasnijim upravljanjem nekretninama, kroz povećanje broja zakupljenih prostora i zakupnina, namjerava se ostvariti i sustavnim iznajmljivanjem promidžbenog prostora. Najbolji primjer je prostor zagrebačkog Glavnog kolodvora, ulaznih vrata Zagreba, kroz koji svakodnevno prođe više ljudi nego što ih prođe kroz prosječni shopping centar. Velika frekventnost ljudi garantira i veliku vidljivost promidžbenog prostora pa je nedopustiva sadašnja neiskorištenost oglasnog potencijala. Upravo je u pripremi javni natječaj za iznajmljivanje promidžbenog prostora kojim će se, ne samo ostvariti dodatne prihode, nego i svjetlećim panovima i drugim promidžbenim proizvodima oživjeti perone i samu sliku kolodvora

Svečanost koja je 14. prosinca prošle godine bila organizirana u povodu ponovnog pokretanja željezničkog prometa između Đurmanca i Rogateca, odnosno Hrvatske i Slovenije, na kojoj se s obje strane granice okupio impresivan broj ljudi u punome je svjetlu prikazala važnost željeznice i privrženost mještana željeznici. U ovome slučaju riječ je o važnome ali ipak relativno malome projektu. Sada su pred nama dva velika projekta – rekonstrukcija i izgradnja drugoga kolosijeka pruge od Križevaca do Dugog Sela te nakon četrdeset godina prva izgradnja nove pruge, i to od Gradeca do Svetog Ivana Žabnog. Vrijednost investicije procijenjena je na više od 200 milijuna eura. Krajem siječnja i početkom veljače zatvorena su oba natječaja. Nakon što ponude budu otvorene, bit će odabrani najbolji ponuditelji.

Na kraju želimo čestitati Mariju Perkoviću i Krešimiru Kranjčini koji su gotovo istodobno dobili važna priznanja. Državnu nagradu za promicanje prava djeteta za svoj dugogodišnji humanitarni rad i rad u dječjoj igraonici »Ganjak« u kontejnerskome naselju u Gunji dobio je vinkovački prometnik Mario Perković. Drugi željezničar, Krešimir Kranjčina, na godišnjem izboru najboljih sportaša Hrvatske, koji tradicionalno organiziraju »Sportske novosti«, našao se u društvu Sandre Perković i Marina Čilića te primio nagradu za *fair play*.

Branimir Butković

/ IMPRESSUM

ŽELJEZNIČAR, list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.; Za nakladnika: **Renata Suša**

Glavni urednik: **Branimir Butković**; Jezična urednica: **Nataša Bunijevac**; Priprema za tisak: **Lidija Torma**; Obrada fotografija: **Gordana Petrinjak**

Uređivački odbor: **Marko Car, Vlatka Škorić, Martina Elizabeta Lovrić, Katarina Rakas, Sanja Vučić**

Dizajn: **Oskar Pigac**; Fotografija na naslovnici: **Wolfgang Kraus - Bizovac**

Adresa uredništva: **Zagreb, Mihanovićeve 12**; Telefon: **01/4534 288**; Telefaks: **01/457 21 31**

e-mail: **zeljeznicar@hzinfra.hr**; **www.hzinfra.hr**

Naklada: **3600 primjeraka**; Tisak: **Željeznička tiskara d.o.o., Zagreb**

Razgovor s povodom

Najveći i najzahtjevniji projekt do sada

Za ovaj broj pripremili smo razgovor s Tihomirom Lažetom, voditeljem projekta rekonstrukcije postojećeg i dogradnje drugoga kolosijeka na pruzi od Križevaca do Dugog Sela.

Dok pišem ovaj tekst u tijeku je drugi krug javnog nadmetanja za izvođača radova na rekonstrukciji postojećeg i dogradnji drugoga kolosijeka na 38 kilometara dugoj dionici od Križevaca do Dugog Sela. Uz izvođača radova, na ovome će nadmetanju biti odabrana i tvrtka koja će nadzirati izvođenje radova.

Voditelj projekta Tihomir Lažeta u njegovu je pripremu neposredno uključen već pet godina:

/ Za voditelja projekta imenovan sam prije dvije godine, a u pripremu samog projekta uključen sam pet godina, prvo kao direktor Razvoja i građenja, a kasnije i kao član Uprave HŽ Infrastrukture. Cjelokupna priprema projekta, s izradom idejnih rješenja i studije utjecaja na okoliš, počela je prije više od 10 godina. No, »ozbiljnija« priprema ovog projekta provodi se zadnjih pet godina, točnije od 2009. kada je sa Željezničkim projektom društvom sklopljen ugovor o projektiranju kojim su obuhvaćeni izrada glavnih projekata i ishođenje građevinskih dozvola.

/ Javnost ne zanimaju tzv. papirne pripreme, već ponajprije radovi. Možete li nam u najkraćim crtama opisati što se događalo tijekom priprema ovog projekta?

/ Mogu posvjedočiti kako je bilo doista puno posla. Izrada glavnih projekata koji na kraju obuhvaćaju i više od 450 knjiga bio je doista zahtjevan posao. Uz to, ishođeno je 13 lokacijskih i 23 građevinske dozvole, otkupljeno je više od 1.100.000 m² zemljišta. Također je pripremljena i ostala dokumentacija na temelju koje Europska komisija odobrava sufinanciranje. Riječ je o aplikaciji projekta, dokumentu koji se sastoji od studije isplativosti, dijela studije utjecaja na okoliš i većeg broja ostalih podataka propisanih zadanim obrascem. U prosincu 2014. ta dokumentacija i brojni drugi kontakti i pojašnjenja dokumentacije rezultirali su Odlukom Europske komisije kojom je potvrđen iznos za sufinanciranje, i to u visini od 168.327.925 mil. eura, što predstavlja 85 % vrijednosti cijelog projekta.

/ Naziv voditelj projekta pretpostavlja postojanje tima neposredno uključenog u projekt ...

/ Tako je. U ovom trenutku su pored mene i ostali članovi tima: Brankica Vlanić zadužena za projektnu dokumentaciju, Karlo Ercegović za signalno-sigurnosne uređaje, Zoran Milković za kontaktnu mrežu i ostala energetska postrojenja, Alen Križić za promet, Jasmina Prvonožec za pripremu natječajne dokumentacije i Alena Alavuković za imovinskopravne odnose. Naravno, ima i puno ostalih kolega koji nisu formalno u timu, ali su sudjelovali u pripremi.

/ Možete li usporediti ovaj projekt sa dva projekta koja su do sada realizirana sredstvima Europske unije

/ Nema nikakve dvojbe da je ovo najveći i najzahtjevniji željeznički projekt do sada. Projekti Vinkovci – Tovarnik i Okučani – Novska, kao i rekonstrukcija Zagreb Glavnog kolodvora, također su bili europski projekti sufinancirani sredstvima Europske unije u pretpristupne razdoblju. Ti projekti, kao manji i tehnički jednostavniji, služili su kao svojevrsna priprema HŽ Infrastrukture za veće i složenije projekte kakav je Dugo Selo – Križevci i kakvih će biti još.

/ Prema medijskim najavama, početak građevinskih radova planiran je za sredinu godine. Koliko je taj rok realno planiran s obzirom na dosadašnji tijek javnog nadmetanja?

/ Odlučili smo se na provedbu javnog nadmetanja u dva kruga. U prvome krugu stiglo je dvanaest ponuda. Nakon provjere općih referencija te financijske i tehničke sposobnosti u drugi je krug prošlo šest ponuditelja. U drugome krugu, koji je u tijeku, odabrat ćemo izvođača radova i tvrtku koja će obavljati nadzor nad izvođenjem radova. Iako su nam rokovi itekako važni, gledano iz perspektive HŽ Infrastrukture, najvažnije mi se čini dobiti najstručnijeg i najiskusnijeg izvođača radova. Rok početka radova koji navodite je realan i ostvariv.

/ Može li nakon odluke o najboljoj ponudi žalba nezadovoljnih ponuditelja ugroziti planirani početak radova?

/ Može, ali ne previše. Za očekivati je da će se netko žaliti jer je to, nažalost, naša realnost. O eventualnoj žalbi bi u roku od trideset dana trebala odlučiti Državna komisija za javnu nabavu, no dosadašnja praksa pokazuje da se žalbe rješavaju u roku od oko dva mjeseca, tako da je to i očekivani pomak u slučaju žalbe. Ako žalbe ipak ne bude, početak radova planiran je za svibanj ove godine, a radovi bi trebali biti završeni do kraja 2018.

/ Tijekom remonta dionice od Zagreba do Dugog Sela bilo je dosta poteškoća pri organizaciji prijevoza putnika autobusima. Kako će biti organiziran prijevoz putnika kada se počnu izvoditi radovi u sklopu ovog projekta?

/ Tijekom ove godine neće biti tzv. zatvora pruge. Prvo će se početi izvoditi radovi koji ne utječu na promet, primjerice premještanje instalacija, radovi na dionicama koje nisu blizu postojećega kolosijeka, nadvožnjacima preko pruge i ceste koje se vežu uz njih, servisnim cestama, vanjskoj odvodnji i sl. Svi ostali radovi koji se izvode u »zoni odvijanja prometa« i koji ometaju tijek prometa izvodit će se na pojedinim odsječcima koji neće biti duži od pet kilometara, i to od 7.15 do 15.15 sati svakim radnim danom (ponedjeljak – subota). Iznimno će, ovisno o tehnologiji i potrebama pojedinih radova, biti odobreni tzv. zatvori pruge u trajanju od 12/24 sati do 72 sata (u pravilu vikendom, od petka do ponedjeljka). To će sve biti navedeno u izvješćima o mreži i unaprijed najavljeno prijevoznicima te će se oni za to trebati pripremiti.



„Junckerov plan“

...i željeznički projekti

Za plan investicija, kao potpore europskom gospodarstvu „teškog“ ukupno 315 milijardi eura, koji se popularno naziva „Junckerov plan“ jer ga je predložio predsjednik Europske komisije Jean-Claude Juncker prijavljeno je ukupno 2000 projekata u ukupnoj vrijednosti od 1300 milijardi eura. I Hrvatska se nada dijelu „kolača“ pa je Vlada RH predložila inicijalnu listu od 77 projekata kojim će pokušati privući ulaganja u vrijednosti od 21,5 milijardi eura.

Između 77 projekata koje je Vlada RH prijavila za investiranje iz zajedničkog „Junckerovog fonda“, nalazi se i 12 željezničkih projekata. To su uglavnom projekti za koje je u tijeku izrada dokumentacije ili su u pripremi natječaj za izradu dokumentacije. Radi se o sljede-

ćim projektima: rekonstrukcija i obnova pruge Okučani - Vinkovci, modernizacija i elektrifikacija pruge Vinkovci - Vukovar, izgradnja nove dvokolosijske pruge Goljak - Skradnik, obnova postojeće i izgradnja drugog kolosijeka na dionicama Dugo Selo - Novska, Dugo Selo - Križevci, Križevci - Koprivnica - državna granica, Hrvatski Leskovac - Karlovac, rekonstrukcija i elektrifikacija pruge Zaprešić - Zabok, izgradnja nove prigradske željeznice Podsused - Samobor, izgradnja 2. kolosijeka dionice pruge Škrlevo - Rijeka - Šapjane, projekt središnjeg upravljanja željezničkim prometom te opremanje željeznice sustavom GSMR. Ukupna vrijednost tih 12 projekata procijenjena je na 3,3 milijarde eura.

Za sigurniji promet

/ Piše: Sanja Čačko Krsmanović

Potpisan sporazum za mjerenje i reprofiliiranje tračnica

Radovi predviđeni sporazumom pridonijet će smanjenju razine buke na prugama, uklanjanju mikropukotina i smanjenju vjerojatnosti pojave većih oštećenja na tračnicama, smanjenju nepovoljnog utjecaja opterećenja željezničkih vozila s tračnica na ostale elemente gornjega pružnog ustroja, a time i na elemente donjega pružnog ustroja.

Na temelju provedenog otvorenog postupka javne nabave, 22. prosinca 2014. potpisan je okvirni sporazum za usluge mjerenja i reprofiliiranja tračnica između predstavnika tvrtke »Vossloh Mobile Rail Services GmbH« iz Njemačke te HŽ Infrastrukture d.o.o. Okvirni sporazum obuhvaća mjerenje i analizu izmjerenih podataka prije reprofiliiranja, reprofiliiranje novih tračnica ugrađenih u kolosijek, preventivno reprofiliiranje tračnica u kolosijeku i korektivno reprofiliiranje tračnica u kolosijeku.

Obostrano zadovoljstvo zbog potpisivanja tog sporazuma iskazali su član Uprave HŽ Infrastrukture mr. sc. Ivan Vuković i direktor za međunarodnu prodaju i marketing tvrtke »Vossloh Mobile Rail Services GmbH« Guido Hans Pach. Član Uprave HŽ Infrastrukture Vuković istaknuo je to da će taj ugovor HŽ Infrastrukturi pomoći produljiti vijek trajanja tračnica te na taj način uštedjeti troškove održavanja u srednjem roku.

Dodatne prednosti radova iz toga ugovora su smanjenje razine buke na prugama, uklanjanje mikropukotina na tračnicama, a time i smanjenje vjerojatnosti pojave većih oštećenja na tračnicama, smanjenje nepovoljnog utjecaja opterećenja željezničkih vozila s tračnica na ostale elemente gornjega pružnog ustroja, a time i na elemente donjega pružnog ustroja. Uz sve te koristi koje dobiva HŽ Infrastruktura kao upravitelj infrastrukture, koristi će imati i željeznički prijevoznici, jer se očekuje i smanjeno oštećivanje i trošenje bandaža kotača na željezničkim vozilima.

Okvirni sporazum potpisan je na razdoblje od dvije godine, a njegova vrijednost je 34,4 milijuna kuna. Mjerenja i reprofiliiranja tračnica planira se obaviti na oko 800 km pruga hrvatske željezničke mreže.

Racionalizacija troškova poslovanja

/ Piše: Vlatka Škorić

Povećane najamnine za stanove

Početkom prosinca 2014. Uprava HŽ Infrastrukture donijela je odluku kojom je promijenila način izračuna iznosa najamnine za službene i redovite stanove.

Naknada za svaki stan ovisi o neto površini stana, broju bodova kvalitete stana, mjesečnoj vrijednosti po metru kvadratnom i koeficijentu demografskog kretanja (veličini grada ili općine gdje se stan nalazi). Na temelju formule u koju se uključuju ti parametri izračunava se iznos najamnine. Uz to, Odlukom je određeno da korisnici stanova za službene potrebe, kao i najmoprimci sa slobodno ugovorenim najamninom, moraju sami plaćati pričuvu, što do sada nije bio slučaj.

Općenito se može reći da je najamnina povećana 100 posto, ali iznos je još uvijek mali i nije na razini najamnina na otvorenom

tržištu. Primjerice, najam dvosobnog stana u Zagrebu u prosjeku se do sada plaćao od 250 do 300 kuna mjesečno, a sada se taj iznos udvostručuje. HŽ Infrastruktura u svojem vlasništvu ili na upravljanju ima 1173 stana. Cjenik najamnine nije mijenjan od 2010. godine, a cijena najamnine bila je simbolična. Iz prihoda od najma stanova HŽ Infrastruktura nije imala dovoljno sredstava ni za tekuće održavanje stanova, a kamoli za plaćanje pričuve za stanove, gdje se ona plaća. Valja napomenuti da je u nekim slučajevima iznos najamnine za stan bio manji od iznosa za pričuvu koji je plaćala HŽ Infrastruktura.

Povećanju cijene najma pristupilo se zbog racionalizacije troškova poslovanja, ali i stvaranja fonda iz kojeg će se ti stanovi održavati na primjerenoj razini. Važno je napomenuti da ovim povećanjem cijene najma HŽ Infrastruktura neće ostvariti nikakvu zaradu, već nastoji biti »na pozitivnoj nuli«.

Izložba u Tehničkom muzeju

Priča o kolodvorima

Zajednički projekt Tehničkog muzeja i Hrvatskoga željezničkog muzeja »Željeznički kolodvori u Hrvatskoj – priča o ljudima, zgradama i vlakovima« u Tehničkom muzeju može se razgledati do 22. veljače. Bogat sadržaj i zanimljiv likovni postav zainteresirat će one koje željeznica zanima, ali i one koji više vole arhitekturu i građevinu. Nažalost, katalog ove izložbe javnosti će biti predstavljen tek pred kraj izložbe.

U zagrebačkome Tehničkom muzeju 29. prosinca svečano je otvorena izložba »Željeznički kolodvori u Hrvatskoj – priča o ljudima, zgradama i vlakovima«. Zajedničkim snagama izložbu su publici predstavili Tehnički muzej i Hrvatski željeznički muzej (HŽM).

Autorica izložbe je muzejska savjetnica Neda Staklarević. Ona je u Tehničkom muzeju zaposlena od 1981. i kao voditeljica Zbirke prometnih sredstava do sada je postavljala izložbe o brodovima, tramvajima, automobilima ...

/ Budući da još nismo obradili željeznice, mislila sam kako bi to bila dobra tema. Razgovarala sam s ravnateljicom Markitom Franulčić i taj smo projekt predložili Gradu za financiranje. Naša je koncepcija prihvaćena, uz preporuku da u priču uključimo i Hrvatski željeznički muzej koji bi nam mogao pomoći. Tako je i bilo pa sam 2013. upoznala Tamaru (Štefanac, op.a.), ravnateljicu HŽM-a, te smo počele surađivati. Suradnja je finalizirana realizacijom ove izložbe. Tamara voli arhivska istraživanja i što je najvažnije, stalo joj je – rekla je Staklarević.

U velikoj zatamnjenoj sali publika se može upoznati s jednim segmentom povijesti željeznice, ponajprije kolodvorima. Na panoima izloženi su nacrti, fotografije kolodvorskih zgrada te je dat povijesni prikaz njihova građenja i kasnijih preinaka. Za prezentaciju na izložbi odabrano je dvadeset kolodvora.

/ Do sada nismo posebno obrađivali kolodvore. Izabrali smo ih dvadeset i željeli smo ih predstaviti kroz povijest njihova postojanja, od izgradnje do danas. Jedni su se u cijelosti promijenili, a neki su zadržali svoj izvorni oblik. Sve je to ovdje prikazano i vjerujem da će zanimati naše posjetitelje – komentirala je Staklarević.

Kao promatraču, na prvi pogled svidio mi se vrlo zanimljiv postav izložbe. Dio fotografija oživljen je na malim ekranima, nekoliko metara velika fotografija prikazuje prometni ured, na nekoliko se mjesta prikazuju filmovi iz povijesti željeznice, a u sredini je sagrađena blagajna. Dio izložbe je i maketa s modelima vlakova. Za postav izložbe, scenografiju, grafičku obradu i montažu materijala zaslužan je Dubravko Kuhta.

/ Zasluge Dubravka Kuhte su doista velike i mislim da je on odradio lavovski dio posla. Osmislio je postav i prezentacija svega ovoga u najvećoj je mjeri njegova zasluga – rekla je Staklarević.

No ponekad bez kuma ne ide. Kada je trebalo, svoju pomoć pružio je Dragutin Staničić. Njegov neslužbeni prilog također ima veliki udjel u konačnome izgledu izložbe. Doprinos entuzijasta danas je bitno manji nego prije dvadesetak godina i naša sugovornica toga je bolno svjesna.

/ Nekada se puno toga odradilo besplatno. Danas nema empatije, sve je tržišno postavljeno, svi traže svoje ... Zbog toga izuzetno cijenim entuzijaste. Bez njih bi sve bilo puno teže i složenije – komentirala je.

Partner izložbe je Hrvatski željeznički muzej. Ravnateljica Tamara Štefanac zadovoljna je projektom te promocijom Muzeja:



Neda Staklarević

/ U pripremu ove izložbe uloženo je puno rada. Uz istraživanja, muzejsku i arhivsku građu, naš prilog su fotografije i ostali likovni materijal. Također, gotovo svi izloženi predmeti (njih šezdesetak) su iz naše zbirke. U ovu smo priču uspjeli uključiti lokalne i zavičajne muzeje u Karlovcu, Splitu, Slavonskome Brodu, Drnišu ... Istraživali smo arhivsku građu u Beču, a pomogli su nam beogradski i ljubljanski željeznički muzeji. Na taj način pokazali smo da i u tim muzejima brinu o željezničkoj baštini.

Hrvatski željeznički muzej nema potrebnu logistiku kako bi prezentirati mogao javnosti svoje mogućnosti. To je tema za kakvu opširniju priču.

/ U Tehničkom muzeju smo imali svu potrebnu logistiku i lijep izložbeni prostor u kojemu smo mogli pokazati dio onoga što čuvamo u našem muzeju. Nemamo izložbeni prostor a kada se »Gredelj« iselio, ostali smo bez struje i vode. Sada imamo struju u uredima. Kada razgledaju ovu izložbu, posjetitelji se zainteresiraju i za naš postav – rekla je Štefanac.

Izložba se može razgledati do 22. veljače, i to od utorka do petka od 10.00 do 19.00 sati te subotom i nedjeljom od 10.00 do 17.00 sati. Tijekom izložbe bit će organizirane radionice za djecu. Zainteresirani za radionice mogu se prijaviti voditeljici radionice na e-adresu jan-ka.fucic@hznfra.hr ili na telefonski broj 0/3782-803.

Veliki katalog ove izložbe predstaviti će hrvatske kolodvore na gotovo 300 stranica. U konačnici nakon dosta lutanja posao je povjeren poznatom hrvatskom dizajneru Borisu Greineru. Katalog, odnosno knjiga o kolodvorima tiskati će se u nakladi od 300 primjeraka i svakako će biti zanimljivo štivo za one koji vole ili istražuju željeznicu.

Sektor za SS i TK uređaje Ogulin

Pomlađena ekipa

Ogulinski Sektor za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje vodi brigu o 509 najzahtjevnijih kilometara pruga na mreži hrvatskih željeznica. Ohrabruje podatak da je u Sektor, nakon velikog broja radnika koji su iz njega otišli, napokon zaposleno dvadeset mlađih radnika elektrotehničke struke.



Goran Rendulić

Sektor za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje starijim je željezničarima poznatiji kao Sekcija SIT Ogulin. Područje rada ogulinskog sektora obuhvaća održavanje signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja na čak 509 km pruge.

Na riječkoj pruzi njegovo područje rada proteže se od Zvečaja do Rijeke, na ličkoj pruzi od Ogulina do Gračaca, na prugama u Istri od državne granice preko Buzeta do Pule te na još nekoliko kraćih dionica.

Riječ je o specifično-

me području, uglavnom brdsko-planinske na kojem je održavanje zimi vrlo zahtjevno te otežano. Dionice SS i TK organizirane su u Moravicama, Rijeci, Pazinu, Gospiću i Ogulinu. U slučaju većih kvarova koje zaposlenici dionica ne mogu otkloniti sami, na teren izlazi ekipa za izvanredne intervencije odnosno mjerne grupe.

Na riječkoj pruzi radovi se izvode kontinuirano, što zahtijeva pojačan angažman svih službi. Trenutačno se izvodi građevinski remont pruge od Moravica do Ogulina. U međuvremenu broj zaposlenih u Sektoru za SS i TK uređaje Ogulin je smanjen. Naime, godine 2011. bilo je sistematizirano 221 radno mjesto, a prema posljednjoj sistematizaciji iz 2014. ta je brojka smanjena na 130. Pomoćnik direktora za elektrotehničke sektore Goran Rendulić u toj sekciji »stječe iskustvo« od 1985. godine. Za razliku od većine ogulinskih željezničara, on nije obiteljskom tradicijom vezan uz željeznicu.

/ Kao *klinac* puno sam vremena provodio kod susjeda Ivica Dragića koji je radio na željeznici. Uz njega i njegove priče zavolio sam željeznicu i tako sam došao i ostao – rekao je Rendulić.

S obzirom na radove koje se izvode u kontinuitetu, posla je sve više, a broj radnika je smanjen. Uz to, s obzirom na politiku smanjivanja broja izvršitelja, zapošljavano je malo novih radnika. Prosječna sta-

rosna dob zaposlenih prešla je pola stoljeća i nije realno očekivati da ljudi u toj dobi ispunjavaju uvjete za potrebnu, prvu zdravstvenu grupu. U današnjim uvjetima kada radnik *izgubi* zdravstvenu grupu teško može očekivati preraspodjelu na drugo radno mjesto. No, u zadnje je vrijeme prekinut niz godina otkako ljudi nisu zapošljavani i kadrovska je situacija osjetno bolja kada je posao dobilo dvadeset mlađih radnika elektrotehničke struke.

Djelatnost Sektora za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje redovito je održavanje te otklanjanje kvarova u bilo koje doba dana. Svakih pola godine izvodi se servis, a mjerne grupe zadužene su za mjerenje uređaja i umjeravanje. Radnici organizirani u mjernim odnosno servisnim grupama specijalizirani su za pojedine vrste uređaja. Opremljeni su i organizirani tako da pokrivaju područje cijelog Sektora. Posao je organiziran u dvanaest servisa sa po tri do sedam radnika, pri čemu opremljenost potrebnim alatima, instrumentima i vozilima omogućuje rad na području cijelog sektora. U sklopu Sektora organiziran je servis i popravak rezervnih dijelova.

Ulaganja na riječkoj pruzi u posljednjih desetak godina narušila su udobnost putovanja putničkim vlakovima, ali nakon remonta pruge od Moravica do Ogulina čitava relacija od Rijeke do Ogulina bit će u stanju prikladnom za udobne i relativno brze, neprekidane vožnje vlakova. Nakon što je prije dvije godine dovršen vrlo zahtjevan projekt zamjene sustava napajanja od Moravica do Rijeke i dalje do Šapjana (ISEV), nastavljen je s ulaganjima. I dok je remont pruge na svaki način primjetan zahvat, istodobno se izvode i manje uočljivi radovi na pruzi kao što je uvođenje automatskoga pružnog bloka između kolodvora od Moravica do Sušak Pećina. Radovi su počeli početkom 2014. i nakon što je odrađen velik dio posla, radovi bi trebali biti dovršeni tijekom lipnja. Uvođenje APB-a povećat će propusnu moć pruge.

Na riječkoj pruzi zimi, u uvjetima kada padne pola metra snijega a temperature zraka spuste se znatno ispod nule, vrlo je važno održavanje odnosno zagrijavanje skretnica. Zbog toga se pristupilo zamjeni plinskih skretnica puno prikladnijim električnim grijačima skretnica. Velike plinske boce kod skretnica postaju prošlost, a električne vremenske stanice imat će i mogućnost da se same uključuju ovisno o vremenskim prilikama. Grijači su zamijenjeni na relaciji od Moravica do Škrljeva, a treba ih još zamijeniti na relaciji od Brod Moravica do Moravica. Nakon što bude završena zamjena plinskih grijača prema Rijeci, u planu je zamjena 48 plinskih grijača od Moravica do Zvečaja.

Na ličkoj pruzi trenutačno se izvode radovi na uvođenju daljinskog upravljanja prometom. Do sada su uređaji pušteni u radu u Vr-hovinama i Ličkim Jesenicama, a idućih mjeseci bit će pušteni u Blatama, Ličkoj Jesenici i Rudopolju. Na kraju će se na ličkoj pruzi prometom daljinski upravljati od Ogulina do Splita. Istodobno s radovima obučavaju se radnici.

Zimski uvjeti na pruzi stavljaju radnike Sektora za SS i TK uređaje Ogulin pred posebna iskušenja. Do sada je zima bila »dosta nježna«, no to ne znači da se situacija ne može promijeniti preko noći. Dovoljno je prisjetiti se prošle veljače i katastrofalnih posljedica smrzavanja.

Regionalno područje HŽ Carga Jug

Ohrabruje opseg rada Luke Ploče

Regionalno područje HŽ Carga Jug surađuje sa četiri luke. I dok je u posljednjih sedam godina opseg rada u Splitu, Šibeniku, a pogotovo Zadru osjetno pao, u Pločama se održao te je bio u umjerenome padu. Posljednje tri godine ta luka bilježi porast opsega rada, a ovogodišnji plan, uz obećavajuće najave, predviđa povećanje opsega od 12 posto, čime bi bio premašen opseg rada iz 2008. godine. Tim povodom razgovarali smo s Ivanom Čičmirom, šefom Regionalnog područja HŽ Carga Jug.



Ivan Čičmir nedvojbeno je čovjek s dosta radnog iskustva na željeznici. Od 1983. kada se zaposlio na željeznici vezan je uz poslove teretnog prijevoza. Uglavnom u kolodvoru Solin radio je na raznim radnim mjestima u izvršnoj službi, a 1993. imenovan je pomoćnikom šefa Glavne poslovnice Split, a 2010. šefom Glavne poslovnice, odnosno prema novoj organizaciji iz 2014. šefom Regionalnog područja HŽ Carga Jug.

Ivan Čičmir / **Koje područje obuhvaća Regionalna je-**

dinica HŽ Carga Jug?

/ Regionalno područje Jug kao organizacijska cjelina HŽ Carga obuhvaća pruge Gračac – Knin – Split, Knin – Ličko Dugo Polje DG (pruga prema Bosni i Hercegovini), Knin – Zadar, Perković – Šibenik, Ražine – Šibenik luka te Metković – Ploče.

/ U medijima se HŽ Cargo najčešće spominjao zbog pokušaja privatizacije a potom zbog smanjivanja broja radnika. Kako je taj proces protekao na području Vaše jedinice i koliko je sada zaposlenih?

/ HŽ Cargo je u procesu restrukturiranja u sklopu kojeg je predviđeno smanjenje broja radnika, a Pravilnik o organizaciji HŽ Carga na snazi je od 1. ožujka 2014. Novost u tome pravilniku je da su nekadašnje glavne poslovnice Split i Ploče pripojene Regionalnome području Jug. U Regionalnome području Jug ukupno je sistematizirano 331 radno mjesto. U taj broj uključeni su radnici iz bivšeg društva HŽ Vuče vlakova koji su 1. listopada 2012. prešli u HŽ Cargo.

Tehnološki višak radnika određivao se prema kriterijima iz Kolektivnog ugovora HŽ Carga koji je na snazi od 5. veljače 2014. Dio

radnika s popisa tehnološkog viška prihvatio je odlazak iz Društva uz isplatu poticajne otpremnine prema odluci Uprave HŽ Carga. Isplaćivane su otpremnine u iznosu od 6400 kn za svaku godinu radnog staža, s time da je najveći iznos bio 140 000 kuna. Dio radnika odlučio se za odlazak u Željeznički fond na tri godine s pravom istupa i isplate razlike do iznosa otpremnine, dok su ostali radnici koji su utvrđeni kao višak koristili otkazni rok i pravo na otpremninu po Kolektivnome ugovoru do najvećeg iznosa od 120 000 kn. Nakon što su otišli radnici kojima je isplaćena poticajna otpremnina te radnici koji su pristupili Željezničkome fondu, na popisu viška Regionalnog područja Jug našlo se 88 radnika.

/ Opišite nam rad Vaše jedinice u posljednjih nekoliko godina i kakav je plan za 2015. godinu?

/ Od početka krize opseg rada na području bivše Glavne poslovnice Split, koja je mjerodavna za prugu od Gračaca prema Splitu, Zadru i Šibeniku te prugu prema BiH preko graničnog prijelaza Ličko Dugo Polje, u stalnom je padu. Do smanjenja opsega prijevoza došlo je zbog smanjenja trgovačkih i proizvođačkih aktivnosti na tome području. Opseg rada mjeren u tonama izgleda ovako:

Godina	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
Rad u tonama	2 040 208	1 671 961	1 844 545	1 508 434	1 254 288	1 015 197	998 126

Uzroci smanjenja opsega prijevoza potpuni su izostanak prijevoza brodskih limova iz Makedonije zbog restrukturiranja brodogradnje u Splitu, gipsanih ploča iz Kosova kod Knina te stirena iz Bibinja. Smanjene su i količine ostalih vrsta tereta koje prevozimo. Naime, smanjena je količina tereta koja se prevozi za potrebe Petrokemije preko Luke Šibenik, količina cementa, i to zbog lošeg stanja u građevini, starog željeza za potrebe željezare u Kaštel Sućurcu te derivata iz Solina i Bibinja. Najveći pad opsega prijevoza zabilježen je na pruzi prema Zadru.

Porastao je opseg prijevoza kamenih agregata za potrebe cestogradnje, opearskih proizvoda te kontejnera za potrebe TVIK-a Knin. Na ovome se prostoru za ovu godinu planira povećanje ukupnog opsega rada za šest posto.

Na području bivše Glavne poslovnice Ploče situacija je puno bolja.

Godina	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
Rad u tonama	2 505 979	1 670 667	2 267 086	2 374 283	1 729 689	2 003 095	2 290 664

Riječ je znatnim količinama robe, a postoji i mogućnost daljnjeg povećanja opsega prijevoza koja je vezana uz planove Luke Ploče. U 2015. opseg rada planira se povećati za 12%.

/ Vaša jedinica mjerodavna je za područje na kojemu posluju četiri luke. Kakav je njihov trenutni rad te koji je potencijal tih luka?

/ Luka Šibenik trenutno radi isključivo za potrebe Petrokemije iz Kutine. Koliko mi je poznato, Uprava pregovara o pružanju svojih usluga te drugim korisnicima rasutog tereta koji su se koristili kapacitetima Luke i prije 1990. godine. U voznome redu 2014./2015. planirana su dva para vlakova iz Šibenika prema Kutini. Luka raspoložive skladišnim i pretovarnim kapacitetima s realnom moguć-



/ Koji su vaši najveći pojedinačni korisnici usluga teretnog prijevoza?

/ U Pločama je to Luka Ploče koja se oslanja na usluge HŽ Cargo. U splitsko-me bazenu najveći korisnici su Cemex – tvrtka za proizvodnju cementa i Ameropa – Žitni terminali koji se bave pretovaranjem žitarica. U Šibeniku je najveći korisnik Luka Šibenik, dok se u Zadru opseg rada ostvaruje na industrijskim kolosijecima Tankerkomerca za prijevoz derivata i Sojare za prijevoz žitarica.

U kontaktu smo sa svim sadašnjim i potencijalnim korisnicima naših usluga te su na ovome području naše usluge i uvjeti svima poznati. Naš cilj je povećati opseg rada sa sadašnjim korisnicima te pridobiti nove.

Na zadovoljstvo korisnika prevozimo opeku za Građu koja je opeku prevozila isključivo kamionima te kamene agregate za potrebe cestogradnje.

te za potrebe cestogradnje.

/ Na unskoj pruzi promet je prekinut. Kakve su šanse da će on ponovno biti pokrenut i ima li ta pruga potencijal vezan uz naše luke?

nošću opsega rada od milijun tona godišnje, dok je zbog manjih potreba taj opseg upola manji.

Nakon četverogodišnjeg razdoblja tijekom kojeg je njezin opseg rada stalno opadao, zadarska luka s opsegom rada od 50 000 tona ostvarenim u prošloj godini ponovno pokreće svoje aktivnosti. Prošlogodišnji opseg rada, odnosno količina tereta prevezena u 2014., bit će premašen već krajem ožujka ove godine. Kapaciteti luke vezani su uz rad na industrijskome kolosijeku Tankerkomerca koji je ponovno počeo s radom i u tijeku je prijevoz 30 000 tona derivata za Robne terminale Zagreb Žitnjak te na industrijskome kolosijeku tvrtke Sojare u kolodvoru Bibinje koja preuzima i otprema žitarice.

U splitskoj luci prevoze se uglavnom žitarice za potrebe korisnika Ameropa – Žitni terminal te manjim dijelom kontejneri i staro željezo. Splitska luka ima znatan potencijal po pitanju skladišnih kapaciteta i željezničke infrastrukture koji nije iskorišten u dovoljnoj mjeri.

Opseg rada u Luci Ploče vezan je uglavnom uz gospodarstvo u BiH. Prevozi se više vrsta tereta: ugljen, šećer, staro željezo, glinica, antracit, proizvodi od željeza i kontejneri. Luka se stalno razvija što projicira povećane količine tereta te nastojimo pratiti njihove potrebe.

/ U Luci Ploče u tijeku je znatan investicijski ciklus. Hoće li to značiti i više tereta za željeznicu?

/ Hoće. Najsvjetliji primjer je ugovor između Prvog plinarskog društva i Luke Ploče na temelju kojega su 15. prosinca 2014. pokrenuti radovi na izgradnji terminala za ukapljeni naftni plin, čime Luka Ploče postaje glavni centar za UNP, važan ne samo za regiju već i za šire, međunarodno područje. Riječ je o implementaciji novog načina prijevoza i pretovara tekućih tereta morskim putem uz daljnju otpremu željeznicom prema odredištima gdje je to moguće. Zbog toga očekujemo povećani opseg teretnog prijevoza.



/ Na toj je pruzi promet prekinut 2009. godine. Treba reći da je ta pruga pokazala znatan potencijal i mogućnosti tijekom kapitalnog remonta ličke pruge 2003. i 2004. kada su se njome prevozili tereti prema dalmatinskim lukama. U vrijeme kada je promet prekinut, njome se uglavnom prevozio cement za kolodvore Blatna i Prijedor u BiH – rekao je Čičmir na kraju razgovora.

Danas smo svjedoci toga da se pokreće inicijativa za obnovu unske pruge te će HŽ Cargo biti zainteresiran za prijevoz na toj pruzi, ako će ona biti u funkciji teretnog prijevoza prema dalmatinskim lukama i iz njih. Ta pruga vrlo je važna za HŽ Cargo ali i za gospodarstvo kao alternativni pravac prema dalmatinskim lukama u slučajevima tzv. zatvora pruge ili izvanrednih događaja.

Osvrt na ...

Ne baš najbolje brojke

Za komentar tablica koje prikazuju broj prevezenih putnika, količine prevezenih tereta te vozne brzine vlakova na hrvatskim prugama, a objavljene su u Planu poslovanja 2014. – 2019. zamolili smo bivšeg direktora HŽ Carga i predsjednika Uprave HŽ Hrvatskih željeznica holdinga mr.sc. Zorana Popovca.

Često zbog svakodnevnih problema na željeznici, restrukturiranja, sistematizacija, modernizacija, zakona i drugog zaboravljamo na našu temeljnu misiju a to je učinkovit i siguran prijevoz putnika i robe. Poslovice kaže: »Kada brojevi govore i bogovi šute«, a podaci iz ove dvije tablice govore o ozbiljnome padu broja i količine prevezenih putnika i robe, ali i o stanju najvećih brzina vlakova na hrvatskoj željezničkoj infrastrukturi. U tablicama za promatrano razdoblje vidljivo je da je u odnosu na 2007. u 2014. prevezeno 34,59% manje putnika, a i ostvareni putnički kilometri manji su 48,04%. Kada pogledamo rezultate teretnog prijevoza za isto razdoblje, prošle je godine prevezeno 52,23% manje tona robe u odnosu na 2007., odnosno ostvareno je 48,32% manje tonskih kilometara. Analizirajući ukupne prijevozne učinke mjerene reduciranim tonskim kilometrima u promatranome razdoblju, jasno je da su oni u 2014. bili više nego dvostruko manji od onih u 2007. godini.

Također, ako se pogleda tablica 2 i analiziraju podaci o brzinama na hrvatskoj infrastrukturnoj željezničkoj mreži u istome razdoblju, vidljivo je da ni u tome segmentu nije bilo većih pomaka u poboljšanje kvalitete, i to unatoč znatnim sredstvima iz državnog proračuna koja su uložena.

Tablica 2: Pregled dužina mreže HŽ Infrastrukture s obzirom na najveće dopuštene brzine vlakova (km)

Najveća dopuštena brzina vlakova prema sposobnosti pruga (km/h)	2006.	2008.	2009.	2011.	2012.	2013.	2014.
do 20 km/h	51,4	56,4	58,5	88,3	97,1	79,0	68,8
od 21 do 40 km/h	381,1	353,9	356,4	223,9	231,5	221,6	210,6
od 41 do 60 km/h	729	735,9	660,3	782,2	786,5	722,6	716,8
od 61 do 80 km/h	687,9	761,7	746,8	653,7	614,5	626,2	661,0
od 81 do 100 km/h	583,8	551,6	630,3	491,5	518,8	531,6	502,3
od 101 do 120 km/h	202,2	187,4	162,2	161	134,3	151,7	145,5
od 121 do 140 km/h	39,2	56,3	71,4	71,4	146,5	164,2	191,0
od 141 do 160 km/h	122	122,2	91,2	161	104,1	147,3	149,1
izvan prometa	179,8	150,8	198,8	342,9	342,9	332,0	213,1

Izvor: HŽ Infrastruktura d.o.o., Razvoj i investicijsko planiranje, Plan poslovanja 2014-2019., str. 29

Tablica 1: Opseg putničkog i teretnog prijevoza

O p i s	Jed. mjere	Ostvareno								procjena 2014. i 2007. godine
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Prijevoz putnika										
a/ Prevezeni putnici	u 000 p	63.131	70.961	73.545	69.564	49.983	27.668	24.265	21.839	34,59%
- unutarnji prijevoz	u 000 p	62.367	70.170	72.846	68.898	49.330	27.068	23.810	21.429	34,36%
- međunarodni prijevoz	u 000 p	764	791	699	666	653	600	455	410	53,66%
b/ Putnički kilometri	u mln.pkm	1.611	1.810	1.835	1.742	1.486	1.103	858	774	48,04%
- unutarnji prijevoz	u mln.pkm	1.508	1.703	1.745	1.660	1.405	1.029	809	729	48,34%
- međunarodni prijevoz	u mln.pkm	103	107	90	82	81	74	49	45	43,69%
Prijevoz robe										
a/ Prevezene tone robe	u 000 t	17.231	16.184	12.756	12.609	12.094	11.400	10.897	9.000	52,23%
- unutarnji prijevoz	u 000 t	3.000	3.046	2.825	2.369	2.459	2.355	2.631	2.500	83,33%
- međunarodni prijevoz	u 000 t	14.231	13.138	9.931	10.240	9.635	9.045	8.266	6.500	45,67%
b/ Tonski kilometri	u mln.TKm	3.870	3.580	2.871	2.732	2.521	2.422	2.148	1.870	48,32%
- unutarnji prijevoz	u mln.tkm	763	783	724	683	654	594	575	560	73,39%
- međunarodni prijevoz	u mln.tkm	3.107	2.797	2.147	2.049	1.867	1.828	1.573	1.310	42,16%
c/ UKUPNI PRIJEVOZNI UČINAK										
Reducirani tonski km (pkm + tkm)	u mln.rtkm	5.481	5.390	4.706	4.474	4.007	3.525	3.006	2.644	48,24%

Izvor: HŽ Infrastruktura d.o.o., Plan poslovanja 2015-2019., str. 23.

Mislim da za ovakvo ozbiljno stanje u željezničkome sektoru kriza nije isključivi krivac te se trebamo zapitati koliko su tome pridobile

nekompetentne uprave i njihove brze promjene, koliko su nam važni ostvarivanje planova poslovanja i odgovornost za njihovo neizvršavanje, koliko politika odlučuje o tome gdje i kada ulagati, koliko sindikati i ostali stakeholderi ili interesne skupine odlučuju o pitanjima za koja nisu mjerodavni, koliko nam je važna kompetencija i znanje u svim segmentima pripreme i donošenja odluka ...

Na kraju zapitajmo se postoji li koincidencija u donošenju Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o. (NN 153/2005), njegove primjene od 1. siječnja 2007. i trenutnog stanja na hrvatskim željeznicama i nije li vrijeme da se isto dodatno analizira, posebno u svjetlu četvrtoga željezničkog paketa ali i studije EVES-RAIL (CER 2012) koja je analizirala ekonomske učinke vertikalnih separacija u željezničkome sektoru.

Tersus eko

Maksimalno racionalizirani, no opet ...

Društvo Tersus eko je troškove svojeg poslovanja uspjelo svesti na najmanju moguću mjeru, no ni to nije dovoljno da poslovnu 2015. završi makar na nuli. Na tržištima izvan željezničkog sustava posla je malo, a cijene su niske. O tome da je riječ o kvalitetno organiziranome društvu svjedoči podatak da je usvojilo tri norme poslovanja prema standardima ISO. Simbol Društva je djetelina s četiri lista. Možda je upravo sreća ono nešto što bi dobro došlo da se situacija promijeni.

tječe izvan sustava hrvatskih željezničkih poduzeća javlja se veliki broj ponuditelja. Zbog recesije cijene su pale i u takvim uvjetima Tersus eko ne uspijeva dobiti posao. Zanimljivo je spomenuti da je Društvo, u cilju povećanja konkurentnosti, tijekom 2013. uspjelo usvojiti sustave prema normama Međunarodne organizacije za standardizaciju (ISO), i to za upravljanje kvalitetom (ISO 9001), zaštitom okoliša (ISO 14001:2004) te zdravljem i sigurnošću (BH OHSAS 18001:2007), no zbog nedostatka sredstava certifikacija nije provedena.

/ Uspjeli smo naš način rada prilagoditi najvišim standardima, no trošak certificiranja utjecao bi na rezultate poslovanja. Na tržištu je



Novija povijest željeznice primjerima pokazuje kako je malo izdvojenih društava uspjelo opstati. Društva bi počela samostalno poslovati – u početku uspješno, no na kraju bi se našla u nezavidnome položaju. Nakon toga uslijedili bi protesti sindikata, kratkotrajn medijski interes i sve bi završilo stečajem ili velikim poteškoćama u poslovanju. U situaciji kada je kompletan željeznički sustav u poteškoćama, tzv. veliki ponajprije gledaju sebe, a najteže je tzv. malima. Treba se prisjetiti samo RVR-a, Prorega, Gredelja ... Tersus eko ili, za one slabije upućene, segment čišćenja prostora nekadašnjeg poduzeća Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o. posluje i danas, i to u vrlo teškim okolnostima i u uvjetima nesigurne budućnosti. Društvo Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o. osnovano je krajem 2001., a samostalno posluje od 1. veljače 2002. U to vrijeme Društvo se bavilo čišćenjem putničkih vagona, motornih vlakova, lokomotiva te poslovnih prostora cjelokupnoga željezničkog sustava. Godinu dana kasnije počele su se provoditi velike organizacijske promjene te je Čišćenje i njega putničkih vagona podijeljeno. Tehnički servisi željezničkih vozila preuzeli su čišćenje vlakova, vagona i lokomotiva, a čišćenje prostora i pranje rublja ostalo je djelatnost Društva koje u lipnju 2013. promijenilo naziv u Tersus eko. U međuvremenu je ugašen Pogon praonice rublja, a vlasnik HŽ Putnički prijevoz prošle je godine donio odluku o prodaji Društva.

Danas Tersus eko ima 215 zaposlenih koji rade na teritoriju cijele Hrvatske i gotova za sva željeznička društva. Najveći dio posla odrađuju za HŽ Infrastrukturu, a vrlo malo za svojeg vlasnika HŽ Putnički prijevoz. I premda su plaće i dodaci radnika svedeni na najmanju moguću mjeru, ni to nije dovoljno da se u 2015. osigura pozitivan poslovni rezultat. Teško da se može uštedjeti na troškovima poslovanja kada troškovi radne snage čine 76 posto ukupnog troška. Na javne na-

manje posla, ponajprije zbog recesije. Nekada smo imali ugovorene poslove za vanjske naručitelje, no sada ih više ne možemo dobiti na javnim natječajima. Uvijek se javi netko tko je 30 posto jeftiniji. Tijekom recesije ima radnika i poduzeća, ali nema posla – rekao nam je Svetimir Marić, predsjednik Uprave.

Pokušaji prodaje Društva nisu uspjeli. Na raspisani natječaj za prodaju nije stigla ni jedna valjana ponuda. Nakon toga zasebno se pokušao prodati Pogon praonice rublja. Ponuditelj HŽ Putnički prijevoz računao je na prodaju zemljišta, no nije bilo interesa. S promjenom zakonske regulative prodaja je prepuštena Državnoj upravi za upravljanje državnom imovinom i Centru za restrukturiranje i prodaju.

Kada se prihod ne može povećati, i onaj posao koji je dobiven na natječajima odrađuje se po cijenama nižima od početnih, no tada nastaje manjak prihoda od oko milijun kuna i za toliko treba smanjiti troškove poslovanja. To je bio razlog zbog kojeg se krajem 2014. Uprava Društva obratila Upravi HŽ Putničkog prijevoza kao vlasniku s molbom da radnicima odobri dodatni popust za prijevoz na posao. Treba reći kako 80 posto radnika, većinom radnica, radi za minimalnu plaću, a i da su već gotovo ukinuta sva prava radnika iz kolektivnog ugovora. Nakon tjedan dana Uprava HŽ Putničkog prijevoza je na zamolbu odgovorila negativno. Tijekom prošle godine radnicima je bilo pokriveno sedamdeset posto troškova prijevoza na posao. Nakon odbijenice, kako bi se uštedjelo 400 000 kuna, taj bi se postotak smanjio na 30 posto. Također, do sada se radnicima dodavao iznos od 0,2 posto po godini staža. Prema prijedlogu Uprave koji je upućen socijalnim partnerima, taj bi se dodatak ukinuo i tako bi trošak bio smanjen za 430 000 kuna. Već prije, potpisivanjem dodatnoga kolektivnoga ugovora plaće su progresivno smanjivane, smanjene su naknade za bolovanje, jubilarne nagrade, božićnica, regres ...

Najmlađi šef kolodvora

Sve se dobro posložilo



Danijel Zagorščak, najmlađi šef kolodvora

Prema riječima jednog od iskusnih željezničkih prometnih kontrolora, u kolodvoru Križevci radi najmlađi šef kolodvora na mreži hrvatskih željeznica. Dopuštamo mogućnost da nije u pravu, ali sa 28 godina Danijel Zagorščak svakako spada u kategoriju vrlo mladih šefova kolodvora.

Nakon što je 2005. završio Željezničku tehničku školu, Danijel Zagorščak vrlo brzo dobio je poziv na stažiranje. I tada je trebao riješiti dvojbu.

Naime, kao pobjednik na državnome natjecanju iz prometne struke stekao je i iskoristio pravo izravnog upisa na Fakultet prometnih znanosti (FPZ).

/ Potpora tadašnjeg Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta omogućila mi je upis na FPZ, a nakon što je završio prvi semestar, dobio sam poziv na stažiranje. Našao sam se na raskrižju. Trebao sam odlučiti hoću li prihvatiti posao na željeznici i napustiti studij, ili ću samo studirati, ili možda pokušati istodobno jedno i drugo. Pojedinci su mi govorili: »Uzmi posao na željeznici, vidiš kakva je situacija ... Uostalom što ti danas vrijedi diploma«. Na kraju sam odlučio raditi i studirati. Znao sam da će biti teško, ali 27. travnja 2010. stekao sam zvanje sveučilišnog prvostupnika. Kao prometnik radio sam u Virovitici, živio u Križevcima, a studirao u Zagrebu. Kada bih konačno svratio doma, ni pas me više nije prepoznavao. S obzirom na prosjek ocjena, nastavio sam i diplomski studij. U rujnu 2012. diplomirao sam i stekao naziv mr. ing. prometa. Tijekom siječnja i veljače 2015. sam pod nadzorom tehnologa prometa iz Koprivnice i nadam se da ću nakon toga uspješno položiti i stručni ispit.

Na pitanje što će dalje, Zagorščak je odgovorio:

/ Sada živim i radim u Križevcima i mogu reći da sam jako zadovoljan. Želio bih upisati poslijediplomski studij, no vidjet ćemo.

Nakon što je stažirao u Križevcima, Danijel je samo mjesec dana radio u rodnome gradu. Tri i pol godine odradio je u Virovitici.

/ Nije bilo lako. Putovao sam dva i pol sata tamo te dva i pol sata natrag. Budiš se prije svih, a jedva stižeš. U Koprivnicu, bliže kući, sam se vratio 1. kolovoza 2009. Bio sam na zamjeni u Drinju i Lepavini, a kada se ovdje izvodio remont, bio sam u Križevcima. Od prosinca 2012. sam šef kolodvora Križevci.

Na pitanje kako su ga prihvatili stariji kolege, odgovorio je:

/ Tu sam radio i prije, pa nisam novi. S vremenom su me ljudi upoznali i dobro prihvatili.

Osim za kolodvor Križevci, Danijel Zagorščak mjerodavan je i za

kolodvor Vrbovec te za stajališta Božjakovina, Repinec, Gradec, Majurec, Kloštar Vojakovački i Carevdar. Broj putnika je u stalnome porastu. Tijekom remonta dolazilo je do poremećaja u prometu i to je opteretilo sve željezničare, neovisno o tome jesu li zaposleni u HŽ Infrastrukturi ili HŽ Putničkom prijevozu.

/ Oni manje upućeni pogrešno misle kako posla nema ili ga je manje dok se izvodi remont pruge. U stvari je tada sve naopako i ima najviše posla. Putnici presjedaju u autobuse i u takvim je situacijama prometnik, uz konduktera, prva osoba koja pomaže putnicima. Iako smo podijeljeni, mislimo da je najvažnije odraditi posao i putniku pružiti najbolju moguću uslugu. To nam je svima u interesu – rekao je Danijel.

Uskoro željezničare u Križevcima očekuju veliki radovi, do sada najveći, jer gotovo istodobno počinje rekonstrukcija i gradnja drugoga kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca te gradnja nove pruge od Gradeca do Svetog Ivana Žabnog.

/ Ovo nam nije prvi remont. Između Križevaca i Lepavine radovi su završeni 2012. Osoblje je upoznato s načinom rada, a više-manje svi prometnici ovdje su već dovoljno dugo i poznate su im situacije s kojima će se susretati. Putnike će dio puta prevoziti autobusi, prugom će prolaziti velik broj pružnih vozila i to treba koordinirati. Ne očekujem da bismo mogli imati problema. Zapravo, svi jedva čekaju početak radova, i naši ljudi i putnici. Kada se sagradi drugi kolosijek brže će se putovati. Bit će obnovljene i kolodvorske zgrade, a uredit će se i asfaltirati parkirališta. I sva stajališta će biti uređena, a Gradec će dobiti status kolodvora te će biti sagrađena nova zgrada – rekao je Zagorščak.

Otkako je završen remont pruge od Zagreba do Dugog Sela, putovanja vlakom do Vrbovca i Križevaca su udobna i brza, no među primjedbama koje se mogu čuti od putnika najčešći su oni koji se odnose na vozni red.

/ Iz Križevaca se najviše putnika vozi prema Zagrebu (oko 80 posto), dosta ih putuje prema Koprivnici, a najmanje se putuje prema Bjelovaru. Vozni red mogao bi biti bolje podešen, pogotovo u popodnevnim i večernjim satima. Trasa vlaka br. 570 je ukinuta. Iz Zagreba vozi »Podravka« koja se ne zaustavlja u Vrbovcu. Kao dvostruki sastav (581 i D570) vlak kreće u 16.40 sati iz Zagreba. Do Koprivnice vozi klasična garnitura koja se tamo dijeli na vlakove koji nastavljaju put prema Osijeku i Varaždinu. Prema našim saznanjima, u Vrbovcu je svaki dan izlazilo pedesetak putnika. To su ljudi koji su bili spremni platiti više, a sada više nemaju mogućnost putovanja s posla. Kada bi se »Podravka« zaustavljala, problem putovanja do Vrbovca bio bi riješen – komentirao je Danijel.

Često se može čuti i primjedba koja se odnosi na mogućnosti putovanja, osobito vikendom, u noćnim satima prema Vrbovcu.

/ Sada kada je promet normaliziran putnici mogu biti zadovoljni i vezama i vremenima putovanja. Ono što bi se moglo kvalitetnije organizirati je da prigradski vlakovi koji u noćnim satima voze do Dugog Sela produlje vožnju do Vrbovca. Nakon 22.30 iz Zagreba prema Vrbovcu više ne vozi ni jedan vlak. Vikendom dosta mladih želi otići u Zagreb i zabaviti se te im vrijeme povratka vlakom nikako ne odgovara. Prerano je to za povratak kući – rekao je na kraju razgovora Danijel Zagorščak.

Sindikat Posita

Mali i dugovječan sindikat

U prostorijama NK »Trnje« 17. prosinca održan je tradicionalni blagdanski susret umirovljenika Posita. Bio je to povod za kraći razgovor s Ivicom Ribarićem, predsjednikom sindikata radnika Posita od njegovu osnutka 2003. godine.



I dok su na željezničkoj sindikalnoj sceni tzv. mali sindikati nastajali i nestajali, spajali se s većima, Sindikat Posita je od samog početka učlanjen u Udrugu radničkih sindikata, a od 2013 imamo suradnju sa Sindikatom infrastrukture HŽa

/ Kada je Posit osnovan kao društvo ograničene odgovornosti, smatrali smo da ćemo sami, organizirani u sindikat, najbolje zaštititi svoje interese. Cilj nam je bio sudjelovati u kreiranju kolektivnog

ugovora i štiti interese naših članova. Uz to smo željeli članovima pomagati kroz razne oblike pomoći i posudbama – rekao je Ribarić. Danas tvrtka Posit djeluje kao poslovno područje tvrtke Pružne građevine d.o.o. Veliko spajanje građevinskih tvrtki dogodilo se prije dvije godine. U tim novim okolnostima Posit obavlja iste poslove kao i 1948. kada je bio radionica samo u puno većem obimu.

Na pitanje kako ocjenjuje položaj Posita u sklopu Pružnih građevina, Ivica Ribarić rekao je da je Posit specifična tvrtka koja se bavi elektrostrukom, uređajima za signalizaciju i telekomunikacijama te energetikom odnosno kontaktnom mrežom. Ostale djelatnosti unutar Pružnih građevina su građevinske sa specifičnostima vezanim za željeznicu.

/ U tome smislu smatram da ovo i nije najbolje rješenje za nas. U Positu je zaposleno 350 ljudi, a Pružne građevine imaju više od 2000 radnika. Mi radimo specifične poslove bez kojih građevinci ne mogu izvesti svoje radove – komentirao je Ribarić.

Na pitanje ima li Posit danas dovoljno posla i kako gleda na najavljeno restrukturiranje Pružnih građevina, Ribarić je odgovorio:

/ Mi posla imamo više nego dovoljno i uvijek će ga biti. Radimo na svim našim prugama, a imamo i tri gradilišta u Sloveniji. Treba znati da dio poslova dobivamo na natječajima. Nismo monopolist. Nama su konkurencija Elektrokem, Zagreb signal, Signal servis i drugi, tako da na natječajima vlada jaka konkurencija i nema jamstva uspjeha. Uz normalna ulaganja HŽ Infrastrukture bili bi puno jači. Što se pak drugog dijela pitanja tiče, jasno je da smo zabrinuti. Do sada nismo dobili nikakvu službenu informaciju. Istodobno nam svakodnevno odlaze najkvalitetniji i najiskusniji ljudi iz elektro-tehničkog i građevinskog sektora. Ti su ljudi definitivno izgubljeni. Investicije često nemaju logiku, a jako puno koštaju. To nikome ne nudi perspektivu, a kod restrukturiranja bitan je samo broj. Ne gleda se tko koliko može i zna.

/ Piše: Boris Udier

Hrvatsko željezničarsko esperantsko društvo

Obilježena šezdeseta obljetnica

Dana 23. prosinca 2014. u prostorijama Hrvatskoga željezničarskog esperantskog društva u Zagrebu obilježena je šezdeseta obljetnica djelovanja toga društva.

Tom je prilikom Marica Brletić, predsjednica Hrvatskoga željezničarskoga društva (HŽED), podsjetila na to da je prvo željezničarsko esperantsko društvo u Zagrebu osnovano 1924. te da je 23. prosinca 1954. ponovno osnovano pod nazivom Željezničko esperantsko društvo Zagreb. Godine 1991. Društvo je istupilo iz tadašnjega Jugoslavenskog saveza željezničara esperantista i promijenilo naziv u Hrvatsko željezničarsko esperantsko društvo.

Godine 1992. u Münsteru je HŽED postao članom Međunarodne federacije željezničara esperantista (IFEFF). Prvi predstavnik Društva bio je Franjo Šlabek. Sljedeće godine Marica Brletić postala je predstavnica Društva u toj međunarodnoj organizaciji, da bi na kongresu 2001. u Taboru bila izabrana za tajnicu IFEFF-a. Tu je funkciju obnašala u tri mandata, a proglašena je i počasnom članicom

IFEFF-a. Od 2001. predstavnik HŽED-a u IFEFF-u je Zlatko Hinšt potpredsjednik Društva, koji sudjeluje u radu Terminološke i Stručne sekcije Saveza.

Društvo sudjeluje na međunarodnim željezničarskim kongresima, a od 1992. kao samostalni nacionalni savez sudjeluje s pravom glasa u djelovanju IFEFF-a, kao i u Hrvatskom savezu za esperanto. Izdalo je nekoliko prigodnih knjižica o povijesti Društva, a u povodu 60. obljetnice izdalo je prigodnu dizajniranu čestitku.

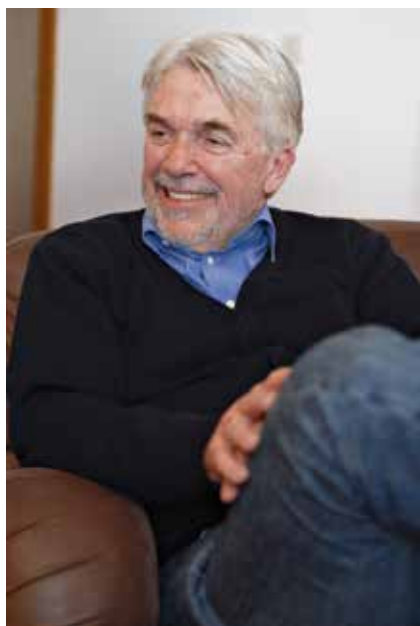
Danas Društvo djeluje u sklopu HŽ Infrastrukture. HŽED okuplja tridesetak članova radi praktičnoga korištenja esperanta u međunarodnim odnosima i ostvarivanja ciljeva esperantskog pokreta. Suraduje i sa Savezom KUD-ova HŽ-a, koji je istodobno hrvatski ured Međunarodne federacije željezničarskih kulturnih i intelektualnih društava (FISAIC).

Na kraju okupljanja prisutni su se prisjetili članova koji su svojim djelovanjem zadužili Društvo. To su Velimir Lukež, Veljko Šegrc, predsjednik Društva od 1972. do 1984. te Franjo Šlabek, predsjednik Društva od 1984. do 1991.

Razgovor s Zlatanom Modrićem, vlasnikom tvrtke Kompozit

Kako odabrati menadžere i kako upravljati?

Konzalting o ljudskome kapitalu postao je obvezni dio postupka u traženju kadrova za vodeće pozicije u nekoj tvrtki, primjerice za članove nadzornih odbora i uprava, izvršne direktore te vrhunске stručnjake. Tvrtka Kompozit d.o.o. iz Zagreba specijalizirana je za odabir vrhunskih kadrova pri osnivanju, preuzimanju i spajanju tvrtki. Konzultanti svoje stručne procjene temelje na poslovnoj i organizacijskoj psihologiji primijenjenoj na praktična iskustva u korporativnome upravljanju ljudskim resursima.



Interim Management – idealno rješenje za hrvatske tvrtke koje žele promjenu.

Vlasnik head-hunting tvrtke Kompozit je Zlatan Modrić, profesor psihologije i filozofije s međunarodnim iskustvom u područjima menadžmenta i konzaltinga. Područja njegova djelovanja jesu traženje i odabir kadrova, selektiranje i oblikovanje timova, procjena ljudskoga kapitala i upravljanja tvrtkama, upravljanje razvojem karijera, mentorstvo i coaching, interim

management rješenja, analiza i promjena korporativne kulture i klime, M&A projekti, radni stres i trauma, outsourcing. Zlatan Modrić provodi specijalističke edukacije i treninge u industrijskoj i organizacijskoj psihologiji, hrvatskome menadžmentu i psihoterapiji, a posebni interes iskazuje za tvrtke koje su u postupku osnivanja, spajanja ili preuzimanja.

/ Usvajanjem novih modusa poslovnog upravljanja suočeni smo s pojavom mogućih kriznih situacija koje zahtijevaju specifična znanja i umijeća kako bi tvrtke izašle iz krizne situacije. Koju ulogu ima korporativna kultura?

/ Svaka tvrtka koja funkcionira dulje od jednog naraštaja mora proći kroz ozbiljne, teške periode velike tržišne neizvjesnosti i mora trpjeti recesiju ili poslovnu krizu. Krizne situacije prisiljavaju uprave na promjenu načina upravljanja, odnosno na prihvaćanje nove organizacijske strukture i kulture. Kriza se može javiti kao posljedica poremećaja novih konkurenata zbog djelovanja tržišnih sila, promjena u industriji, prirodnih katastrofa ili globalne recesije. Riječ kriza dolazi od grčke riječi κρίσις što znači odluka. Ona je onaj element koji mijenja pravila igre. Ako se s njome suočimo, postoji mogućnost izlaska iz nje, ali moramo biti spremni na promjene. Korporativna kultura svodi se na poslovne procese koji obuhvaćaju kulturu suradnje, a ne kao ranije

model kontrole-i-naredbe. Suradnja kreira održivije poslovne modele i veću dodanu vrijednost. Upravo su krize važne u oblikovanju i prenošenju korporativne kulture, jer povišena emocionalna angažiranost tijekom takvih perioda uvećava intenzitet učenja.

/ Ako se u tvrtki pojavi kriza, što treba učiniti da bi se nastala situacija uspješno prevladala?

/ Kada u tvrtki nastupi kriza, tvrtku prvo treba resetirati. Pri tomu treba uzeti u obzir četiri važna elementa, a to su vodeći tim, organizacijska struktura, poslovni procesi i tržišni fokusi. Ako smo izostavili samo jedan od navedenih elemenata, tvrtka se neće moći resetirati, odnosno oporaviti. Nadzorni odbor tvrtke definira i predstavlja novu razvojnu strategiju koja bi se ostvarivala postupno, kroz pojedine faze. U prvoj se fazi strategija tvrtke mora resetirati, u drugoj se moraju utvrditi kadrovski manjkovi u upravljačkome timu, a u trećoj oblikovati koherentni tim koji bi bio sastavljen od idealnih kandidata koji bi tražena očekivanja i ostvarili.

/ O kojim elementima ovisi uspješno prevladavanje krize?

/ Najvažnije je napraviti redunancu u samoj tvrtki. Ako se tvrtkom upravljalo prema sindromu rock zvijezde kao neprikosnovenome gazdi i nije bilo inovativnih rješenja, pa je ona zbog toga izgubila svoju tržišno-konkurentsku poziciju, prvo se mora prevesti redunanca u samoj tvrtki. Kreativnost i inovativnost preduvjeti su uspješnosti upravljačke strukture. Kod nas se to kontinuirano suzbija, osobito u javnim poduzećima, jer izdvajanjem tih dvaju elemenata kao bitnih mogu znatno ugroziti pozicije postojeće upravljačke strukture. Menadžeri u javnim poduzećima svoju neuspješnost u kvalitetnijem upravljanju tvrtkom pravdaju vanjskim utjecajima, a da pritom uzrok neuspjeha nisu potražili unutar same tvrtke. Kada bi se uspješnost tvrtke mjerila stvarnim rezultatima upravljačkog tima, menadžer više ne bi mogao opravdati loše vođenje tvrtke.

/ U kojoj je mjeri važan odabir suradnika? Tko su menadžeri narcisi, a tko plutajući ljudi?

/ Pri odabiru kandidata za čelne pozicije u tvrtkama konzultant za ljudske resurse, odnosno headhunter, surađuje s nadzornim odborom. Percepcija headhuntera i nadzornog odbora o idealnome kandidatu nije neophodna istovjetna. Naime, češća su iskustva headhuntera da nadzorni odbor sanjari o karakteru osobe koju bi željeli imati na vrhu, ne uzimajući pritom u obzir stvarne kompetencije kandidata. Osobnost i osobne vrijednosti menadžera od iznimne su važnosti za uspješno financijsko poslovanje tvrtke, kao i uspostavu povjerenja na razinama moći. Zbog toga su karakterne osobine menadžera jedan od bitnih čimbenika njegove uspješnosti odnosno neuspješnosti. Upravo u tome kontekstu možemo govoriti o menadžerima narcisima i plutajućim ljudima, jer oni su primjeri karakterno neuspješnih menadžera. Prvoj skupini pripadaju plutajući ljudi. To su oni pojedinci koji olakšavaju sastanke, nikada se ne žale i ne kritiziraju, ali istodobno nemaju ni ambicija, a ni mišljenje ni osobnog sadržaja, pa zapravo ništa ne predstavljaju. Drugu, najveću skupinu čine narcisi koji se osjećaju vođama. Te osobe krasi energičnost, natjecateljski duh, socijalna neosjetljivost, sklonost iskorištavanju podređenih, posvećenost postignuću i netolerancija na kritiziranje. To su primjeri karakterno neuspješnih menadžera. Odabir pravoga kandidata najvažnija je odluka koju donosi nadzorni odbor.

/ U čemu se očituje distinkcija između poslovnog vođenja i menadžmenta?

/ Korporativna kultura iznimno je važna za svaku tvrtku. Ona se svodi na poslovne procese, a u njezinu stvaranju sudjeluju svi zaposlenici uz definirani leadership odnosno poslovno vođenje. Poslovno vođenje jest sposobnost motiviranja skupine ljudi za ostvarenje zajedničkog cilja, odnosno sposobnost pojedinca da ga drugi prihvate kao vođu odnosno lidera. Najvažnija uloga vođe je oblikovanje i upravljanje korporativnom kulturom. Kod poslovnog vođenja je važno da vođe kreiraju i mijenjaju kulture, dok je to kod menadžmenta potpuno drugačije, odnosno menadžeri i administracija žive u skladu s njom. I to je ta važna distinkcija između ta dva oblika upravljanja. Kod poslovnog vođenja najvažnija je suradnja, a upravo su lideri svojevrsni promotori suradnje među poslovnim funkcijama, primjerice u ljudskim resursima, nabavi, IT-u, marketingu.

/ Zašto se kreativnost i inovativnost ističu kao poželjne osobine u poslovnome procesu, dok to u stvarnosti nije pravilo?

/ Svaka kreativnost u tvrtkama suzbija se iz vrlo jednostavnog razloga – ona ugrožava postojeće pozicije upravljačke strukture. Izgovor upravljačkoga tima da se ne može bolje upravljati tvrtkom je čisto psihološki. Naime, razlikujemo eksternalizirani i internalizirani locus kontrole koji možemo primijeniti kao obrasce ponašanja u javnim i privatnim tvrtkama. Kod eksternaliziranog locusa kontrole, koji je primjenjiv na javne tvrtke, odgovornost za loše upravljanje menadžer prebacuje na okoliš tvrtke, ali ne i na samu tvrtku.



Kod internaliziranog locusa kontrole, koji je primjenjiv na privatne tvrtke, poduzetnik smatra da je i za loše i za dobro upravljanje uvijek zaslužan čovjek.

/ Kakva su Vaša iskustva u resetiranju tvrtki koje su doživjele poslovnu krizu?

/ Kada se tvrtka suoči s poslovnom kriznom situacijom, prvi potez je mijenjanje korporativne kulture koju je provodio dotadašnji upravljački tim, odnosno predsjednik uprave ili menadžer. Uspostavlja se vodeći tim za procjenu kompetencija, management assessment, koji postojeću strategiju tvrtke i aktualne poslovne rezultate stavlja u odnos sa kompetencijama i motivacijom vodećeg tima, uspoređuje ih te dobiva traženu disonancu. Tako se definira uzrok koji je, zbog utvrđenih strateških manjkavosti tvrtke i vodećeg tima, tvrtku doveo u krizu. Nakon toga nadzorni odbor uvodi strategiju oporavka tvrtke koja se provodi u tri razine: resetiranje strategije tvrtke, utvrđivanje kadrovskih manjkova u upravljačkome timu i prijenos zahtjeva i očekivanja na novi koherentni tim sastavljenog od idealnih kandidata koji će surađivati.

/ U kojim se uvjetima pojavljuju interim menadžeri?

/ Razlozi pojave privremenog menadžera ili interim menadžera su globalne promjene koje su zahvatile tvrtke i ostavile traga u poslov-

nim procesima. Spajanjem tvrtki dolazi do otpuštanja velikog broja iskusnih i educiranih menadžera jer se korporativna kultura promijenila. Interim menadžer je visoko educirana osoba, znatnog iskustva, u najboljim srednjim godinama, koju tvrtke mogu angažirati za kratkoročne projekte na specifičnim ciljevima. Osobitost interim menadžera je da može ponuditi idealni izvor upravljanja prilikom osnivanja organizacija te mogućnost unosa intelektualnoga kapitala. Interim menadžer u sebi objedinjuje istodobno tri važna čimbenika – on je operativni menadžer (direktor tvrtke), artikulira strateške promjene koje se moraju implementirati u tvrtku i djeluje kao mentor, odnosno priprema ljude unutar tvrtke na upravljanje. To je model suradnje koji nikoga unutar tvrtke ne ugrožava, ali u organizacijskome smislu, poslovnim procesima, ljudima i znanju donosi promjene. Zanimljivo je da ni javne ni privatne tvrtke ne žele interim menadžera, iako se u praksi pokazalo da su oni idealan izbor u prevladavanju krize i oporavku tvrtke te jedan od čimbenika buduće uspješnosti tvrtke. Takve osobe imaju kapacitet da prijeđu nevidljive prepreke, podignu moral zaposlenika i poslože interne procese. To su vrlo cijenjeni stručnjaci, u zrelih godinama, s vrlo bogatim poslovnim iskustvom, sa specifičnim znanjima i vještinama koji odgovorno izvršavaju svoju upravljačku funkciju. Interim menadžment je bolji način upravljanja ljudskim resursima, pri čemu direktor ulaganjem u ljude ostvaruje dobit. Kod nas još vlada mišljenje da je čovjek mjesto troška, što je pogrešno. Za razliku od njih, konzultanti ne podliježu odgovornosti i ne poistovjećuju se s tvrtkom.

Amerikanci su smislili koncept interim menadžera jer su smatrali da je plaćanje savjeta raznim konzultantima kako napraviti organizacijsku shemu i povećati zaradu u tvrtkama jako skupo i često neučinkovito.

/ Kako ocjenjivanje učinka utječe na zaposlenike? Što ljude može motivirati u radu?

/ Korporativna kultura koja se zasniva na modelu naredba-i-kontrola uključuje korporativnu organizacijsku shemu, ocjenjivanje učinka zaposlenika i tradicionalne sastanke. Time se jasno odašilje poruka da se hijerarhijski odnos, interno natjecanje i zastrašivanje trebaju poticati i održavati. Korporativna kultura koja se temelji na strahu i prisili nije dobra osnova za suradnju. Zaposlenici će biti motivirani na suradnju ako se uvede sustav priznanja i nagrada, stvori poslovni okoliš pun povjerenja, omogući pristup istim podacima i informacijama te na svim razinama omogući zaposlenicima sudjelovanje u donošenju odluka, rješavanju problema i razvoju proizvoda. Sustav godišnjeg ocjenjivanja učinka nije produktivan i uznemiruje cijelu organizaciju te vrlo često negativno utječe na motivaciju zaposlenika. Ocjenjivanje je pokazatelj koji se zasniva na kontroli i zastrašivanju. Postoji iskrivljena percepcija menadžment o ljudskim resursima, procjene su subjektivne, podložne osobnim i grupnim interesima. Jedna od mogućnosti je zamjena godišnjeg ocjenjivanja učinka pregledom rezultata. Promjena korporativne kulture je neophodna, jer funkcioniranje organizacijske strukture tvrtki po principima industrijske ere u informatičko doba za talentiranog vođu predstavlja stvarni problem.

/ Kako bi svoja iskustva primijenili na trenutačnu poslovnu situaciju u hrvatskim željezničkim društvima?

/ Iako nisam tako dobro upoznat s poslovnom situacijom u hrvatskim željezničkim društvima, osim onoga što čitam u medijima, počeo bih s iskustvima drugih željezničkih tvrtki, primjerice kako korporativna kultura funkcionira kod Deutsche Bundesbahna. Onog trenutka kada tvrtka traži novog menadžera, korporativna kultura mijenja se od predsjednika uprave ili menadžera, a ne od zaposlenika. Zato je jako važno izraditi procjenu kompetencija te nadzornome odboru omogućiti donošenje odluke o idealnim kandidatima za upravljački tim.

Crtači stripova

Crteži putuju vlakom

U Hrvatskoj postoji tradicija crtanja stripova. Njezini tragovi su duboki, a povijest hrvatskog stripa poznata je i izvan granica. Kao iz kreativnih inkubatora, stalno dolaze novi autori.



Juric Starešinčić i Goran Duplančić

Mladi dvojac, Goran Duplančić i Jurica Starešinčić, osnivači su internetske stranice posvećene stripu MojStrip.com. Vrijeme koje svakodnevno provode u vožnji vlakom koriste kreativno – crtajući stripove.

/ »Q Strip«, časopis koji je redovito pratio domaći autorski strip, se ugasio i činilo se neophodnim nastaviti njegovu tradiciju. Hrvatska ima veliki broj aktivnih stripaša, ali većina ih se zadovoljava time da radi najamničke poslove za strance i zapravo ne pridonose domaćoj kulturi i umjetnosti. Zbog toga smo napokon, nakon višegodišnjeg planiranja i višemjesečnog truda, prvog dana ove godine pokrenuli internetsku stranicu MojStrip.com na kojoj smo objavili i prvi strip – djelo Darka Macana – rekao je Jurica Starešinčić.

O stanju u hrvatskome stripu Jurica je rekao:

/ U svijetu postoje prave oaze stripa (Japan, Francuska, Belgija), zemlje u kojima je strip napola cijenjen a napola prezren kao eksploatacijski medij (SAD, Italija) te poneka zemlja u kojoj strip gotovo ne postoji izvan najužeg geto-okvira (Rusija). U Hrvatskoj je paradoks još dublji. S jedne strane postoje »Komikaze« i »Strip revija« koji odrađuju velik i veličanstven posao za domaću scenu, a s druge se objavljuje krema svjetske produkcije u luksuznim izdanjima vrhunske kvalitete, ali u minornim nakladama i po cijenama potpuno neprilagođenima platežnoj moći ljudi.

Ponešto u Hrvatskoj i postoji, no teže je graditi logični put od polu-amaterizma prema profesionalnome bavljenju stripom jer profesionalno bavljenje stripom na domaćoj sceni rezervirano je za nekoliko etabliranih autora.

Jurica osobito voli ironiju jer, prema vlastitim riječima, »ima poseban talent da radom iritira ljude«.

Slučajno je ispalo da je za Juricu vlak platforma za stvaranje, kreativno strip-mjesto, ali gotovo i jedino mjesto gdje se u miru mogao posvetiti stripu. Njegovi stripovi nastaju posebnom tehnikom jer zbog truckanja u vlaku teško crta precizne konture, no s vremenom je taj »razbarušeni« crtež postao njegov stil.

/ Stripove sam počeo crtati u vlaku kada sam pripremao strip za

»Q strip«. U tome trenutku imao sam dvoje djece (4-godišnjaka i 2-godišnjaka), odrađivao sam osmosatno radno vrijeme u Zagrebu, a živio sam pokraj Karlovca. Jedino vrijeme kada sam mogao raditi na privatnome projektu bilo je vikendom, ponekad sat-dva, i u vlaku. Isprva sam u vlaku namjeravao napraviti samo skice, no potom sam počeo isprobavati crtanje olovkom i na kraju sam izmislilo sasvim novi stil crtanja prilagođen crtanju dok se stolica tresse. To je sada, čini mi se, postalo prepoznatljiv stil. Smiješno, ali vjerojatno bih crtao sasvim drugačije da za crtanje svakodnevno nisam bio prinuđen iskoristiti dva sata putovanja. Volim taj svoj neuredni crtež – rekao je Jurica.

Putovanje vlakom njegov je život. I kada je vlakove morao napustiti, jedva je čekao da im se vrati.

/ Vlakovi su oduvijek dio mog života, iako nisam iz željzničarske obitelji. Vlakom sam putovao u srednju školu, na fakultet, a sada i na posao. Kamo god da putujem, nastojim putovati vlakom. Crtao sam čak i kada sam prošloga ljeta putovao na ljetovanje u Split. Jedini put kada sam stvarno gubio vrijeme na putovanju bilo je razdoblje kada se obnavljala pruga na relaciji Zagreb – Karlovac. To mi nije bilo drago, iako je taj popravak bitno poboljšao tijek prometa. Naime, mogu crtati dok se stolica tresse, ali ne dok se tresse onako kako se tresse u autobusu kojim sam tada mo-

rao putovati – rekao je Jurica uz smijeh.

Goran Duplančić, doktor fizike, pomalo je neobičan crtač. Još kao dječak taj je Splitsanin koji radi na Institutu Ruđer Bošković i bavi se teorijskom fizikom ne samo čitao nego i pomalo crtao stripove. Bavio se stripom do srednje škole i onda prestao. Vratio se crtanju tek u 34. godini, a trenutačno za časopis »Mojstrip« crta strip »Zlato« koji je inspiriran starim stripovima Andrije Maurovića.

/ Lakša mi je fizika od crtanja – rekao je uz smijeh taj 43-godišnji znanstvenik i nastavio:

/ Fizikom se puno bavim, a o stripu još moram puno učiti. Nemam baš mnogo vremena za crtanje jer imam obaveza na poslu i obitelj. Strip je, iako se to teško prihvaća, svojevrсна umjetnost.

/ Strip više nije toliko popularan koliko je to bio krajem prošloga stoljeća. Vani još sve dobro i ide, ali u Hrvatskoj, ako želite živjeti od stripa, radite za strane izdavače i tržišta. Uglavnom se lakše snađu crtači koji rade na serijama koje pišu stranci. Stripove koji su usmjereni na domaću publiku crtaju uglavnom amateri, i to iz ljubavi prema stripu. Ponekad izdavači i naruče strip za poneki časopis, ali je uglavnom riječ o izuzetku. Od domaćih autora najdraži su mi Andrija Maurović, Darko Macan, Igor Kordej i Frano Petruša. Strip je složen, iako ga se najčešće shvaća kroz dječji strip, jer dok ga crtate, vi ste i redatelj, i scenarist, i kameraman, i scenograf, i glumac – sve u jednom – rekao je Goran.

Vlak je i Goranu svakodnevnica, samo što on putuje na relaciji kraćoj od Juričine, od Gajnica do Zagreba.

/ Koristim svaki slobodni trenutak za crtanje, kad god to mogu, u vožnji, kada djeca spavaju ili su zauzeta svojim aktivnostima. Mnogo toga nacrtao sam u vožnji vlakom – to mi je kreativno i radno mjesto. Budući da imam malo slobodnog vremena, moram iskoristiti svaki trenutak. Vlak nije apsolutno najbolje mjesto za crtanje, ali je puno bolje od autobusa i tramvaja. Kada bih barem svaki put uspio uhvatiti slobodno mjesto pa da mogu raditi jer kada ga ne uhvatim, ne mogu ni crtati. Unatoč tomu vlak je uglavnom idealno mjesto za stvaranje – rekao je Goran.

Nagrada Mariju Perkoviću

Pun kufer prijateljstva

**Dana 20. studenoga u prostorijama Ministarstva socijalne politike i mladih u Zagrebu Republika Hrvatska je pojedincima deseti put dodijelila Nagradu za promicanje prava djeteta za iznimna dostignuća u zaštiti dobrobiti, prava i interesa djece. Na ovogodišnjoj dodjeli godišnju nagradu primio je Mario Perko-
vić, prometnik u kolodvoru Vinkovci i voditelj dječje igraonice »Ganja« u kontejnerskome naselju u Gunji.**



/ Kako ste doživjeli uručenje Nagrade za promicanje prava djeteta?
/ Drago mi je da je prepoznat naš rad s djecom s poplavljenih područja, ali više bih volio da ta djeca nisu ostala bez svojih domova, soba, igračkaka ...

/ Od kada se bavite tim oblikom humanitarne volonterske aktivnosti?
/ Od 1999. godine, znači 15 godina.

/ Što Vas je potaknulo na to da se angažirate u Društvu »Naša djeca«?
/ U povodu Božića 1999. uključio sam se u sakupljanje igračkaka i slikovnica za dječji odjel Opće bolnice »Vinkovci« u sklopu akcije »Za osmijeh djeteta u bolnici« Društva »Naša djeca«. Budući da nisam prikupio baš mnogo, pitao sam mogu li još kako pomoći. Pitali su me što još znam raditi. Odgovorio sam da znam crtati i slikati. Tada su me zamolili da oslikam prostorije dječjeg odjela vinkovačke bolnice i tako je to krenulo.

/ Ali niste stali na tome. Zabavljate djecu i kao klaun.
/ Da, od 2010. sam član i »Crvenih noseva klaunovadoktora«, skupine educiranih umjetnika i zabavljača koji obilaze djecu te starije i nemoćne osobe u bolnicama i domovima diljem Hrvatske.

/ Nama izgleda da je jednostavno biti klaun, da je dovoljno biti veseljak po prirodi i znati »cirkusirati«.
/ Klaunovidoktori nisu volonteri, kako neki misle, već posebno educirani umjetnici i zabavljači koji dolaze u specifične situacije u kojima

netko možda ne vidi razloga za smijeh. Dolazimo i teško bolesnoj djeci, a od njih najčešće odlazimo nagrađeni njihovim osmjesima. Međutim, ponekad i nije tako.

/ Koliko Vam poziv prometnika olakšava ili otežava u humanitarnome djelovanju?

/ Rad u smjenama, osobito noćnima, sam je po sebi izazov, ali za sada uspijevam uz nesebičnu pomoć kolega koji su uvijek spremni zamijeniti me kada je to potrebno te šefova koji također imaju razumijevanja za moj rad. I zaista im veliko hvala – svima koji me podupiru na bilo koji način.

/ Uvijek ste u akciji. Nedavno je završila, ali i ponovno počinje akcija »Pun kufer prijateljstva«. O čemu je riječ?

/ Ideja se rodila kada smo vidjeli da na poplavljeno područje Gunje humanitarna pomoć stiže u plastičnim vrećicama ili kartonskim kutijama. Odlučili smo organizirati da svako dijete dobije svoj kufer. Akcija počinje 16. prosinca i trajeće sve dok sva djeca, njih 142, koja su prošla našu igraonicu »Ganja« ne dobiju »Pun kufer ...«.

/ Što je u koferu?

/ U koferu se nalaze stvari koje su neophodne svakome djetetu. Znači, higijenske potrepštine, odjeća, rublje ... Sve po konfekcijskim brojevima za pojedino dijete.

/ Igračke?

/ Svatko tko se odluči napuniti kufer kao prvo mora kupiti kufer te stvari koje su točno zadane po specifikaciji, a potom može dodati i nešto što misli da bi obradovalo dijete, pa i igračku. Svi koji se žele uključiti u akciju mogu se javiti na telefonski broj 098/1772-094 ili na e-adresu dnd.vkci@gmail.com.

/ Kao što ste rekli, akcija je već bila pokrenuta i ponovno se pokreće. Kolike su potrebe? Kako napreduje?

/ Trebaju nam 142 kofera. Do sada smo ih napunili i predali 70, a puni se još njih dvanaest. Znači, trebamo nabaviti još kofera i napuniti ih sadržajem.

/ Kakvu pomoć imate?

/ U akciju su se uključila društva »Naša djeca« iz cijele zemlje, a uključuju se i druge humanitarne organizacije, udruge, škole, vrtići te pojedinci. Zaista smo im svima zahvalni. Bilo bi dobro da se uključe i poduzeća i sindikati pa da svako dijete iz poplavom pogođene Gunje dobije svoj mali kufer prijateljstva kojemu će se veseliti ali i koji će mu pomoći.

/ Zahvala za kraj.

/ Još jednom zahvaljujem svim kolegama i šefovima što mi omogućuju da mogu volontirati u ovome opsegu i zahvaljujem HŽ Putničkom prijevozu koji nam je omogućio besplatan prijevoz djece iz Gunje na izlete koje smo organizirali.

Razgovor s akademskom kiparicom Vesnom Osojnički

Željeznica me othranila, a danas mi je inspiracija

Hrvatska akademska kiparica s međunarodnim ugledom mr. art. Vesna Osojnički živi u Čakovcu, a rođena je 31. kolovoza 1960. u Moravicama, kod Vrbovskog, u Gorskoj kotaru. Otac joj je bio željezničar, pa se zbog njegove službe obitelj ubrzo preselila u Slavonski Brod, a poslije je Vesnu Osojnički život odveo u Međimurje, gdje sada u Čakovcu predaje u Graditeljskoj školi.



Vesna Osojnički

Na rodni kraj nikada nije zaboravila, pa je u Plemenitašu, kod Lukovdola, na samoj granici sa Slovenijom, osnovala istoimenu likovnu koloniju koja svake godine tijekom ljetnih mjeseci okuplja umjetnike iz cijelog svijeta.

/ Što je Vaš otac radio na željeznici?

/ Moj tata, sada umirovljenik, počeo je raditi kao ložač parnih lokomotiva na relaciji Moravice – Rijeka. Upravo taj posao bio je razlog što sam se rodila u Moravicama, gdje je tada mladi bračni par Osojnički imao kuću u najmu uz glavnu cestu. Budući da je napredovao na poslu, nakon moje prve godine svi smo se preselili u Slavonski Brod. Do mirovine radio je kao strojovođa u Sekciji za vuču vlakova, a vozio je vlakove na relaciji Dobova – Beograd.

/ Kakva su Vam sjećanja na suživot sa željeznicom?

/ Svi smo imali tzv. režijske karte, koje su nam ljeti omogućivale besplatna putovanja u Gorski kotar. Mati nas je budila baš kao tatu avizer, željeznički kurir koji je dolazio po njega kad bi tata mimo voznog reda trebao ranije u službu. U pola dva u noći kretali bismo pješice na kolodvor, pa vlakom na ljetne praznike. Onako mamurni, sestra, brat i ja skupili bismo se u nekom kupeu i prepustili ljuljanju vagona. Nikada neću zaboraviti zvuk koji su proizvodili kotači – jednoličan zvuk s pauzom kada je vagon preskakivao spojeve tračnica na pragovima.

/ Čujete li i danas taj ritam tračnica?

/ Godinama mi nedostaje vožnja vlakom i taj zvuk. Život se okrenuo, a putovanja su se svela na ona automobilom. Sa sjetom se prisjećam vožnji vlakom. Prije dvije godine konačno sam sjela u vlak prema Splitu, kad ono – nagibni vlak. Nisam imala onaj ugođaj iz djetinjstva – nema kupea, nema zvuka kotača ... Jedino sam ponovno oživjela doživljaj klizanja vlaka kroz brda i polja, kroz mjesta, kao da prolazimo kroz dvorišta ljudi. Takve doživljaje autoceste ne pružaju i vjerujem da su mnogima, na žalost, izbrisani iz sjećanja.

/ Vlakovi i kretanje snažna su inspiracija za Vaš kiparski opus?

/ Kao što rekoh, željeznica me othranila i obrazovala. Kao kiparica odužujem joj se svojim »Kretanjima« jer me naučila putovati i kretati se životom. Inspirirana sam kretanjima dugačke kompozicije. Tako svoje kiparske kompozicije radova od pečene gline temeljim na kretanjima koja su me se dojmile tijekom vožnji vlakom. To se osobito odnosi na kotače, prijenos i zvuk. Jednu seriju skulptura izradila sam od starih željezničkih pragova. To je drvo specifičnog mirisa, u koje su zabijeni kamenčići, ispucalo po godovima, idealne teksture za skulpture. Odbačeni pragovi imaju svoj govor površinom i patinom. Samo ih krojim u elemente, stvarajući kompoziciju likovnog volumena. Sigurna sam da takve skulpture trebaju biti sastavni dio kolodvora, okoliša željezničkih poduzeća i pogona radi promicanja kulturnog turizma.

/ Kakav je Vaš umjetnički put?

/ Diplomirala sam na Kiparskome odsjeku, u klasi profesora Damira Mataušića, pri Akademiji likovnih umjetnosti u Zagrebu, a usmjerila sam se na malu plastiku i medaljarstvo. Pedagošku skupinu predmeta položila sam na Filozofskome fakultetu. Magistrirala sam umjetnost na kiparskoj katedri profesora Luje Vodopivca pri Akademiji likovnih umjetnosti u Ljubljani s temom »Skulptura i digitalni mediji«. Od 1996. članica sam Hrvatske zajednice likovnih umjetnika (HDLU), a od 2001. do 2011. bila sam i članica Hrvatske zajednice samostalnih umjetnika (HZSU). Upisana sam i u Registar znanstvenika RH.

/ Koje predmete predajete u školi?

/ Nastavnik sam stručnih predmeta na likovnome usmjerenju Graditeljske škole Čakovec, smjer Keramički dizajn. Predajem o keramičkome modeliranju, lončarskome kolu, dekorativnim keramičkim tehnikama, obradi sadre, povijesti keramičke struke, teoriji oblikovanja, crtanju i slikanju.

/ Osnovali ste Oblikovnu likovnu radionicu »Plemenitaš«?

/ Da, osnivač sam i voditelj Oblikovne likovne radionice »Plemenitaš«, umjetničke, neprofitne umjetničke organizacije, registrirane 1996. godine. Riječ je o međunarodnoj likovnoj koloniji u kojoj je dosad sudjelovalo stotinjak umjetnika iz dvadeset zemalja koji izrađuju umjetnine, predstavljaju svoje stvaralaštvo i razmjenjuju iskustva. Stvoreno je kulturno blago, fundus od 300 umjetničkih keramičkih radova. Tako se već 21 godinu, kroz godišnji tzv. raku međunarodni saviz, stvara muzejska zbirka, koja je popisana i dokumentirana.

/ Što se još događa u Plemenitašu?

/ Ljeti se tamo održavaju međunarodne likovne kolonije ili terenske nastave. Zadnjih 15 godina na takvu vrstu nastave dolaze diplomanti zagrebačke Akademije likovnih umjetnosti s prof. Mataušićem. Pritom bilježimo godine divne suradnje i sinergije s Pogonom održavanja vozila u Moravicama, zahvaljujući kojoj su od željeznikog otpada i elemenata od metala, uz stručnu pomoć ljubaznih radnika prilikom varenja i krojenja, nastala prekrasna djela u Parku

mladih umjetnika u Plemenitašu. Zahvalna sam na toj suradnji, premda je zadnjih nekoliko godina prekinuta zbog recesije. Nadam se da ćemo opet biti primjer lijepe suradnje i stvaranja. Jer, tko može bolje od umjetnika oplemeniti odbačene komade željeznih šipki ili ploha?

/ U Plemenitašu radite i s mladima?

/ Oblikovna likovna radionica »Plemenitaš« je mjesto na kojemu se održava terenska nastava i učenika iz učeničkog doma Željezničke tehničke škole u Moravicama. Ti mladi koji se obučavaju za željeznička zanimanja dolaze naučiti i primjenjivati tehnike oblikovanja gline, a gotovim radovima godinama odnose prva, druga ili treća mjesta na državnome natjecanju »Domijada«.

/ Vodite li kakav projekt i u Međimurju?

/ U Gornjem Međimurju osmislila sam projekt galerije na otvorenom u sklopu kojeg su izložene i neke od skulptura od željezničkih pragova. Taj projekt ima sve više posjetitelja, pa su ga prošlog ljeta obišli i članovi Udruge međimurskih željezničkih umirovljenika. Bila mi je osobita čast dočekati ih, jer sam kao željezničarsko dijete osjetila povezanost s njima.

/ Bili ste aktivni na još mnogo mjesta u Hrvatskoj ...

/ Vodila sam likovnu skupinu u Kazalištu lutaka u Travnom, u Zagrebu, a bila sam i vanjski suradnik za kiparstvo u sklopu programa Pučkog otvorenog učilišta Zagreb za treću dob. Vodila sam keramičke radionice u suradnji s Muzejem Brodskog Posavlja u Slavonskome Brodu te radionice baštine i tradicije kroz keramičko oblikovanje u Gornjim Bogičevcima, Oriovcu i Našicama. U Ravnoj Gori postavljena je moja skulptura »Šah«. U Hrvatskoj sam imala desetak samostalnih izložbi, a u domovini i svijetu izlagala sam na više od četrdeset skupnih izložbi. Osmislila sam i mnoge medalje, plakete i pokale.

/ Što biste još izdvojili?

/ Na međunarodnoj sceni dobila sam Fulbrightovu stipendiju u SAD-u te sam kao gost profesor predavala o hrvatskoj keramičkoj baštini na Delgado Community Collegeu u New Orleansu. U talijanskom Brixenu izložena je moja hrastova skulptura »Pulsiranje vremena od povijesti do danas«. Moj rad izložen je i u Parku skulptura međunarodne kolonije u makedonskome Kičevu, a u kineskome Changchunu izložena je moja skulptura od inoksa »Wind«.

/ Piše: Nenad Katanić

/ Foto: Branimir Butković

„Željeznički“ kućni ljubimci

Ponegdje neizostavni

Iako se tekstovi časopisa uglavnom odnose na ljude, čini mi se kako je vrijedno osvrnuti se i na neobične „željezničare“. Kod njih nije problem da li su Infra, Putnički ili pak Cargo. Nije im važna plaća niti radni staž, godišnji odmor, pa čak niti zaštita na radu. Radne zadatke i radno vrijeme si određuju sami.



U kolodvoru Darda

Naravno riječ je o domaćim životinjama, kućnim ljubimcima uglavnom psima i mačkama na našim kolodvorima. Njima je važno da dobiju poštenu naknadu za „rad“ koji obave na željeznici – krov nad glavom, malo hrane i pažnje, ljubavi.

Kolodvorski ljubimci „savjesno“ izvršavaju sve poslove iz svog djelokruga. Mačka ne da vrapcima a kamoli miševima da švrljaju oko kolodvorske zgrade. Za malo hrane i maženja sprema je praviti društvo osoblju u dugim smjenama i besanim noćima.

Također i kolodvori koji imaju svog psa, on osim što veselo maše repom kada vidi željezničko osoblje koje je uvijek spremno podijeliti svoju užinu s njim, često vrlo savjesno obavlja „čuvarsku službu“. I danju i noću motri tko se „muva“ oko kolodvora. Spremno će potrčati na nepozvanu mačku, pacova ili čak neku drugu zvjerčicu koja se približava „čuvanom teritoriju“. Zanimljivo da poznaju putnike i druge osobe koje dolaze na kolodvor.

Kućni ljubimci na željeznici pojava su stara vjerojatno koliko i željeznica. Na primjer, na njih i anegdote vezane za njih osvrće se i gospodin Zvonko Ćurak u svojoj zbirci anegdota o željeznici pod naslovom „Druška strana kolosijeka“.

I zanimljivo, u razgovoru s željezničkim umirovljenicima, koliko god oni pamte događaje i ljude, nepogrešivo pamte i ljubimce. I mi mlađi pamtimo ljubimce na željeznici. Na primjer, prije rata u kolodvoru Nemetin, koji se bitni nalazi u polju blizu rijeke Drave izvan naseljenog mjesta, bile su dvije ženke lovačke vrste. Živjele su na kolodvoru i željezničari su im napravili kućice. Kad bi išli na posao, obavezno smo nosili hranu i za njih dvije. One su nam uzvraćale uvijek veseljem i društvom, a i u polju su znale čak ponekad uloviti i zeca.

Onda se našao jedan dobar čovjek u selu koji ih je odveo i udomio. I što se dogodilo? Nakon nekoliko dana vratile su se na kolodvor jer od tuge kod novog vlasnika nisu htjele jesti. Kada ih je pustio iz dvorišta, odmah su otrčale na kolodvor (i usput me isprljale, skačući po meni

od sreće).

I tako kućni ljubimci žive potpuni život na željeznici. Dokaz toga je da na svijet donose i podižu mlade i to više „generacija“. To ponekad stvara problem željezničarima na kolodvoru, jer je obično teško naći toliko udomitelja. A nitko ih nema srca ukloniti. Onda obično završe u nekom teretnom vagonu za negdje, pa kako im bude. Možda se udome na nekom drugom kolodvoru.

Shinkansen, japanski super brzi vlakovi

Vlakovi sreće

Naša suradnica Dalia Perez je tijekom svojeg boravka u Japanu imala prigodu upoznati japanski način života. Neizostavan dio japanske svakodnevne su i vlakovi Shinkansen.



Shinkansen (jap. nova magistrala) mreža je super brzih vlakova koji izravno povezuju velike gradove unutar Japana, na otocima Honshu i Kyushu. Duljina prometne mreže tih zadivljujuće brzih vlakova je oko 2500 km. Operatori mreže vlakova Shinkansen su četiri tvrtke unutar Japanskih željeznica (Japan Railways – JR).

U službi udobnosti i sigurnosti

Shinkansen super brzi vlakovi namijenjeni su za izravna putovanja na velikim udaljenostima. Često se između dva susjedna velika grada vlak ne zaustavlja, što je vrlo važno putnicima čije obitelji i mjesto zaposlenja dijeli velika udaljenost (koncept modernog super brzog vlaka je velikim dijelom osmišljen kako bi pomogao u ublažavanju problema nemogućnosti pronalaska odgovarajućeg posla u mjestu stanovanja). Postižući brzine veće od 300 km/h, ti vlakovi voze zapanjujuće brzo, istodobno se pridržavajući zadanog voznog reda uz nevjerovatnu točnost. Podjednako zadivljujuća jest i njihova sigurnost. Otkako je 1964. u promet puštena linija Tokaidō¹ Shinkansen, super brzi željeznički sustav Shinkansen nije zabilježio ni jednu fatalnu nesreću u kojoj je stradao netko od putnika.

O točnosti i sigurnosti vlakova Shinkansen na pruži brine glavni kontrolni centar Shinkansen, popularnog naziva »mozak«. U prostranoj uredu svi zidovi pretvoreni su u displej tračnica i kolodvora, s informacijama u stvarnom vremenu o lokaciji svakog Shinkansena na pruži. Najnoviji model komercijalnog Shinkansena u Japanu ima oznaku N700A, a na liniji Tokaidō Shinkansen u promet je pušten u veljači 2013. godine. N700A opremljen je inovativnim sustavom kočnica koje reagiraju na podrhtavanje zemlje. U slučaju potresa vlak prilagođava brzinu na tračnicama i zaustavlja se na više lokacija nego što je to predviđeno rutom, i to da bi primio dodatne putnike ili da bi se iz vozila evakuirali postojeći putnici.

¹Tokaidō (jap. put istočnog mora) je tradicionalni naziv rute koja povezuje glavni grad Japana Tokijo s Kjotom, žarištem tradicionalne kulture Japana.

Uz putničke, postoje i mjerni super brzi vlakovi žute boje koji se koriste pri raznim ispitivanjima linija Shinkansen i uz čije se pomoć svakih 10 dana duž cijele prometne rute obavljaju veće sigurnosne provjere. Zbog zadaće koju imaju i upečatljive boje popularno ih zovu »žutim doktorima« (»Doctor Yellow«). Budući da ih se rijetko može vidjeti na pruži, oni koji željezničkog »doktora« uhvate krajičkom oka, smatraju to sretnim znakom te se zato ti vlakovi ponekad zovu i »vlakovima sreće«.

Besprijekorni zaposlenici

Besprijekorno održavanje željeznice i brojne usluge koje prate putovanje tim vlakovima ostavljaju znatniji trag u novčaniku prosječnoga japanskog putnika te putovanje Shinkansenom nije jeftino ni prema mjerilima japanskoga standarda života: cijena puta između dvaju kolodvora nerijetko se kreće od stotinjak eura naviše. Zato se Japanske željeznice trude pravdati takve cijene besprijekornom uslugom u vozilu, pa su vlakovi Shinkansen poznati i po vrlo čistom i urednom interijeru. Svi zaposlenici koji sudjeluju u prijevozu Osim čistoće, u vlakovima Shinkansen legendarna je i hrana koja se poslužuje: poznata japanska inačica »ručka za van« (jap. bento, boxed lunch) dostupna je i u vlaku, s time da se posebna briga vodi o tradicionalnim lokalnim specijalitetima na ruti kroz koju vlak prolazi. Takvim pristupom užini je, ironično, jedan sasvim moderan tehnološki izum pridonio očuvanju gastronomskih tradicija pojedinih krajeva Japana, koje su ugrozili dolazak trgovina s ponudom »instant hrane« te općenita komercijalizacija kulture jela u Japanu. Brojni stari recepti spašeni su od zaborava, a *shinkansen bento* postao je toliko popularan da ga se u nekim gradovima može kupiti i u prehrambenim trgovinama izvan željezničkoga kompleksa.

Brendiranje koncepta

Shinkansen je u Japanu toliko omiljen da je najposjećenija atrakcija željezničkih muzeja, da ima brojne klubove obožavatelja te linije odjeće, hrane, modnih dodataka i igračaka. Željeznički muzej u gradu Saitama najveći je željeznički muzej u Japanu. U njemu su izloženi svi vlakovi koji su vozili Japanom, zaključno s najnovijim modelima super brzih vlakova. Muzej je poznat po brojnim simulatorima stvarne vožnje vlakovima s težištem na što realističnijem doživljaju vožnje jednog vlaka. Simulacija je toliko detaljno osmišljena da posjetitelj prilikom takve vožnje ispred sebe ima projiciran stvarni krajolik kroz koji prolazi u određenoj dijelu simulacije. Simulacija vožnje Shinkansena toliko je popularna da se sudjelovanje u njoj mora rezervirati danima unaprijed, a o tome tko će od prijavljenih voziti jednu virtualnu turu vlaka određuje se principom tombole. Muzej ima i jednu od najdetaljnijih i najvećih diorama na svijetu: minijturni vlakovi prolaze kroz nevjerovatno detaljno prikazan krajolik koji povezuje gradove Osaku, Nagoyu i Tokijo.

Iako je didaktičko-interaktivni aspekt muzeja prvotno bio usmjeren prema djeci, više je odraslih japanskih zaljubljenika u željeznicu. Mnogi to objašnjavaju činjenicom da Japanci tradicionalno povezuju putovanje vlakom s ugodom. Većina Japanaca smatra putovanje željeznicom najugodnijim načinom putovanja, a ono nerijetko budi i sretne uspomene iz djetinjstva vezane uz zajedničke trenutke s bližnjima pri različitim putovanjima vlakom. Činjenica bi se mogla opravdati i kulturološkim pristupom: japanska kultura oduvijek je usko povezana s ljubavi prema krajoliku kojim je čovjek okružen, a nema prijevoznog sredstva koje bolje održava tradiciju opuštanja uz pogled na prirodu od željeznice.

Kineska pruga za prijevoz ugljena

Dana 30. prosinca otvorena je nova kineska pruga namijenjena isključivo za prijevoz ugljena, za koju se predviđa da će znatno unaprijediti dijelove provincije Shandong kroz koju prolazi. Planom je predviđen prijevoz čak 220 000 milijuna tona godišnje.

Pruga vodi od zapadnih dijelova Shanxija i duga je 1216 km. Preko Jinana, Shijiazhuanga i Taiyuana vodi do luke Rizhao, u provinciji Shandong. Predviđa se da će se tom prugom prevoziti oko 200 milijuna tona ugljena godišnje! Cijena izgradnje te dvokolosiječne elektrificirane pruge iznosila je 106 milijardi kineskih juana, a pruga je sagrađena kroz projekt javno-privatnog partnerstva. U projektu je tvrtka China Railway Corp sudjelovala sa 34 % kapitala, tvrtka Shanxi Energy & Transport Investment, koja je u vlasništvu provincije Shanxi, sa 20 % udjela, a investicijska banka Bank of China Group sa 7,5 milijardi kineskih juana.

Novi vlakovi za Eurotunnel



Dana 13. siječnja operator prometa kroz Eurotunnel Eurotunnel objavila je da je od njemačke tvrtke WBN Waggonbau Niesky naručila tri dodatna vlaka FreightShuttle koja će pomoći u realizaciji cilja da se do 2020. kroz tunel prevezu do dva milijuna kamiona godišnje.

Ukupna vrijednost te narudžbe je 40 milijuna eura. Svaki vlak bit će dug 800 m i sastojat će se od 32 vagona za prijevoz kamiona i kamionskih prikolica, tri vagona namijenjena za ukrcaj i iskrcaj te jednoga putničkog vagona za vozače kamiona. Vagoni za te vlakove bit će sagrađeni prema vrlo strogim standardima koji vrijede za vozila namijenjena isključivoj uporabi u Eurotunnelu, a koji se ponajprije odnose na vrlo visoke i rigorozne standarde zaštite od zapaljenja i požara. Prvi od tri naručena vlaka trebao bi biti isporučen krajem 2016. godine, a posljednji sredinom 2017. godine. Direktor odjela za promet Eurotunnela Michel Boudoussier izjavio je

prilikom potpisivanja ugovora da su prilikom projektiranja tih vlakova iskorištena brojna iskustva koja je Eurotunnel stjecao tijekom 20 godišnje povijesti vožnje tunelom.

Danas flotu vlakova za prijevoz kamiona tvrtke Eurotunnel čini 15 vlakova: šest izvornih koje je isporučila talijanska tvrtka Breda-FIAT i devet dodatnih koje je proizvela francuska tvrtka Arbel. To novo širenje flote vlakovima WBN Waggonbau Niesky omogućit će povećanje opsega prometa na osam polazaka na sat. Danas kroz Eurotunnel svaki sat vozi šest vlakova za prijevoz kamiona. Uz ulaganje u vlakove WBN Waggonbau Niesky, Eurotunnel u razdoblju do 2017. planira uložiti i 30 milijuna eura u terminale Cheriton i Coquelles te povećati njihovu propusnu moć.

Usporedba željeznice i Interneta

Dana 6. siječnja na mjestu gdje će u budućnosti biti sagrađen kolodvor Fresno svečano je obilježen početak gradnje pruge za velike brzine u Kaliforniji.

Ceremoniji je, među ostalima, prisustvovao i guverner te najzapadnije američke savezne države Jerry Brown. Projekt nazvan CHSRA (California High Speed Rail) planira na novoj pruzi za promet vlakova velikih brzina koristiti vlakove koji postižu maksimalne brzine od 320 km/h i koji bi vozili između San Francisca i regije grada Los Angelesa kraće od tri sata. Završetak gradnje i puštanje nove pruge u promet planirani su 2029. godine. Pruga za velike brzine vjerojatno će se kasnije produžiti do Sacramenta i San Diega, čime bi dostigla dužinu od 1280 km i na njoj bi se nalazila 24 kolodvora.

U srpnju 2013. prvi natječaj za gradnju prve faze te vrlo važne željezničke pruge vrijedan 985 milijuna dolara dodijeljen je tvrtkama Tutor Perini, Zachry Construction i Parsons. Ugovor podrazumijeva gradnju svih objekata niskogradnje i visokogradnje na 47 km dugoj dionici Madera – Fresno, prvoj dionici koja će se graditi u sklopu toga željezničkog projekta. Ta dionica dio je šest milijardi dolara vrijedne pružne dionice koja će se prva koristiti u redovitome prometu i koja će biti duga 480 km te prevaživati udaljenost od Merceda do doline San Fernando.

Do proljeća 2015. tvrtke koje su dobile posao definirat će projekt te će školovati zaposlenike različitih zanimanja. Predsjednik saveza US High Speed Rail Andy Kunz na ceremoniji je izjavio da je riječ o povijesnome trenutku te da će željeznica velikih brzina promijeniti Ameriku u mjeri u kojoj je to učinio Internet.

Novi poslovi za DB Regio Südwest

Dana 16. siječnja njemački su mediji izvijestili da su pokrajine Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz Süd, Bergstraße i Saarland zajednički posao za regionalni i lokalni prijevoz putnika dodijelili tvrtki DB Regio Südwest a na pruzi tvrtki S-Bahn RheinNeckar na razdoblje od 17 godina.

Prema tome novom ugovoru, promet bi trebao početi teći u prosincu 2016. godine. Ugovor podrazumijeva promet na relacijama S1 i S2 (Homburg/Kaiserslautern – Mannheim – Mosbach/Osterburken), S3 i S4 (Karlsruhe/Bruchsal – Heidelberg – Speyer/Germersheim) te S33 (Bruchsal – Germersheim). Posao je dodijeljen tvrtki DB Regio Südwest nakon detaljnih i dugih konzultacija i implementiranih projekata za povećanje razine kvalitete usluge. Dogovoreno je da će DB Regio Südwest osigurati dodatne prijevozne kapacitete, unaprijediti postojeća vozila, uvesti dodatan broj vlakova vikendima i osigurati veći broj osoblja u periodima nakon 19.00 sati. Istodobno je odlučeno da će putnički prijevoz biti uveden i na pruzi koja vodi u ogromnu BASF-ovu tvornicu u Ludwigshafenu, koja će biti elektrificirana u prosincu 2017. godine. Drugi dio ugovora odnosi se na linije S5 i S51 koje vode od Heidelberga do Eppingena i Aglasterhausena, kao i na buduće linije S-Bahna koje će povezivati Mannheim s Mainzom, Biblisom, Bensheimom, Schwetzingenom i Karlsruheom.

Modeli sufinanciranja lokalnih i regionalnih željeznica

Stanje se može drastično popraviti

U proteklih dvadesetak godina u Europi se naglo razvijaju lokalne željeznice i putnički prijevoz na njima, i to uz različite modele sufinanciranja regionalne ili lokalne uprave. Neke od tih modela prikazat ćemo u tekstu koji slijedi.



Mariazell

Mariazellerbahn je uskotračna austrijska željeznica koja vodi od donjoaustrijskoga glavnog grada St. Pöltena do važnog svetišta i hodočasničkog mjesta Mariazella. Pruga je sagrađena na samome početku 20. st. sa kolosiječnom širinom od 760 mm i gotovo je odmah elektrificirana. Opseg prometa na toj željeznici ozbiljnije je pao sredinom 1960-ih godina kada su osobni automobili i kamioni preuzeli veći dio putnika i robe. Teretni je prijevoz ukinut krajem 1980-ih godina, kada je ukinuta i kratka dionica od Mariazella do Gusswerka.

Ukidanje ili modernizacija?

Početak 2000. Austrijske savezne željeznice koje su bile vlasnik infrastrukture i operator putničkog prijevoza na pruži (teretni je do tada bio potpuno ukinut) objavile su da nisu zainteresirane za daljnje održavanje prometa na njoj. Ta odluka potaknula je raspravu na saveznoj i regionalnoj razini koja je razmatrala nekoliko rješenja. Najnepopularnije je svakako bilo ukidanje pruge, no troškovi koje je ona generirala bili su visoki. Uz to, vozna vremena i cjelokupna kvaliteta prometa nisu bili na zadovoljavajućoj razini i nisu bili kompatibilni s uslugom prijevoza na prugama normalnoga kolosijeka u regiji. Turistički potencijal pruge je ogroman, no isto kao i kod redovitog prijevoza, vozna vremena nisu bila konkurentna. Nakon višegodišnjih rasprava bile su vidljive samo dvije mogućnosti – ukidanje pruge ili njezina cjelokupna modernizacija, što savezna vlast nije željela financirati.

U prosincu 2008. pruga i promet na njoj su spašeni, a savezne i regionalne vlasti dogovorile su se da će infrastruktura i promet prijeći u ruke novoosnovane regionalne željezničke tvrtke koja će s prugom preuzeti i sve njezine obaveze. Dogovoreno je da će jurisdikcija nad prugom biti prenesena na novu tvrtku NÖVOG u prosincu 2010. godine.

Na razini regije odlučeno je da će pruga biti u cijelosti obnovljena i modernizirana, da će se podignuti maksimalne brzine te da će se ulagati u nova vozila i novi depo. Ukupna ulaganja nisu smjela premašiti 120 milijuna eura. Godine 2010. raspisan je međunarodni natječaj za kupnju novih vozila na koji se, zbog specifičnih zahtjeva i standarda uskotračne pruge kolosiječne širine 760 mm, javio samo

švicarski proizvođač »Stadler«. U nova vozila – devet elektromotornih vlakova napajanih sustavom 6kV 25Hz i četiri panoramska putnička vagona – uloženo je 65 milijuna eura. U izgradnju novog depoa i visokogradnju uloženo je 20 milijuna eura. Isto toliko uloženo je u obnovu kolosijeka, u obnovu električne mreže i napajanja uloženo je 6,5 milijuna, a u signalizaciju 4,5 milijuna eura.



Merano

U listopadu 2013. novi vlakovi »Stadlera«, označeni kao serija ET, ušli su u redovitu upotrebu, a nazvani su i Himmelstreppe odnosno stube u nebo. Vozna vremena drastično su poboljšana, a razina udobnosti putovanja podignuta je zahvaljujući novim vozilima. Istodobno je vozni red prilagođen potrebama lokalnog stanovništva i turista te su uvedeni novi polasci prema regionalnome središtu Sankt Pöltenu u jutarnjim satima te česti polasci prema Mariazelli vikendom namijenjeni turistima.

Korist od velikih ulaganja je višestruka. Praćenjem prometa na lokalnim cestama potvrđeno je da je broj vožnji osobnim automobilima smanjen u korist vožnji vlakom. Kao posljedica toga smanjene su gužve na regionalnim i gradskim cestovnim prometnicama kao i na parkiralištima u regionalnome središtu Sankt Pöltenu. Cijena nekretnina u mjestima uz prugu je narasla, kao i broj uslužnih objekata, što je rezultiralo boljom ponudom regije i povećanjem broja posjetitelja. Uz sve to uvedene su posebne muzejske vožnje garniture starih vagona koje se prevlače parnom lokomotivom ili starom električnom lokomotivom. Također, moguće se voziti i novim visokoudobnim vagonima s panoramskim prozorima kroz koje je moguće uživati u fantastičnim pejzažima sjevernoaustrijskih Alpa. Broj prevezenih putnika vikendom narastao je na nevjerojatno visokih 6000. Radnim danom struktura putnika je drastično drugačija nego vikendima i uglavnom se voze dnevni migranti s područja sjevernog dijela pruge. Budući da sjeverni dio pruge ne prati regionalnu cestu, naselja koja tradicionalno gravitiraju željezničkome prijevozu su mu ostala vjerna.

Putnički prijevoz na pruži Mariazell i dalje subvencionira lokalna uprava čime je omogućeno da cijene prijevoznih karata i dalje ostanu na prihvatljivoj razini. U većoj su mjeri subvencionirane vremenski određene prijevozne karte, poput onih mjesečnih ili godišnjih, jer od njih izravnu korist imaju uglavnom stanovnici područja kroz koje prolazi pruga i redoviti korisnici usluga željezničkog prijevoza.

Kolodvorske zgrade su prodane

Sličan fenomen znatnog porasta opsega putničkog prijevoza dogodio se prije desetak godina na sjevernotalijanskoj regionalnoj pruži Merano – Malles na kojoj je talijanski državni željeznički operator

putničkog prijevoza FS obustavio promet 1990. godine. Loše stanje infrastrukture i katastrofalan vozni red prisilili su lokalno stanovništvo da koristi druge oblike javnog ili privatnog prijevoza, i željeznica je izgubila putnike i korisnike usluga teretnog prijevoza. Dobro trasirana pruga prolazila je doduše kroz središnje dijelove mjesta u dolini Val Venosta u Južnome Tirolu, no nekonkurentna vremena putovanja i loša usluga teretnog prijevoza nepopravljivo su narušili imidž željeznice.

Godine 2000. savezna vlada u Rimu i lokalna uprava u Bolzanu postigle su dogovor da infrastruktura i obveza obavljanja prometa postanu posao regionalnih vlasti. Infrastruktura je vlasnički prešla u ruke regionalne uprave, a novoosnovana tvrtka STA preuzela je obvezu obavljanja putničkog prijevoza.

Model je sličan onome na Mariazellu, iako je na primjeru pruge Merano – Malles riječ o pruži normalnoga kolosijeka.

Lokalna uprava obnovila je prugu za vrlo konkurentnu maksimalnu brzinu od 100 km/h i postavila nove sustave signalizacije i osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza. Investicije u infrastrukturu iznosile su oko 22 milijuna eura. Uz to, u svim stajalištima i kolodvorima zgrade su ponuđene na prodaju, a postavljene su nove nadstrešnice s aparatima za automatsku prodaju karata i sa sustavima za informiranje putnika o voznome redu. Razlog za prodaju kolodvorskih zgrada nije bio da se putnicima smanji razina pružene usluge (primjerice, premještanjem čekaonice iz zgrada pod nadstrešnice),

već zbog računice da je održavanje zgrada dugoročno preskupo, a interes za iznajmljivanje prostora jednostavno premalen. Tako se nova željeznička tvrtka zapravo riješila mrtvoga kapitala i obveza bilo kakvih briga o njemu. Teretni prijevoz na toj pruži nije obnovljen, iako uz prugu postoje komitenti kojima bi on bio vrlo zanimljiv, ponajprije veliki kamenolom mramora u mjestu Lass.

U prosincu 2014. regionalna uprava Južnog Tirola odobrila je elektrifikaciju te pruge u vrijednosti od 56 milijuna eura, koja će biti dovršena do proljeća 2017. godine. Elektrifikacija će prijevozniku omogućiti da na pruži vozi elektromotorne vlakove koji su po kapacitetu sjedećih mjesta veći od dvije spojene dizelske garniture. Uz to, minimalnom modernizacijom signalizacije bit će omogućena veća frekvencija vlakova – vlakovi će polaziti svakih 30 minuta iz Merana i prema njemu, a svakih 60 minuta vlakovi će produživati vožnju do Bolzana.

Dva opisana primjera mogu se lako primijeniti i na situaciju u Republici Hrvatskoj. Neke lokalne pruge, iako na njima postoji konkretan prometni potencijal, iskorištene su na loš način, uz katastrofalno loš i neprilagođen vozni red. Opravdavanja lošeg voznog reda internim problemima željezničkog operatora su činjenica koja se putnika ne mora i ne smije ticati, a konkurencija drugih oblika prijevoza dovoljno je jaka da putnike na dulje vrijeme makne sa željeznice. Uz jake i kvalitetne inicijative lokalne uprave i uz konkretne i precizno dogovorene subvencije stanje je ipak moguće drastično popraviti!

/ Piše: Toma Bačić
/ Foto: Marijo Pejić

Željeznička fotografija

Neprestano traženje novih lokacija

U ovom broju Željezničara predstavljamo Marija Pejića, 33-godišnjega fotografa iz Zagreba. Autor redovito postavlja svoje fotografske radove na forum željezničke tematike zeljeznice.net, gdje je i moderator za područje fotografije.

/ Za željeznicu sam se zainteresirao kada sam bio mali. Roditelji pričaju da su me morali voditi do Zelenog mosta na Savi da vidim prolazak vlakova i tek bih onda bio zadovoljan. Željezničkom fotografijom počeo sam se baviti puno kasnije, kada sam otkrio željeznički forum zeljeznice.net. Na samom početku nije me zanimala fotografija, već video s fotografijom sam počeo kada je tijekom jednog videosnimanja kroz zavoj u Perušiću stizao Turner 107 (HŽ Cargo 2062 107) koji je ubrzavao. Tada sam prvi put fotografirao neki vlak – dizelsku lokomotivu i njezin ispuh dok ubrzava! Fotografija mi se svidjela i sam sam sebi rekao da je s videom gotovo i da se prebacujem na fotografiju.

Nakon tog prvog iskustva s fotografijom, počeo sam se zanimati za noćnu fotografiju. Znanja potrebna za snimanje takvih fotografija sakupljao sam na internetu, i to ne samo proučavajući tehničku stranu, već i proučavajući noćne fotografije Ronald Kappela i Ante Klečine. Učio sam metodom pokušaja i pogrešaka.

Kod željezničke fotografije zanimljiva mi je činjenica neprestanog traženja novih lokacija, u čemu uživam. Ne volim fotografe koji previše eksploatiraju jednu te istu lokaciju. Ja moram tražiti nove lokacije, nove pozadine za vlakove koje fotografiram: planine, stijene, nebo i oblake, naselje ili most.



Zanima me i postprodukcija fotografija pri čemu koristim Canonov softver i *Photoshop*. Volim jače kontraste i oštrinu. Nekima to možda smeta kod mojih fotografija, ali meni se to sviđa! Uz to korigiram sjene.

Iako nisam često fotografirao u inozemstvu, jasno je da je na hrvatskim prugama broj pokušaja ograničen. Primjerice, ako idem fotografirati u Liku, na pruži je toliko malo vlakova da nemam prostora za loš pokušaj. U inozemstvu je drugačije. U Austriji vlakovi railjet voze toliko često da ima prostora za dobru fotografiju, ali i za eksperimentiranje.

»Božičkov vlak«

Besplatna vožnja za željezničare

Slovenske željeznice (SŽ) već godinama organiziraju vožnju božičnog vlaka u čijem su sastavu muzejski putnički vagoni i parna lokomotiva.

Taj vlak vozi po cijeloj Sloveniji i prevozi željezničare i njihovu djecu. U vlaku se vozio i Djed Mraz koji je djeci dijelio prigodne poklone. Dana 17. prosinca 2014. vlak je vozio na relaciji Celje – Polzela – Celje.

Vlak je vukla parna lokomotiva 06-018. U sastavu vlaka bilo je šest četveroosovinskih vagona od kojih je jedan bio službeni. Vlak ima masu od 160 t i kapacitet od 320 mjesta. Vožnja u jednome smjeru trajala je dvadesetak minuta.

Ukupno putovanje trajalo je između 50 i 60 minuta. Vlak nije bio okičen niti se u vlaku puštala prigodna glazba. Tijekom tih vožnji Djed Mraz hodao je kroz vlak i dijelio poklone: ruksake i slatkiše.

Prije i nakon vožnje mnogi mališani su se s roditeljima mogli popeti na lokomotivu i fotografirati se. Inače, vlak komercijalno vozi tijekom cijele godine i za te vožnje potrebno je kupiti posebnu kartu čija je cijena od oko 50 eura.

Bilo bi lijepo vidjeti jedan takav vlak i na hrvatskim prugama.



GEMEC

Veselje za velike i male

Željezničko modelarstvo u Europi vrlo je rasprostranjen hobi. Postoje brojni klubovi koji okupljaju poklonike velikih i malih željeznica. Jedan od takvih klubova je Grazerški željeznički modelarski klub (Grazer Eisenbahner Modell Eisenbahn Club – GEMEC).



Klub su 1982. osnovali željezničari austrijskih željeznica u Grazu, poklonici malih vlakova. Od osnutka koriste podrumski prostor zgrade »vučec« u glavnome kolodvoru u Grazu, koji su članovi uredili i obnovili u skladu s vlastitim potrebama i vlastitim sredstvima. Sedamdesetak članova, od kojih desetak radi na klupskoj maketi, uložilo je golemi trud, volju, znanje i novac kako bi zadovoljstvo koje im pruža željezničko modelarstvo i maketarstvo podijelili s ostalim zainteresiranim posjetiteljima.

Na otprilike 60 m² izrađena je maketa s desetak kolodvora, oko 700 m pruga, više od 200 skretnica te dva depoa s okretnicama. Vozni park čine modeli stotina lokomotiva, vagona, dizelskih i elektromotornih garnitura. Promet modela vlakova kontroliran je digitalno računalno, a postoji i mogućnost prezentacija vrsta i sadržaja vlakova koji su po epohama vozili na semerinškome ili tauernskome prometnom pravcu. Posjetitelji mogu vidjeti dio dijelova spomenutih pruga u mjerilu 1 : 87 s najljepšim vijaduktima, mostovima, tunelima i krajobrazima koje krase 8000 stabala. Vozni park čine uglavnom serijski proizvodi, često doručeni, patinirani kako bi izgledali realistično u prostoru. Brojni impozantni vijadukti, objekti, reljefi i prateći sadržaji rad su inventivnih i vrijednih članova Kluba koji zadirive svakog posjetitelja. U izradi reljefa i objekata korišteni su materijali uobičajeni u maketarstvu: drvo, plastika, aluminij, mesing, gips, stiropor, ljepila, papir, boje i dugi materijali prikladni za obradu.

Klub se aktivno uključuje u sve povijesne željezničke aktivnosti u regiji. U prostorijama Kluba stalni je postav modela i željezničkih predmeta kao i galerija fotografija. Budući da maketa nikada nije završena te da se na njoj stalno radi, dograđuje se i modernizira, Klub je za javnost otvoren po najavi ili objavama na stranicama www.gemec.at, na kojoj se mogu pratiti aktivnosti Kluba od njegova osnutka do danas.

/ Piše: Dragutin Staničić
/ Foto: Dragutin Staničić

Osnovana Udruga inovatora »Željezničar«

Okupljanje kreativaca

Ima li u sustavu hrvatskih željeznica kreativnih pojedinaca? Je li njihov rad prepoznat i valoriziran? Postoje li mogućnosti za prezentaciju tog rada? Sve su to pitanja na koja će pokušati dati odgovor novoosnovana Udruga inovatora »Željezničar«.

Oko Dana Hrvatskih željeznica, 7. listopada 2014. osnovana je Udruga inovatora »Željezničar«. Odmah nakon što je osnovana, Udruga se kao trinaesta članica uključila u Savez inovatora Grada Zagreba. Ideja koja je dugo tinjala realizirana je uglavnom zahvaljujući umirovljenome željezničaru ing. Zvonimiru Sontagu. To su nam u razgovoru potvrdili dopredsjednik Marjan Frković i tajnik Željko Vlahović.

/ Predsjednik Udruge ing. Sontag dugi se niz godina bavi inovatorstvom te ima više patentiranih inovacija. Budući da se svi međusobno poznajemo, on zna koliko mi možemo i u jednome razgovoru nam je predložio da i mi nešto pokrenemo na željeznici – rekli su U Održavanju vagona postoji tradicija unapređivanja i poboljšavanja tehnoloških procesa, pri čemu se često primjenjuju inovativna rješenja. Tako je primjerice za disko-vagon koji je bio u sastavu noćnog vlaka za Split napravljen prijenosni uređaj koji omogućuje spajanje vagona s razglasom i prilagođavanje uređaja specifičnostima rada u pokretu. Također je izrađen uređaj koji signalizira pogreške na vagonu čijom se primjenom ne mora posebno ispitivati svaki segment.

Inovatori na željeznici međusobno se poznaju i u Udruzi je danas petnaestak članova iz Održavanja vagona, Tehničkog servisa željezničkih vozila i HŽ Putničkog prijevoza.

/ Interes postoji. Neki dan javili su se *dečki* iz Koprivnice. Tek smo počeli i u ovome trenutku je važno da se čuje za nas. Novi članovi svakako su dobrodošli. Dovoljno me kontaktirati na adresu e-pošte zeljko.ov@gmail.com ili na broj mobitela 099/2198-957. Nije neophodno da naši članovi rade na željeznici. Na primjer, naš član je i dvadesetogodišnji Naim Canolli, čiji otac radi u Održavanju vagona. On je na sajmovima dobio nagrade za devet inovacija na Mercedesu.

Članstvo u Savezu inovatora Grada Zagreba pruža znatne pogodnosti i mogućnosti prezentacije.

/ Svake godine Savez organizira INOVU, međunarodnu izložbu inovacija. Do sada je INOVA najčešće bila organizirana na Zagrebačkome velesajmu, a prošle godine održana je u Osijeku. Udruge učlanjene u Savez imaju pravo na besplatan štand i predstavljanje u katalogu izložbe, a to nam puno znači.

Na željeznici se ljudi bave inovacijama u sklopu posla i to se rijetko prepoznaje, a još teže potiče. Nekada su radnike koji su bili zaslužni za kakav napredak znali nagraditi, a sada toga nema. Marijan Frković prisjeća se kako je nekada na željeznici, primjerice u »Gredelju«, bilo vrhunskih stručnjaka za područje kočnica koji su puno toga znali unaprijediti.

/ Na željeznici ima kreativnih ljudi i nama je cilj da se njihov rad prepozna i valorizira. U Savezu imamo potrebnu pravnu pomoć o svim pitanjima vezanima uz intelektualno vlasništvo. Iako Željeznička tehnička škola uspješno nastupa na INOVA-i, na samoj željeznici do sada nije bilo organiziranog i sustavnog okupljanja kreativnih pojedinaca. Ovo je prvi korak i vjerujem da ćemo uspjeti okupiti ne samo željezničare, veći i druge pojedince zainteresirane za razmjenu ideja i izlaganje inovacija – rekao je Frković.

/ Piše: Milivoj Mandić

Novi sveučilišni udžbenik

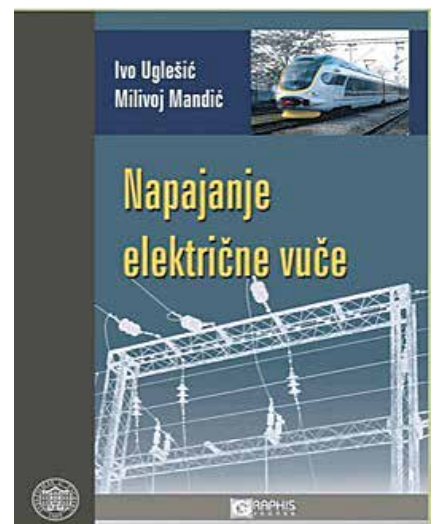
»Napajanje električne vuče«

U izdanju nakladnika »Graphis« krajem 2014. objavljen je sveučilišni udžbenik »Napajanje električne vuče« autora Ive Uglešića i Milivoja Mandića koji je ponajprije namijenjen studentima diplomskog i poslijediplomskog sveučilišnog studija koji izučavaju građu vezanu uz električne željeznice. Može biti koristan i mnogobrojnim stručnjacima koji se na bilo koji način bave tim problemima u praksi.

Knjiga obrađuje osnovnu problematiku sustava napajanja elektrificiranih pruga. Sustavi za napajanje električne vuče nastajali su diljem svijeta u skladu s mjestom i tehnologijom dostupnom u vrijeme njihove izgradnje. Prvi sustavi sagrađeni su prije više od stotinu godina, a u posljednjih 20 godina došlo je do dinamičnog razvoja električne željezničke vuče, čemu je uvelike doprinio ubrzani razvoj energetske elektronike i mikroprocesora. Sustavi napajanja složeni su tehnički objekti u kojima uz stare mogu postojati i najmodernije tehnologije, pa su za njihovo projektiranje, izgradnju i održavanje

potrebna multidisciplinarna tehnička znanja.

U ovoj se knjizi čitatelja nastoji upoznati s glavnim elementima sustava napajanja, kao i s nekim metodama proračuna za provjeru mogućnosti napajanja vučnih vozila i za dimenzioniranje kontaktne mreže. Knjiga je koncipirana na temelju dosadašnjih iskustva autora u radu na tome području i velikim dijelom obrađuje problematiku sustava 25 kV, 50 Hz kojim su elektrificirane željezničke pruge u Hrvatskoj.



Filatelija

Hobi kraljeva

Već od uvođenja poštanske marke kao sredstva za plaćanje poštarine unaprijed uvidjela se njezina medijska moć i sveprisutnost. Dokazuje to i oglas iz 1841. objavljen u najpoznatijim britanskim dnevnim novinama »The Times«: »Mlada žena želi oblijepiti svoju spavaću sobu poništenim poštanskim markama te poziva sve one koji joj u tome žele pomoći«.

Filatelija (fil- + grč. ἀτέλεια: oslobođenje od nameta) podrazumijeva sustavno sakupljanje u povezanu cjelinu (zbirku) poštanskih maraka i drugih oznaka o naplati usluga za poštanske pošiljke te materijala koji se odnosi na njihovu povijest i upotrebu.



Filatelisti su ljudi koji pažljivo provjeravaju svaku pojedinost, koji istražuju razloge i povode izdavanja maraka te njihovu tematiku, ali su i najstroži kontrolori bilo kakvog odstupanja u njihovoj izradi. Filatelija je najrašireniji sakupljački hobi u svijetu čiji se organizirani počeci vežu uz drugu polovinu 19. st. kada se pojavljuju prvi katalogi, albumi i filatelistički časopisi. Neki je nazivaju i hobijem kraljeva (prvi lik na poštanskoj marki bio je lik engleske kraljice Viktorije, a najvrednije zbirke poštanskih maraka pripadaju kraljevskim obiteljima). Hobi je vrlo edukativan, a njime se bave milijuni ljudi diljem svijeta.

Današnji broj poštanskih maraka koje izdaje oko 250 država i samostalnih teritorija ali i međunarodnih institucija diljem svijeta penje se na nekoliko stotina tisuća maraka. One se razlikuju po filatelističkoj vrijednosti (npr. švedska marka »Žuti treskilling« iz 1855. vrijedi nekoliko milijuna švicarskih franaka, a serija poštanskih maraka s Mauricijusa više od 10 milijuna američkih dolara), obliku (pravokutne, okrugle, trokutaste, ovalne, u obliku voća i sl.), vrsti tiska, zupčanju i sl. Budući da ne mogu pratiti sva izdanja jer to zahtijeva velike financijske izdatke, filatelisti se specijaliziraju za određeno područje (npr. željeznica, sport, određeno zemljopisno područje, nogomet i sl.). Prema nepotpunim podacima Svjetske poštanske unije, od 2002. do danas izdano je više od 800 maraka na temu željeznice. Pridodaju li se tome i drugi filatelistički proizvodi (žigovi, maksimum karte, omotnice prvog dana), čiji su motivi izravno povezani sa željnicom, može se zaključiti koliko izdavači maraka u vlasništvu država pridodaju važnost toj prometnoj grani.

Tematsko sakupljanje postalo je popularno nakon Drugoga svjetskog rata. Najpopularnije su marke na temu Europe te prometa, povijesti, sporta, flore i faune, ali i različitih tehničkih dostignuća. Poštanske marke, pored svojih frankirnih vrijednosti, imaju i često veću filatelističku vrijednost. Neke male, egzotične države i samostalni teritoriji najveći prihod ostvaruju upravo od prodaje poštanskih maraka (Tristan da Chunga, Andora...), i to isključivo sakupljačima poštanskih maraka.



Filatelija nije samo rasonoda već ima gospodarsko i kulturno značenje, ali i potiče prijateljstvo među ljudima diljem svijeta. Sakupljanje maraka pruža priliku za stjecanje znanja iz zemljopisa, povijesti, gospodarstva, tehničke kulture i ostalih područja, a razvija i pozitivne navike (preciznost, sustavnost). Danas se filatelija

u nekim zemljama predaje kao izborni nastavni predmet.

Jedna od najreprezentativnijih poštanskih uprava je Vatikanska pošta koja ostvaruje znatan prihod. Na njihovim poštanskim markama obrađene su razne teme koje iznova uče o prošlosti i sadašnjosti Svete Stolice, ali i drugih država i kultura. Svjetska poštanska unija (Universal Postal Union – UPU) krovna je poštanska organizacija 191 nacionalne poštanske uprave i specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda osnovana 1874. godine, koja se smatra jednom od najboljih u svijetu.

Prema nekim procjenama, čak 25 posto ljudi u nekom razdoblju života u razvijenijim zemljama sakuplja marke, a danas u svijetu ima više od 20 milijuna filatelista. Američko filatelističko društvo ima 55 tisuća članova iz više od stotinu zemalja. U Hrvatskoj filatelisti su aktivni od kraja 19. st. a danas je registrirano tridesetak filatelističkih klubova s više stotina filatelista. U svijetu postoje i filatelistička društva s predznakom željeznička. Taj nimalo jeftin kraljevski hobi ima dobro razvijenu infrastrukturu. Vrlo je edukativan i zabavan, a katkad može postati i vrlo unosan. Naime, ta minijturna umjetnička djela ponekad dostižu cijenu i od nekoliko milijuna dolara. Najnoviji je primjer marka Britanske Gvajane iz 1856. nazvana 1 cent magenta. U lipnju 2014. nepoznatom je kupcu na aukciji u New Yorku prodana za gotovo 9,5 milijuna američkih dolara. Riječ je o do sada najskuplje prodanoj marki na svijetu. Ostao je samo jednom primjerku te marke u svijetu. U prodaji nije bila gotovo 35 godina kada je kupljena za 935 tisuća dolara, a davne 1878. kupljena je za samo 1,44 dolara.

ISPRAVAK

U „Željezničaru“, broj 829, za prosinac 2014. na stranici 26 objavljen je tekst „Šezdeseta obljetnica mature“. Nakon pročitano g članka uočili smo dvije netočnosti u tekstu, te molimo Uredništvo da u narednom broju „Željezničara“ objavi ispravak teksta.

Uočene greške odnose se na dvije rečenice. Prvo, tekst „Te 1951. u pet razreda elektrosmjera i četiri razreda strojarskog smjera upisano je 136 učenika“. Ispravak treba glasiti „Te 1951 u pet razreda bilo je upisano jedan razred elektrosmjera i četiri razreda strojara“.

Drugo, tekst „Bila je to prva poslijeratna generacija učenika koja se upisala u tu školu“. Ispravak treba glasiti „Bila je to prva poslijeratna generacija koja se upisala u školu sa položenom malom maturom“.

Donat Majdandić

Ivan Belavić

Veliki istraživač željezničke povijesti

Ivan Belavić rođen je 25. veljače 1894. u Fužinama, u kotaru Delnice. Kao nadničar radio je na državnim željeznicama od 29. lipnja 1915. do 6. travnja 1918, s kraćim prekidima. Prema drugim podacima, Ivan Belavić bio je u željezničkoj službi od 1. srpnja 1914.



Od 7. travnja 1918. do 7. ožujka 1920. bio je u Budimpešti. Ponovno se zaposlio 9. ožujka 1920. kao tehnički činovnik vježbenik te je radio do 31. prosinca 1950. Prema riječima samog Ivana Belavića, apsolvirao je *inžinirski* odsjek Visoke tehnike u Budimpešti. Njegov cjelokupni rad sastojao se od radova građevinske struke.

Do 1949. promijenio je više radnih mjesta, a te je godine Rješenjem Ministarstva željeznica FNRJ naloženo »sređivanje i čišćenje arhive« Direkcije željeznica Zagreb za razdoblje od 1944. do 1948., kao i za 1949. godinu. Naime, bila je riječ o radu na opsežnoj dokumentaciji od 296.000 spisa. Taj posao trebalo je završiti do 30. studenoga 1949. U tu svrhu zagrebačka Direkcija je 21. studenoga 1949. naredbom uvela prekovremeni rad za razdoblje od 15. do 30. studenoga 1949., i to od 14 do 18 sati dnevno.

U suglasnosti s Rodoljubom Čolakovićem, ministrom za nauku i kulturu FNRJ, ministar željeznica FNRJ Todor Vujasinović donio je 3. veljače 1950. Rješenje o osnivanju Željezničkog muzeja u Beogradu. Muzej je bio u sastavu Ministarstva željeznica FNRJ.

Zadatak Željezničkog muzeja bio je da prikuplja, a potom sređuje, izlaže, održava i čuva predmete i dokumente koji se odnose na povijest željeznica u Jugoslaviji, da je proučava i povremeno objavljuje rezultate svojega rada. Rješenjem direktora Glavne direkcije JŽ br.15396/1951. od 14. lipnja 1951. u direkcijama željeznica Zagreb, Ljubljana i Sarajevo sistematizirana su mjesta sekretara Odbora za Željeznički muzej.

Na temelju navedenog, a prema već postignutom sporazumu s Odborom za Željeznički muzej, na to mjesto u Zagrebu određen je Ivan Belavić. Navedenu dužnost obavljao je uz svoju redovitu dužnost referenta za industrijske kolosijeko.

U kolovozu 1950. Ivanu Belaviću povjereno je sređivanje stare mađarske biblioteke, koja je zaostala još od 1918., kako bi se otpremi-

la u Željeznički muzej u Beogradu. To je radio do kraja travnja 1951. kada mu je povjereno sređivanje stare mađarske arhive koja potječe iz 1876. Prema izjavi Dragoljuba Jankovića, upravitelja Željezničkog muzeja u Beogradu, Direkcija željeznica Zagreb je do svibnja 1951. sakupila najviše materijala među svim direkcijama (do 21. svibnja 1951. Direkcija Zagreb otpremila je osam velikih sanduka knjiga, dok je sljedećih pet sanduka trebalo otpremiti idućih dana). Ivan Belavić umirovljen je 30. lipnja 1958., a umro je 1969. On je važan za povijest željeznica jer se oko 50 godina bavio znanstvenim radom s idejom da napiše »Svjetsku enciklopediju željeznica«. U tu svrhu sakupio je ogromnu količinu raznih podataka u vezi sa željeznicom u zemlji i inozemstvu.

Prema podacima tadašnjeg Arhiva Hrvatske (danas Hrvatskoga državnog arhiva) od 20. studenoga 1969., ti podaci bili su sadržani u njegovoj opsežnoj pisanoj ostavštini. Osim rukopisa, fotografija, albuma, osobne korespondencije i sličnog materijala, u ostavštini je postojao i veliki broj knjiga, novina i drugog tiskanog materijala. Navedeno je gradivo bilo pohranjeno kod udovice Ivana Belavića, u tadašnjoj Marinkovićevoj ulici br. 4 u Zagrebu.

Prema izvješću zaposlenika tadašnjega Arhiva Hrvatske od 2. studenoga 1977., Belavićeva zbirka tada je pohranjena u podrumsku prostoriju ŽTP-a Zagreb, u Mihanovićevoj 12. Publikacije i tiskani materijal predan je u 24 velike kartonske kutije, što je bila polovina gradiva. Ostalo se odnosilo na Belavićeve rukopise, razne nacрте, fotografije i originale spisa na mađarskom i njemačkom jeziku. Tada je u ŽTP-u Zagreb sastavljen popis publikacija i knjiga Belavićeve ostavštine pod nazivom »Spisak publikacija primljenih poslije smrti druga Belavića«, pa su nazivi tih knjiga i publikacija uvedeni redoslijedom od 1 do 382. To su uglavnom bili domaći i inozemni časopisi u vezi sa željeznicom.

Zaposlenici tadašnjeg Arhiva Hrvatske napravili su zbirni pregled 19 svežnjeva Belavićeve rukopisne ostavštine, što je iznosilo oko četvrtine rukopisnoga gradiva. Ti su materijali bili tipkani pisanim strojem. Prema izvješću Arhiva Hrvatske iz 1987., Zbirka Belavić sadržavala je njegove pisane radove o povijesti željezničkog prometa u zemlji i svijetu, zbirku knjiga tematski vezanih uz željeznički promet, zbirku željezničkih karata te različitoga tiskanog materijala na temu željeznice (vozni redovi, karte i sl.). Dio gradiva činili su originali ili prijepisi dokumenata željezničkog arhiva u Budimpešti. Tadašnja procjena količine gradiva kretala se oko 30 d/m. Kasnije je Zbirka Belavić, ili dio nje, završila u Hrvatskome željezničkom muzeju. Prema popisu koji je Helena Bunijevac, tadašnja ravnateljica Muzeja, 16. lipnja 2003. poslala Hrvatskome državnom arhivu, Zbirka Belavić sadržavala je 26 registratora u količini od 2 d/m. Navedeni podatak objavljen je u Pregledu arhivskih fondova i zbirci Republike Hrvatske, svezak 1, na str. 1203, koji je 2006. izdao Hrvatski državni arhiv.

Dana 16. veljače 2004. Uprava HŽ-a donijela je Pravilnik o zaštiti arhivskoga i registraturnoga gradiva Hrvatskih željeznica. U prilogu Pravilnika nalazi se i Poseban popis gradiva HŽ-a i njegovih prednika s rokovima čuvanja. U navedenom Popisu, pod grupom XVIII. (Hrvatski željeznički muzej), pod točkom 253. utvrđeno je da se Zbirka Ivana Belavića o povijesti željeznica čuva trajno. Time je Ivan Belavić dobio zasluženo mjesto u željezničkoj povijesti.

Kuba

Zemlja u kojoj kao da je vrijeme stalo

Želja da posjetim Kubu bila je jedna od moje tri najveće putničke želje. Ispunila sam si je u rujnu 2012. godine.



Trinidad pred oluju



Baracoa

Prilikom svakog putovanja, nakon što isplaniram rutu, pripreme nastavljam traženjem domaćina na mrežnoj stranici *Couchsurfing*. Međutim, na Kubi je zabranjeno primati strance na spavanje preko te mreže. Doduše, *couchsurfing* postoji i ondje, ali funkcionira samo među Kubancima. Unatoč tomu članovi rado kontaktiraju s putnicima koji posjećuju njihovu zemlju i spremni su im pomoći kako god to mogu. Tako je otprilike mjesec dana prije polaska na put započelo i moje prijateljstvo s Davidom iz Havane.

Prema Davidovim uputama, nakon slijetanja u Havanu sjela sam u taksi i odvezla se do *case particular* na adresi koju mi je dao. *Casa particular* je naziv za privatni smještaj u kubanskim kućama i način dodatne zarade za svakoga tko ima koju slobodnu sobu i potrebne uvjete. Budući da je prosječna mjesečna plaća na Kubi oko 100 kn, mnogi u tome vide spas. Na Davidovu zamolbu, sa sobom sam donijela veliku torbu punu stare odjeće. »Donesi bilo što, štogod ti ne treba« - napisao je. »Treba nam svega – odjeće, posteljine, posuđa ...« Budući da se ti »luksuzni« predmeti mogu kupiti uglavnom samo valutom za strance (*Cuban Convertible Peso* ili CUC), i njihove su cijene takve da si ih prosječan Kubanac teško može priuštiti.

Susret s Davidom bio je poput ponovnog susreta sa starim prijateljem. On, njegova djevojka Teresita i ljudi kod kojih me smjestio u Havani bili su mi poput obitelji i znala sam da im se u svakome trenutku mogu obratiti bude li to potrebno. Za njih me vežu najljepše uspomene iz toga prekrasnoga grada. Već prvog dana mojega boravka David me odveo u razgledanje starih gradskih četvrti. Neke od njih obnavljaju se malo-pomalo, ali pročelja i interijeri povijesnog središta grada još će dugo odisati onim tipičnim oronulim šarmom koji je posjetiteljima romantičan, a stanovnicima još jedna u nizu svakodnevnih poteškoća.

Sve je bilo tu: rublje koje se sušilo s balkona kolonijalnih zgrada, američki automobili iz polovine 20. stoljeća, neodoljivi zvukovi salse i tradicionalnih kubanskih pjesama koji dopiru iz lokala i, naravno, nezaobilazni Malecón. Bila je subota navečer i najbolje vrijeme za susret s njim. To je zid od 80-ak cm visine i dužine osam kilometara, koji sjeverozapadni rub grada štiti od izloženosti morskim valovima i vjetru. Navečer Malecón postaje nevjerojatno živ. Te je subot-

nje večeri bio tako gusto »načičkan« ljudima da bi se jedva moglo pronaći koje slobodno mjesto. Na zidu se sjedilo u skupinama, ili u parovima – mladi, stari, djeca ... Neki su puštali glazbu, neki dijelili

bocu ruma, neki su i plesali. Sličan prizor rrotezao se više kilometara i savršeno mi je dočarao kubansku ljubav prema druženju. Sljedeće večeri sam je iskusila iz prve ruke u Davidovoj kući. Nakon večere ostali smo sjediti na terasi i razgovarati do kasno u noć, a s vremenom se skupilo sedmero-osmero ljudi, što rodbine, što prijatelja. Budući da je terasa prolazna te da vodi do drugih stanova, u razgovor su se uključili i susjedi koji su sjedili na svojem djelu terase. U jednome trenutku nestalo je struje. Kako sam doznala, nije je bilo u cijelome gradu, pa i šire, a rekli su mi da će kvar biti otklonjen tek sljedećeg jutra. Kući sam se vraćala biciklom u potpunome mraku, a u ustima sam držala baterijsku svjetiljku kojom sam si osvjetljavala put.

Nakon nekoliko dana provedenih u Havani, krenula sam na put po Kubi. Prva je na red došla Santa Clara. David mi je dao adresu *case particular*, ali očito je precijenio moje financijske mogućnosti smjestivši me u meni preskupu i preluksuznu kuću. Ubrzo sam se snašla te sam sama našla prikladniji smještaj. Bilo je dovoljno naći nekoga u prvome gradu, a onda je sve išlo lančano. Budući da sam putovala prema jugoistoku, svaki domaćin mi je dogovorio smještaj u sljedećem gradu, pa čak i to da me netko dočeka na autobusnome kolodvoru.

Santa Clara je u znaku Che Guevare i revolucije. Na jednome brijegu izvan grada uzdiže se Mauzolej »Che Guevar«, gdje se nalazi i njegov grob. Na drugome kraju grada stoji spomenik napadu na vlak koji se odigrao pod Guevarinim vodstvom 1958. i predstavlja presudni trenutak u kubanskoj revoluciji. Osim na tim mjestima, Che vas promatra i s brojnih crteža, fotografija i slika po cijelome gradu, a njegov lik do te je mjere omiljen među narodom da se njegove fotografije često mogu naći u dnevnim sobama uz fotografije članova obitelji.

Iz Santa Clare uputila sam se prema Cienfuegosu, približavajući se Karipskome moru. Naime, grad Cienfuegos smješten je uz istoime-ni zaljev.

Sljedećeg dana bila sam na izletu u obližnjem parku prirode El Ni-cho i uživala u njegovim slapovima, ali prava poslastica dočekala me navečer, i to sasvim neplanirano. Naime, oko 21.00 sat uputila

sam se u šetnju gradskim ulicama. Kuba je toliko sigurna zemlja da se ni u jednome trenutku nisam osjećala ugroženo, čak ni dok sam sama hodala usred noći. Te sam večeri namjeravala otići u kratku šetnju, ali me u jednome trenutku privukla glazba koja se čula s druge strane ulice. Približivši se izvoru zvuka, shvatila sam da je riječ o maloj skupini ljudi i djece koji igraju domino i slušaju glazbu. Domino je kubanska nacionalna društvena igra. Imali su improvizirani stol – drvenu ploču koju je četvero ljudi držalo na koljenima. Dok su oni igrali, ostali su promatrali, čekali svoj red ili samo komentirali. Čim su me primijetili pozvali su me da im se pridružim. Budući da nisam znala pravila igre, na početku sam samo promatrala i pokušavala shvatiti objašnjenja, ali govorili su u dijalektu pa sam ih teško razumjela. Nakon nekog vremena došao je red i na mene da se okušam u igri. Netko od djece mi je donio malo sladoleda u plastičnoj čaši, a potom je počela kružiti i boca ruma. Igra i druženje nastavili su se do 3.00 sata, a na kraju mi se bilo zaista teško rastati se od mojih srdačnih suigrača. Moram priznati da mi se srce stegnulo od tuge kada sam tijekom noći ušla u stan jednoga od njih da odem na zahod. Bio je to uzak, mračan i jako vlažan improvizirani podrumski stančić. Neki muškarac spavao je na podu pa sam ga morala preskočiti, a tekuće vode nije bilo.

Kada je došao trenutak rastanka od mojega veselog društvanca, sa svima sam se izgrllila kao sa starim prijateljima. Na putu kući sjetila sam se da nisam uzela ključ. Naime, nisam planirala ostati vani tako dugo. Bilo mi je prilično neugodno zvoniti u to doba, ali morala sam to učiniti. Moji domaćini nisu se ljutili. Štoviše, ljubazni gospodin mi je otvorio vrata s velikim osmijehom na licu i pitao me jesam li se dobro provela.

Putovanje sam nastavila obilazeći grad Trinidad i njegovu okolicu, odakle sam se uputila u Camagüey, a potom u Holguín. Trinidad je pitoreskni gradić, koji je 1988. proglašen UNESCO-vo baštinom. Glavni trg s parkom tipičan za kolonijalne gradove odisao je posebnom ugođajem jer su pročelja pastelnih boja bile u neobičnome kontrastu s crnim oblacima pred oluju. Doživljaj je bio potpun kada sam sjela uz jednoga uličnog svirača te smo zajedno otpjevali moju omiljenu kubansku pjesmu »Veinte años«.

Navečer sam izišla na jedno od tipičnih mjesta za izlazak gdje se pleše salsa. Bilo je nevjerojatno promatrati Kubance kako plešu. Svi do jednoga savršeno vladaju plesnim koracima, a oni kojima to posebno dobro ide, vole to i pokazati.

U Camagüeyu i Holguínu provela sam po jedan dan i nastavila put prema gradu Santiago de Cuba, najjužnijoj točki mojeg putovanja. Taj drugi po veličini kubanski grad ima osobine velegrada, ali i strme uličice s lijepim, raznobojnim, no često i oronulim pročeljima, koje mu daju pomalo provincijski ugođaj. U Santiagu je glazba zaista dopirala sa svakog ugla. Ondje sam upoznala jednoga simpatičnog Kubanca željnog razgovora, koji mi je ljubazno pokazao grad i okolicu. *Bici-taxi* rikša nas je odvela do monumentalnoga groblja Santa Ifigenia, gdje su pokopane važne osobe, među kojima i borac za neovisnost od Španjolske, političar i pjesnik José Martí. Pokazavši mi njegovu grobnicu, moj je prijatelj prošaptao: »Ovdje će biti pokopan i *stari đavok*«, aludirajući na Castra.

Sljedećih dana zajedno smo obišli i neka mjesta izvan Santiaga, i to jednom vrstom javnog prijevoza kojom se služi lokalno stanovništvo. Riječ je o kamionima s improviziranim klupama načinjenima od dasaka i postavljenima uz rubove teretnog dijela. Vožnja košta oko pet lipa. Posjetili smo utvrdu na moru zvanu Castillo del Morro i svetište El Cobre. Ondje sam vidjela veliki broj ljudi odjevenih u žuto, boju Gospe od Cobrea, u čiju čast ljudi u tome kraju često nose žutu boju.

Moj prijatelj i vodič pokušao je preko mene nešto i zaraditi. S obzirom na tamošnje uvjete života, tko bi mu zamjerio? Počeo me nagovarati da kupim rum i cigare te mi je nudio da će me odvesti



Centar Trinidad

na pravo mjesto za to. Otišla sam s njim u jedan stan, u kojemu mi je njegov znanac izložio robu. Bile su to sve redom fine marke, a time i skupe. Pokazali su mi i cigare koje puši Fidel Castro, kao i one koje je pušio Che Guevara. Lijepo sam im se zahvalila i objasnila da tražim nešto jeftinije, na što se trgovac malo naljutio pa smo brzo napustili stan.

Iz Santiaga sam otišla u Baracou na atlantskoj strani otoka. Njezin je glavni adut prekrasna bujna vegetacija uz plaže i rijeke koje sam dobro upoznala zahvaljujući svojem tamošnjem domaćinu. On me po okolici gradića vozio svojim starinskom motociklom s prikolicom sa strane, kakvi se na Kubi često viđaju. Osim što je bio izvrstan vodič, bio je i vrstan kuhar pa sam navečer uživala u jastogu i ostalim morskim delicijama.

U obližnjim rijekama sam se i okupala. Na jednoj od njih vodič mi je bila jedna žena srednjih godina, koja dobro poznaje taj kraj jer živi u šumi, tik do rijeke. Nakon šetnje po prirodi odvela me u svoju kuću. Bila je to jednostavna, priprosta kućica, u kojoj gotovo ničega nije bilo. Objasnila mi je da je kuća sasvim nova, a dobila ju je od države jer je njezinu, koja je stajala na tome istom mjestu, odnio uragan. Od te drage gospođe sam na kraju dobila kuglu čokolade, recept za čokoladni napitak i dvije puževe kućice jarkih boja kakve se ondje mogu naći u prirodi.

U Havanu sam se vraćala autobusom preko čitavog otoka, dobrih 14 sati. Čekao me još samo jednodnevni izlet na zapad, u Viñales, a nakon toga put kući. Dok sam jahala na konju kroz neobične zelene brežuljke nadrealnih oblika u okolici Viñalesa uhvatila me tuga zbog skorog napuštanja Kube. Šarmantni gradovi, prirodne ljepote, ti dragi, jednostavni ljudi i ta čudesna zemlja u kojoj je vrijeme stalo, sve je to polako ostajalo iza mene poput kakvog sna.

Krešimir Kranjčina, dobitnik priznanja za fair play

Visina je moja prednost

Nije sve u pobjedama, ima nešto pobjedničkog i u poštivanju suparnika. Riječi su to Krešimira Kranjčine, hrvatskog pikadista i reprezentativca koji je do sada osvojio zlato i srebro na Europskome prvenstvu.



Krešimir Kranjčina (četvrti s lijeve strane) na dodjeli priznanja

Trofej za *fair play* odnosno poštenu igru zaradio je nesebičnim potezom u polufinalu pojedinačnog Prvenstva Hrvatske kada nije htio iskoristiti pogrešku elektroničkog pikada te je dao novu priliku svom kolegi i suparniku koji je potom osvojio naslov. On sâm bio je tek četvrti.

/ Poštivati protivnika je najvažnije. Opet bih to napravio i nisam to nimalo žalio. Drago mi je da sam prekršio pravilo jer je taj elektronički aparat u našem sportu zapravo sudac, a ja sam samo korigirao »sučevu« krivu odluku – rekao je Kranjčina.

Svi pikadisti znaju da prema pravilniku Hrvatskog pikado saveza (HPS), kao i Europske pikado unije, aparat ima ulogu suca i ono što pokazuje aparat igrači moraju prihvatiti. Jedina iznimka je ako je pogođen izlaz i strelica ostane zabodena u metu, a aparat to ne registrira. U skladu s time Krešimir Kranjčina imao je tri strelice kojima je morao pogoditi izlaz koji bi mu donio plasman u finale Prvenstva Hrvatske. Ima igrača koji bi taj poklon prihvatili jer u pitanju je plasman u finale i prilika da se osvoji naslov prvaka Hrvatske, ali to ne bi učinio i Krešo. Taj potez je ono po čemu će ostati upamćen. Gorostasni Zagrepčanin, visok 205 cm, standardni je hrvatski reprezentativac koji je osvojio zlato i srebro na posljednja dva europska prvenstva.

Od nogometa i košarke do pikada

Krešimir se počeo baviti pikadom nakon što se prestao aktivno baviti košarkom, što je, s obzirom na njegovu visinu, prirodno odbran sport. Nije ostao pod koševima. Za odlazak iz sporta koji je volio kriva je ozljeda.

/ Napukao mi je zglob desne ruke. Stradao je u igri, što se događa. Ta je ozljeda iziskivala dugotrajan oporavak i neizvjestan povratak te sam otišao u drugi svijet. Prije košarke kratko sam, do šesnaeste godine, igrao nogomet. Onda sam u godinu dana narastao toliko da više nisam mogao igrati nogomet kao prije. Košarka mi je išla sve do te ozljede. Nastavio sam igrati, ali to više nije bilo ono pravo.

Još sam 1988. ozlijedio koljeno u igri, nakon čega su uslijedili operacija, oporavak i povratak. Vratio sam se, ali nisam mogao igrati kao prije – rekao je Krešo.

Dok se oporavljao, okušao se u bejzbolu.

/ Malo sam bacao lopticu – rekao je uz smijeh i nastavio:

/ Ali, bio sam prejake ruke. Tako sam ju često »puknuo« da su je morali tražiti.

S vremenom se počeo baviti pikadom. Otkrivši novi sportski svijet, proputovao je svijetom.

/ Obično me pitaju kako s tom visinom gađam metu, no to, iako odskačem, nije nikakav problem. Ne naginjem se naprijed kako se baca. Normalno stojim i gađam metu. Visina je moja prednost, a ne nedostatak. Kada sam počeo igrati pikado, prve dvije-tri godine mogao sam se potpuno isključiti iz svega. Nikoga nisam čuo, samo bih bacao svoje. Kasnije sam, valjda se čovjek tako razvija, sve čuo, ali mi nije smetalo – rekao je. Pikado se često doživljava kao sport koji se igra u kafiću, uz šank i piće.

/ Od početka sam pikado doživljavao kao sport, bez ikakvih predrasuda. On je spoj kondicije i koncentracije. Ne smatraju ga svi samo sportom, ali pikado je to. Rekao sam sâm sebi da ako za godinu dana ne postignem nešto, prestat ću se baviti njime. Nisam ga ostavio jer mi je išlo. Danas me znaju kao onoga koji je uvijek isti, pobjeđivao ili gubio, na meni se to ne primjećuje – komentirao je Krešimir.

Na željeznici je naslijedio oca

Kao elektromehaničar za željeznička vozila Krešimir je počeo raditi u Tvornici željezničkih vozila »Gredelj«, no dogodilo se da nije bilo posla. Budući da je njegov otac radio na željeznici, Krešimir Kranjčina završio je u istoj tvrtki kao i njegov otac.

/ Jednostavno sam morao početi raditi i zarađivati, tako da su se nekako poklopile životne okolnosti – rekao je.

Kriza je velika i to se osjeća u poslu. Teška su vremena.

/ Bit će bolje – kaže jednostavno.

Posao na održavanju vučnih vozila promijenio se s godinama.

/ Mnogo je toga. Sve više toga što treba napraviti u svakodnevnom poslu. Pojavio se i unos podataka, na čemu ponekad radim cijeli dan. To nije toliko fizički zahtjevan posao koliko me psihički opterećuje. Uza sve to teško se uskladiti i godišnji odmor jer u prometu postoji vrijeme kada se godišnji odmor ne može koristiti. Ponekad na kraju dana imam osjećaj kao da sam cijelo vrijeme vozio vlak – požalio se Krešimir.

Djeca su još mlada i tko zna hoće li nastaviti obiteljsku tradiciju.

/ Daleko je to još. Nikada se ne zna što će odabrati. Što god odabrali ja ću ih podržati – rekao je na kraju razgovora Krešimir Kranjčina.

/Kanfanar



/Vinkovci

/Javna
ustanova Pećinski
park Grabovača

Iz Pećinskog parka
Grabovača

Javna ustanova za upravljanje geomorfološkim spomenicima prirode iz Perušića u Ličko-senjskoj županiji prošle godine svečano je obilježila 125. obljetnicu otvorenja špilje Samograd posjetiteljima.

Medijska promocija špilje Samograd i Pećinskoga parka Grabovača stvorila je od prirodnih morfoloških resursa atraktivni supstrat u znanstvenome i turističkome kontekstu.

Koncert glazbenice Radojke Šverko, uz pratnju pijanista Vladimira Babina, u neobičnome ambijentalnom ugođaju Samogradske špilje početkom godine oduševio je ljubitelje glazbene umjetnosti.

Nizozemski redatelj David Verbeek snimio je kadrove dugometražnoga igranog filma »Full Contact« tijekom travnja i svibnja u špilji Samograd. Dokumentarni film japanske nacionalne televizije pod nazivom »Great nature«, snimljenog u prostoru Samogradske špilje, bit će prikazan početkom 2015. u obrazovnome programu japanske televizije.

Philippe Cousteau, unuk svjetski poznatog istraživača i snimatelja dokumentarnih filmova o podmorju Jeana Jacquesa Cousteaua, snimio je dokumentarni film o špilji Samograd, Pećinskome parku Grabovači, Plitvičkim jezerima i Modroj špilji na otoku Biševo za dokumentarni serijal »Xploration Awesome Planet«, koji je krajem prošle godine prikazan na američkome televizijskom kanalu FOX.

Prema podacima Ličko-senjske županije, Pećinski park Grabovača i špilja Samograd se, prema iskazanome interesu posjetitelja, nalaze na drugome mjestu po posjećenosti, odmah iza Nacionalnog parka Plitvička jezera.

