

ŽELJEZNIČAR

broj 832 ožujak 2015.

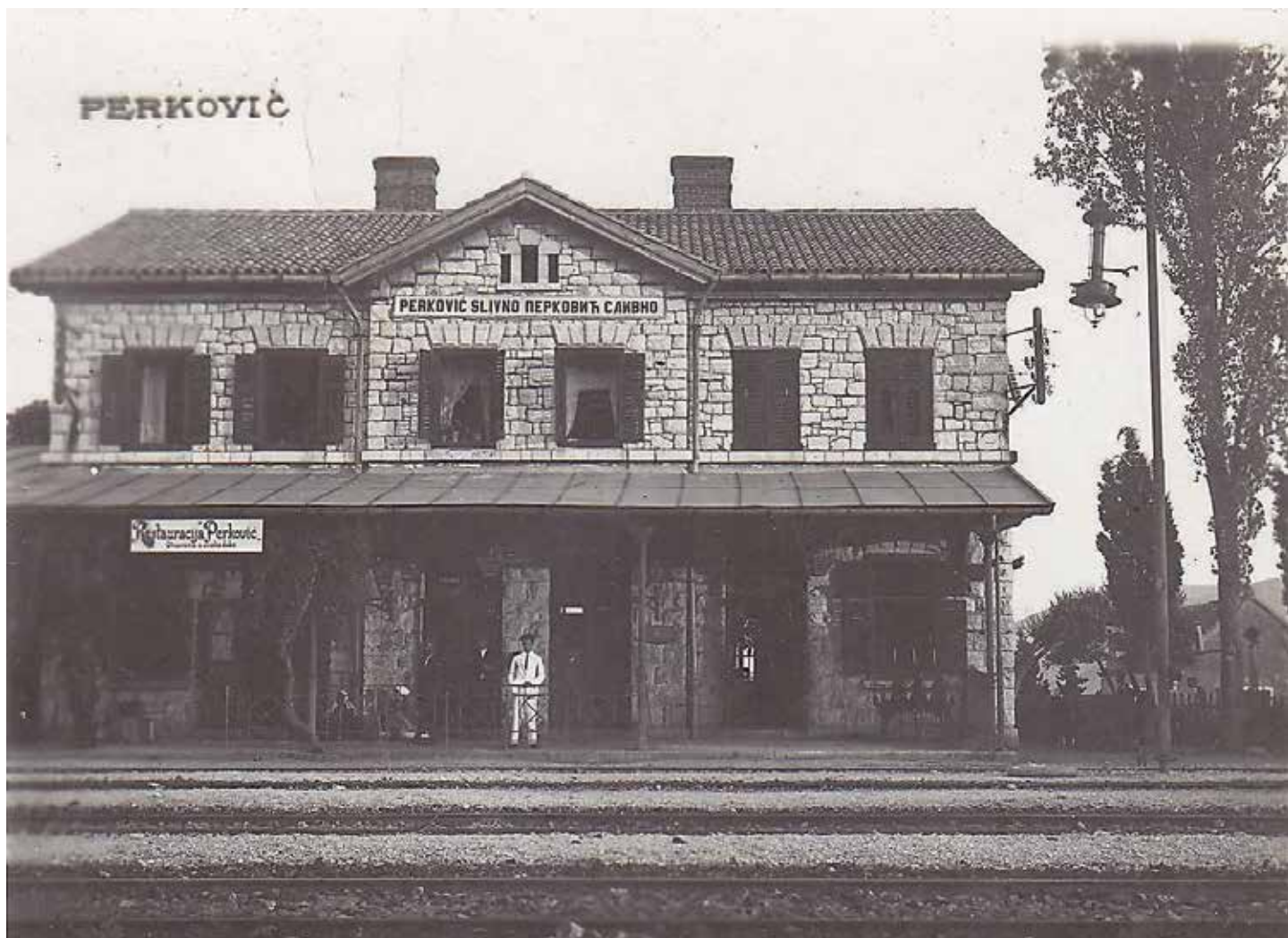


HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



/Perković nekad



/Perković danas



/ IZ SADRŽAJA

- /4 Otvoreno stajalište Buzin
- /5 Završeni pregovori sa Svjetskom bankom
- /6 Uplovio najveći brod u povijesti riječke luke
- /7 Strojovođe najavili štrajk
- /8 Novi vlak na probnoj vožnji
- /16 Intervju s Mirom Gavranom
- /18 Je li holding rješenje za francuske probleme?
- /26 Deseta obljetnica internetskog foruma željeznice.net
- /28 Kanadski Stjenjak

Protekli mjesec obilježilo je nekoliko događanja. Ono što možda na prvi pogled slabije privlači pozornost javnosti jesu pregovori sa Svjetskom bankom. Nakon što je udovoljeno zahtjevnim kriterijima te nakon intenzivnog rada, završeni su pregovori oko financiranja održiva razvoja željezničkog sustava koji bi trebali rezultirati znatnim uštedama za željeznicu.

Novo željezničko, suvremeno stajalište u Buzinu otvoreno je 23. ožujka. Do središta Zagreba vlakovi će iz Buzina voziti samo jedanaest minuta i može se očekivati da će putnici prepoznati prednosti te željezničke veze. Uz stajalište Buzin, željeznička stajališta u Gajnicama i u Čulincu, novosagrađeni peroni u stajalištima prema Karlovcu, Sisku i Dugom Selu sigurno pridonose kvaliteti usluge i zadovoljstvu putnika. Unatoč tomu još uvijek ima dosta lokacija na kojima bi moderna stajališta itekako dobro došla, primjerice u Heinzelovoj, Trokutu, Remetincu ...

Proteklog mjeseca u riječku luku Brajdica uplovio je najveći brod u povijesti Rijeke. Iako su u AGCT-u, koncesionaru na terminalu, oprezni u davanju prognoza, svi oni koji malo dulje prate rad luke na Brajdici, uplovljavanje kontejnerskog broda Gerda Maersk dugačkog čak 367 metara te uvođenje novih servisa govore kako bi se količine tereta objektivno mogle povećavati. Dugoročni plan AGCT-a je da 60 posto kontejnera prevozi željeznicom. Prošle je godine vlakom prevezeno 25 posto tereta i jasno je da u teretnome prijevozu ima dosta prostora za HŽ Cargo, ali i druge željezničke prijevoznike registrirane u Hrvatskoj.

Bilo bi lijepo kada bi pisanje o HŽ Putničkome prijevozu mogli početi probnom vožnjom novoga *Končareva* vlaka. Kao prvi iz serije, novi je elektromotorni vlak 25. ožujka krenuo na probu vožnju iz Zagreba prema Vinkovcima. Nažalost, ono što će u sljedećem razdoblju obilježiti događanja u HŽ Putničkom prijevozu najavljeni je štrajk strojovođa, o čemu mediji izvještavaju već neko vrijeme. Već sada se može zaključiti da će dogovor biti teško postignu. Naime, Sindikat strojovođa Hrvatske ističe kako strojovođe nemaju materijalnih zahtjeva, već traže poštivanje rasporeda rada te plana godišnjih odmora. Uprava HŽ Putničkog prijevoza, pak, ističe kako će se o najavi štrajka očitovati u trenutku kada joj stigne dopis Sindikata. Ministar Siniša Hajdaš Dončić u izjavi za HTV istaknuo je kako je prijetnja štrajkom uobičajeni sindikalni pritisak tijekom kolektivnog pregovaranja te da će se situacija na kraju, prije ili kasnije, riješi kompromisom. Strojovođe su najavljeni štrajk odgodile za polovinu travnja. Ako do štrajka doista dođe, Uprava HŽ Putničkog prijevoza naći će se nasuprot najjačem sindikatu na željeznici, s vodstvom koje ima »jako puno utakmica u nogama«.

I na kraju, svim čitateljicama i čitateljima Uredništvo »Željezničara« želi sretno uskrne blag dane.

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;

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

Fotografija na naslovnici: Radovi na Zelenom mostu; Foto na naslovnici: Renato Brandolica

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: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

Otvoreno stajalište Buzin

Jedanaest minuta od središta grada

S danom 23. ožujka 2015. HŽ Infrastruktura je za gradsko-prigradski putnički prijevoz otvorila željezničko stajalište Buzin kao najmodernije na pruži Zagreb Glavni kolodvor – Sisak – Novska koje udovoljava svim standardima sličnih stajališta u europskim gradovima.



Izgradnju stajališta Buzin vlastitim je sredstvima financirala HŽ Infrastruktura. Ukupna cijena izgradnje iznosila je oko 13,5 milijuna kuna, a izvođači radova bili su Đuro Đaković Holding d.o.o. i tvrtka Subterra, a.s. s podizvođačima. Projekt je izradilo Željezničko projektno društvo d.d. Radovi su počeli u kolovozu 2013., a završeni u kolovozu 2014., nakon čega je uslijedila tehnička primopredaja te formiranje jedinstvene čestice prema Parcelacijskome elaboratu. Projekt je uključivao izgradnju željezničkog stajališta Buzin, pothodnika, željezničkoga kolosijeka, perona dužine 160 m, dizala, parkirišta i pristupne ceste te nadstrešnice za bicikle.

Radnim se danom na relaciji Zagreb – Sisak – Zagreb preveze oko 3800 putnika. Očekuje se da će zbog blizine poslovne zone stajalište Buzin dnevno koristiti između 200 i 300 putnika, osobito s obzirom na to da od Zagreb Glavnog kolodvora do Buzina vlak vozi 11 minuta. Zbog položaja pruge u gradu Zagrebu te velikih prednosti željezničkog prijevoza koje se manifestiraju kroz brzinu putovanja, razinu

sigurnosti i rasterećenje gradskih prometnica, vlak se pokazao kao prijevozno sredstvo najpogodnije za javni gradsko-prigradski prijevoz, osobito u zagrebačkome prstenu.

Da bi udovoljila rastućim potrebama zagrebačkoga gradsko-prigradskog prijevoza, HŽ Infrastruktura, u sklopu svojih mogućnosti, ulaže napore u to kako bi uslugu prijevoza učinila sigurnom, brzom i udobnom. Radi povećanja brzine putovanja, tijekom 2014. završeni su remontu pruga u zagrebačkome prstenu, i to na dionicama



sisačke pruge Zagreb – Klara, Velika Gorica – Turopolje, Borongaj – Dugo Selo i Zdenčina – Jastrebarško.

Na svečanosti organiziranoj u povodu otvorenja stajališta okupili su se mnogobrojni uzvanici, predstavnici izvođača radova, novinari, predsjednici i članovi uprava svih željezničkih društava te ministar Siniša Hajdaš Dončić.

Prigodom otvorenja stajališta predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture, Renata Suša istakla je zadovoljstvo što u promet pušta stajalište izgrađeno po europskim standardima:

/ Otvorenjem stajališta Zagrebu smo na samo jedanaest minuta približili stambeno-poslovnu zonu Buzin. Probleme vezane uz rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, koji su uzrokovali kašnjenje otvorenja stajališta, uspjeli smo riješiti uz pomoć Grada Zagreba, kojemu ovom prigodom zahvaljujem. Vjerujem da će odavde na putovanje vlakom svakodnevno kretati nekoliko stotina putnika. Zadovoljstvo izgledom stajališta, ali i vlaka (»... pa odličan je ovaj vlak«) kojim su se uzvanici i novinari vozili prema Zagrebu nije krio ni ministar Siniša Hajdaš Dončić:

/ Ovo je stajalište dobar primjer ulaganja u gradsko-prigradski prijevoz. U mrežu brzih veza uključili smo Goricu, Sisak, Jastrebarško, Križevce ... Krajem mjeseca »Končar« će isporučiti prvi iz serije novih vlakova. Sredinom travnja taj će vlak krenuti na probne vožnje. HŽ Putnički prijevoz ima priliku dokazati svoju funkcionalnost i očekujemo da će uspjati vratiti dio putnika koje su izgubili proteklih godina.



Projekt održivih hrvatskih željeznica u Europi

Dovršeni pregovori s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj (Svjetska banka)

U četvrtak, 19.3.2015. završeni su pregovori oko zajma za financiranje Projekta održivih hrvatskih željeznica u Europi na kojima su bili prisutni predstavnici Svjetske banke, Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstva financija te predstavnici kompanija HŽ Infrastruktura, HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz koje su nosioci zajma.



Ukupan iznos uključen u zajam je 163,5 milijuna eura od čega se gotovo polovina iznosa odnosi na HŽ Infrastrukturu (79 milijuna eura). Kreditni zahtjev HŽ Infrastrukture u najvećem dijelu se odnosi na investicije u željezničku infrastrukturu čiji je cilj poduprijeti povećanje kapaciteta i pouzdanosti te vraćanje fizičke infrastrukture i sigurnosti infrastrukture u prvotno stanje. Dio kredita u iznosu od 13,7 milijuna eura odnosi se na pružanje usluga zbrinjavanja

zaposlenika i obuke te na otpremnine. Kreditni zahtjev šalje se na odobrenje Odboru izvršnih direktora Svjetske banke, a konačna odluka odbora očekuje se u krajem travnja 2015.

Razvojne banke kojima je glavna svrha pružanje tehničke pomoći zemljama u razvoju u cilju postizanja održivog razvoja i smanjenja stope siromaštva nude vrlo niske kamatne stope na zajmove. Trenutna kamatna stopa na odabrane uvjete zajma za HŽ Infrastrukturu iznosi 0,44%. Uštede u troškovima kamata koje se postižu iznose 97 milijuna kuna za cijelo vrijeme trajanja kredita u odnosu na uvjete financiranja koje nude komercijalne banke. Prednosti financiranja kod razvojnih banaka, osim ušteda na troškovima financiranja su brojne. Osigurava se zadovoljavanje visokih standarda zaštite okoliša na projektima koji se izvode, provedba nabave u skladu je sa Smjernicama Svjetske banke koja je strogo kontrolirana, te se uzimaju u obzir i socijalni aspekti projekta.

Razvojni cilj projekta koji će financirati Svjetska banka je poboljšanje razine usluge i dugoročna financijska održivost javnog željezničkog sektora u Hrvatskoj. Sama priprema zajma bila je vrlo kompleksna i zahtijevala je intenzivan rad cijelog tima unutar HŽ Infrastrukture kako bi se zadovoljili vrlo visoki standardi i procedure Svjetske banke. Tim banke proveo je iscrpnu analizu projekata te su za financiranje odabrani projekti koji su prioritetni, ekonomski najisplativiji i kojima će ostvariti najveće prednosti za željeznicu te za njezine krajnje korisnike.

Kombiniranjem bespovratnih sredstava iz EU fondova i zajmova razvojnih banaka za projekte koji ne ispunjavaju kriterije za financiranje iz EU fondova, postiže se najpovoljnija struktura izvora financiranja kojom će se u dužem roku povećati razina konkurentnosti i stanja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj kao ekološki najprihvatljivijeg i najpovoljnijeg oblika kopnenog prijevoza.

/ Piše: Vlatka Škorić

HPSOR

HŽ Infrastruktura primljena u članstvo

Dana 17. ožujka u Zagrebu HŽ Infrastruktura primljena je u članstvo Hrvatskoga poslovnog savjeta za održivi razvoj (HPSOR).

Na Skupštini Hrvatskoga poslovnog savjeta za održivi razvoj (HPSOR) predstavljen je udžbenik Društveno odgovorno poslovanje, izaslanici su obaviješteni o radu Savjeta između dvije sjednice Skupštine, predstavljen je Plan rada za 2015. te je u članstvo primljen novi član – HŽ Infrastruktura. Predstavljajući HŽ Infrastrukturu, rukovoditelj Poslova upravljanja kvalitetom dr. sc. Dražen Kaužljar govorio je o nekim aktivnostima koje se ubrajaju u društveno odgovorno poslovanje (DOP) kao što su javno izvješćivanje o sigurnosti prometa te provođenje akcije »Vlak je uvijek brži«.

U HŽ Infrastrukturi već godinama postoje primjeri dobre prakse koji se provode kontinuirano, a mogu se uključiti u izvješćivanje o DOP-u. Primjeri su akcijski plan energetske učinkovitosti, zaštita okoliša, ak-

ktivnosti na područjima upravljanja kvalitetom, planiranja novih projekata (elektrifikacija pruga), sigurnosti (brošura – Godišnje izvješće o sigurnosti za javnost), PR i promotivne aktivnosti (akcija »Vlak je uvijek brži«), sponzoriranje kulturno-umjetničkih i sportskih društava nastalih na željeznici, promoviranje kulturne i industrijske baštine (Hrvatski željeznički muzej), antikorupcijski program itd.

Prema EU-ovim direktivama, od 2016. izrada nefinancijskog izvješća o DOP-u bit će obveza poduzeća u državnome vlasništvu. HŽ Infrastruktura kao tvrtka od javnoga interesa ima velik utjecaj na društvo i djeluje po postavkama DOP-a na više razina, ali to djelovanje treba pretvoriti u sustavno praćenje i izvješćivanje kako bi se i zaposlenici i zajednica osvijestili o tome. Ulazak HŽ Infrastrukture u tu zajednicu tvrtki koje su odavno prepoznale prednosti DOP-a u svojem poslovanju pomoći će da se u javnosti jače osvijesti doprinos HŽ Infrastrukture održivu razvoju, ali i da se društvo bolje pripremi za obvezu nefinancijskog izvješćivanja.

Kontejnarski terminal Brajdica

Uplovio najveći brod u povijesti

Ako prošetate riječkim kontejnarskim terminalom steći ćete dojam da se ne događa gotovo ništa, a zapravo je u tijeku veliki posao. Taj posao zapravo je izvršno organiziran i zato se stječe takav dojam. U prilog tomu govore novi servisi te uplovljavanje najvećeg broda u povijesti riječke luke.



Iako je u posljednjih nekoliko tjedana u Brajdici bilo nekoliko događanja vrijednih bilježenja, daleko najviše pozornosti medija privuklo je uplovljavanje najvećeg broda u povijesti riječke luke. Kontejnarski brod Gerda Maersk dug 367 metara, kapaciteta 10 150 kontejnera uplovio je 20. veljače u Rijeku. Uplovljavanje tog broda označilo je početak novoga zajedničkog servisa dvaju najvećih svjetskih brodara MAERSK-a i MSC-a prema kojemu će njihovi brodovi jedanput tjedno uplovljavati u Rijeku.

Početa točka servisa u koji je uključeno 15 brodova je na zapadnoj obali SAD-a, nakon čega će brodovi ploviti u Busan (Koreja), Šangaj, Hong Kong, Singapur, a osim u Rijeku brodovi će uplovljavati i u Kopar i Trst. Time se riječkoj luci otvara velika mogućnost privlačenja dodatnih tereta iz zemalja srednje Europe, ponajprije Mađarske i Slovačke.

Na prigodnoj svečanosti novi izvršni direktor koncesionara AGCT-a Alessandro Becce zahvalio je svojemu prethodniku Phillipu Marshamu i istaknuo kako u svemu što se sada događa on, zajedno sa suradnicima, ima velik udio:

/ Ova linija povezuje četiri kontinenta, Sjevernu Ameriku, Aziju, Afriku i Europu. Potencijal za privlačenje novih tereta iz srednje i jugoistočne Europe je zaista velik, treba još samo osigurati pouzdanu i redovitu vezu sa kopna.

Gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel istaknuo je kako se nastavljaju aktivnosti na razvoju riječkoga prometnog pravca, i to ponajprije zalaganjem za modernizaciju željeznice.

Dugoročni plan AGCT-a je prijevoz 60 posto tereta željeznicom. Prošle godine željeznicom je prevezeno do 25 posto tereta, a u prva tri mjeseca 2015. oko 30 posto tereta. Za prijevoz do udaljenijih odredišta kao što su Austrija, Mađarska i Slovačka kamionski prijevoz nije isplativ. Od deset novih lučkih dizalica dvije RMG dizalice instalirane su iznad kolosijeka na Brajdici i uz njih će se istodobno moći raditi dva blok-vlaka.

U Brajdici su uvedena i dva nova servisa koji će sigurno pridonijeti povećanju količine prevezenih tereta. Prvi je tjedni servis u sklopu alijan-

se brodara Ocean Three, koji će Rijeku povezivati s Dalekim istokom, a drugi će izravno povezivati AGCT s glavnim grčkim i turskim lukama. Do sada su dva broda kineskoga nacionalnog broдача COSCO povezivala Rijeku s Pirejom, a sada je tome pridodana i izravna veza s turskim lukama (dvije luke u Istanbulu i Izmir). Budući da je sada u servis uključen veći broj luka, uz dosadašnja dva, pridodan je i treći brod.



HŽ Putnički prijevoz

Strojovođe najavili štrajk

Nakon što su početkom ožujka učestala otkazivanja vlakova, krenule su kolati informacije o tzv. bijelom štrajku strojovođa. I konačno, na konferenciji za novinare 21. ožujka predsjednik Sindikata strojovođa Hrvatske (SSH) Nenad Mrgan najavio je štrajk strojovođa za početak travnja ako se, uz ostalo, ne postigne dogovor vezan uz pokušaj Uprave HŽ Putničkog prijevoza i reprezentativnih sindikata da strojovođama nametnu prekovremeni rad.

U HŽ Putničkom prijevozu (HŽPP) već neko vrijeme tinja nezadovoljstvo strojovođa. Prvo su se, malo po malo, počele pojavljivati vijesti o neobično velikom broju otkazanih vlakova. Prema izvještaju operativne HŽ Putničkog prijevoza, dana 11. ožujka, umjesto vlakova, autobusi su vozili putnike između Golubovca i Varaždina, Knina i Unešića, Siska i Sunje, Siska i Sisak Capraga, Koprivnice i Botova, Rijeke i Šapjana, Osijeka i Strizivojne-Vrpolja. To



možda nije velik postotak vlakova, ali svakako je neobičan poremećaj u prometu i nije normalna situacija. S vremenom su stvari počele izlaziti na vidjelo.

U siječnju ove godine u HŽPP-u održani su izbori za predstavnika radnika u Nadzornome odboru na kojima je predstavnik Sindikata strojovođa Hrvatske Dalibor Petrović pobijedio protukandidata s liste udruženih SŽH i SHŽ te posebne liste strojovođa. Istodobno su u HŽPP-u počeli kolektivni pregovori na kojima su Uprava, Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ) i Sindikat željezničara Hrvatske (SŽH) na jednoj strani, a Sindikat strojovođa Hrvatske na drugoj strani.

Uprava HŽ Putničkog prijevoza u nacrtu Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji predlaže smanjivanje broja radnika ili odustajanje radnika od određenih prava. Sindikat strojovođa Hrvatske naglašava kako se veće uštede od tih mogu ostvariti odustajanjem od skupih, a nepotrebnih investicija kao što su 40 milijuna vrijedan projekt LOGIS i nepotrebna zaštita od grafita ili odustajanjem od zapošljavanja novih ljudi nakon što radnik koji je radio na istome radnom mjestu ode iz društva uz poticajnu otpremninu.

Situacija se dodatno zakomplicirala nakon što su mediji počeli op-

širnije pisati o poremećajima u prometu i nakon što je javnost uznemirila vijest da će iz Zagreba prema Splitu umjesto vlakova voziti autobusi. Budući da su strojovođe počele odbijati prekovremeni rad i zatražili korištenje neiskorištenih dana godišnjeg odmora, Uprava HŽPP-a odlučila je do početka turističke sezone problem riješiti organizacijom prijevoza autobusima. Strojovođe su 21. ožujka organizirali konferenciju za novinare na kojoj su istaknuli kako Uprava HŽPP-a ne pregovara u dobroj vjeri, već u dogovoru sa dva reprezentativna sindikata (SHŽ i SŽH) nastoji izigrati strojovođe time što bi i oni morali pristajati na prekovremeni rad. Ako se ne postigne sporazum, strojovođe su najavili štrajk za početak travnja.



Uprava HŽPP-a ističe kako se prekovremeni rad plaća i da on u prosjeku iznosi do tri sata mjesečno. Također, u slučaju kada se planirani sati rada strojovođa ne ostvare isplaćuje se planirani broj sati. Kada se, pak, govori o broju strojovođa koji su otišli iz HŽPP-a, podaci Uprave i sindikata se razlikuju. Dok Uprava spominje kako je 2013., 2014. i ove godine uz poticajne otpremnine otišlo 120 strojovođa, SSH navodi broju od 155 strojovođa i

pomoćnika koji su otišli od 1. listopada 2012. U HŽPP-u trenutačno je zaposleno 627 strojovođa i pomoćnika i prema stavu Uprave, tim se brojem ljudi mogu pokriti sve željezničke linije, a to opravdavaju time kako je tako bilo sve do sada.

Na otvorenju stajališta u Buzinu 24. ožujka Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽPP-a, istaknuo je kako se već tri mjeseca pregovara te da će se o kolektivnome ugovoru pregovarati koliko god to bude potrebno:

/ Nama usmena najava ili najava štrajka preko medija zapravo ništa ne znači. Očitovat ćemo se kada dobijemo pismenu izjavu. Ističem kako mi sve svoje obveze prema strojovođama isplaćujemo na vrijeme te da do sada strojovođe nisu kršili odredbe kolektivnog ugovora, pa ovo što se događa smatramo pritiskom na poslodavca u procesu kolektivnog pregovaranja.

Na komentar kako ta događanja po strani ostavljaju HŽ Infrastrukturu, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša rekla je:

/ Iстина je da su prijevoznici korisnici naših usluga, no krajnji cilj svih nas u ovome poslu su zadovoljni putnici. Ovakva događanja smanjuju usmjerenost putnika na željeznicu.

Zagreb Business Forum

Neminovna je prilagodba poslovanja

U Zagrebu je 19. ožujka održan Zagreb Business Forum, poslovni skup predsjednika i članova uprava i vrhunskih stručnjaka vodećih kompanija u Hrvatskoj.

U sklopu Zagreb Business Forum predsjednici i članovi uprava hrvatskih i međunarodnih tvrtki koje posluju u Hrvatskoj iskoristili su prigodu za prezentiranje rezultata poslovanja, sagledavajući raznolike poslovne situacije, te za razmjenu iskustava u radu iznošenjem različitih ideja i mišljenja. Namjera skupa bila je okupiti visoki menadžment kao glavnu platformu za razmjenu i iznošenje različitih stavova o mogućnostima izlaska iz gospodarske krize.

Predsjednica Uprave HŽ Infrastruktura Renata Suša sudjelovala je na panel-raspravi prezentirajući specifičnost poslovanja u društvu, složenost i neminovnost restrukturiranja društva, društveno odgovorno poslovanje, a govorila je i o mogućnostima povećanja prihoda i poslovnim planovima.

/ U tijeku je proces restrukturiranja tvrtke kćeri Pružne građevine, koja je u 100-postotnome vlasništvu HŽ Infrastrukture, jer kao najveća građevinska tvrtka u RH sa 1600 zaposlenika ima veliki potencijal za izlazak na tržište. Za sada Pružne građevine 95% svojega

poslovanja ostvaruju s HŽ Infrastrukturom i njihovo poslovanje prati investicijski ciklus društva. Budući da ove godine, zbog smanjenoga investicijskog ciklusa, Pružne građevine očekuje pad prihoda na 332 milijuna kuna, proces restrukturiranja i prilagodba poslovanja tržišnim načelima je neminovnost – pojasnila je razloge restrukturiranja predsjednica Suša i dodala:

/ Upravo smo završili pregovore sa Svjetskom bankom u kojima smo reprogramiranjem kredita znatno smanjili kamate. Dodatna povoljna okolnost za proces restrukturiranja jesu sredstva iz prethodnog ciklusa poslovanja Pružnih građevina. Ako se proces restrukturiranja tvrtke ne provede, u 2016. očekujemo znatan pad prihoda u tvrtki kćeri.

Na temu mogućnosti povećanja prihoda u HŽ Infrastrukturi predsjednica Suša pojasnila je da je u tijeku revidiranje tarifnog modela naplate pristupa željezničkoj infrastrukturi za operatore.

/ Osim mogućeg povećanja prihoda revidiranjem tarifnog modela naplate, HŽ Infrastruktura ima veliki potencijal u komercijalizaciji svojih nekretnina. Namjera nam je tržištu poslati jasnu poruku da smo otvoreni za suradnju – zaključila je predsjednica.

Na panel-raspravi sudjelovali su direktorica AS-Consult d.o.o. Olgica Spevec, član Uprave Hrvatske lutrije d.d. Oleg Valjalo, direktorica HEP-Opkrbe d.o.o. Tina Jakaša i direktor Tetra Paka d.o.o.

Obnova Zelenog mosta

Rad pod punom spremom

Vrlo složeni radovi na Zelenome mostu izvodili su se u dane vikenda 21. i 22. ožujka te je u tome razdoblju promet bio obustavljen. Zbog zamjene zglobova, 1400 tona teška čelična konstrukcija izdignuta je petnaest centimetara, a na jednome je mjestu bio pomaknut izvan ležišta.

Nedjelja je u vrijeme ručka, sunce grije kao usred ljeta. Mirno je svuda, ali ne na Zelenome mostu. Njegova obnova traje i bliži su kraju. Vikendom, kada radovi nisu stajali ni noću, vlakovi pola dana nisu vozili. Svatko je bio »zabavljen« svojim poslom i sve je išlo kao podmazano. Na luku su skele, a na mostu kutije.

/ Ne možemo obustaviti promet u cijelosti jer bi to bio prevelik gubitak. Ova je dionica dio pruga Zagreb – Rijeka i Zagreb – Sisak – Novska, a na njoj teče velik opseg teretnog prijevoza. Zbog toga se vikendima radilo noću i do 14.00 sati, a potom se dionica puštala u promet – rekao je Krunoslav Kožić, voditelj gradnje iz Pružnih građevina, tvrtke kćeri HŽ Infrastrukture.

Željeznički most koji povezuje sjevernu i južnu Hrvatsku, a koji je na tome mjestu od 1939. godine, svojim je zelenim lukom jedan od poznatih zagrebačkih simbola. Popularno je nazvan Hendrixovim mostom prema najpoznatijem, nedavno uklonjenom grafitu koji se nalazio na njemu.

/ Most je ojačavan i njegova nosivost povećana je sa 18 tona po osovini na 22 i pol tona po osovini. Izvodila se kompletna rekonstrukcija, a time će se brzina vlakova povećati sa dosadašnjih 40 na 80 kilometara na sat – rekao je Kožić.

/ Piše: Liljana Jazbinšek

/ Foto: Renato Brandolica





Obnova mosta koji teži 1400 tona počela je u ožujku prošle godine, »teška« je 38,5 milijuna kuna (investitor je HŽ Infrastruktura) i godinu dana kasnije pri samom je kraju. Radi se na visini od oko dvadeset metara i zato su zaštitne mjere ne samo zahtjevne, već radove izvode radnici s iskustvom rada na obnovi takvih građevina. Istodobno ih je bilo po petnaest na mostu sa svih strana.

Testiranje mosta pod punim opterećenjem

/ Iznimno zahtjevan i složen posao. Radili smo, naravno, bez zaustavljanja prometa i raditi uz vlakove koji prolaze prugom nije bilo nimalo jednostavno. Devedeset posto radova izvodilo se tako. Obnova je pri kraju, onako kako je to i bilo predviđeno, te bi radovi trebali biti završeni do kraja travnja ove godine. Najviše su nas ometale jake kiše koje su padale bez prekida. Tada nismo mogli raditi i sve je stajalo – objasnio je Kožić.



Za kraj je ostao najteži i najriskantniji posao – promjena zglobova mosta, za što je most podignut za petnaest centimetara te je na jednom mjestu stavljen izvan svojeg ležišta. S tim poslom te završetkom antikorozivne zaštite obnova će biti završena. Nakon toga potrebno je ispitati most pod punim vlakovnim opterećenjem.

/ Nadzor je obavljan redovito na gradilištu, a nakon radova most mora biti testiran – rekao je voditelj gradnje.

Stalna je meta mnogih

Zgoda povezanih uz najpoznatiji zagrebački most je mnogo i neke se prenose kao urbane priče. Jedna od njih je ona o grafitima koji preko noći budu prebojeni, no ponovno osvanu na istome mjestu. Mnogo je onih kojima je Zeleni most izazovan do granice rizika, dok je i veliki broj onih kojima služi za igru sa životom.

/ Ne biste vjerovali koliko se ljudi zaleti ovamo – ekshibicionisti, nepromišljeni, avanturisti, ali i oni koji bi si htjeli presuditi. Među njima je više žena nego muškaraca, odnosno djevojaka nego mladića. Ljudima svašta pada na pamet – dokazati se na različite načine, napisati neki grafit, prošetati lukom, popeti se na najvišu točku ... Tko što dokazuje i potvrđuje time, tko bi to znao. Čuvarska služba je na mostu, ali teško ih je spriječiti. Ponekad ne stignu ni reagirati – rekao nam je Kožić.

Most, koji je u vrijeme kada je sagrađen imao najveći raspon luka u Europi, sagrađen je prema projektu ing. Juraja Erege. Današnji dvokolosiječni željeznički most sagrađen je trinaest metara uzvodno od staroga jednokolosiječnoga mosta koji je u prometu bio od davne 1862. godine. Svojom neuobičajenom zelenom bojom i lučnom parabolom jedan je od simbola grada na Savi, koji nas s juga upućuje prema središtu grada.

/ Most je popravljan nakon što je »stradao« u bombardiranju u Drugome svjetskom ratu i odonda nije obnavljan, a to koliko će ova obnova trajati, ne može se točno reći, no sigurno je posao dobro napravljen – uvjeren je voditelj gradnje na zelenome željezničkom mostu Krunoslav Kožić.

/ Piše: Branimir Butković

/ Foto: Dragutin Staničić

Fotovijest

Novi vlak na probnoj vožnji

U priličnoj mjeri sakriven od značajne javnosti, dana 25. ožujka 2015. na svoju prvu probnu vožnju od Zagreba prema Vinkovcima krenuo je novi elektromotorni »Končara« vlak.

To je prvi iz serije od 44 vlaka za HŽ Putnički prijevoz. Očekuje se da će taj vlak 94 78 6112-002 2. travnja krenuti u redoviti promet, a svaki mjesec iz »Končara« će izlaziti po jedna garnitura.



Rijeka

Ulaganja su neophodna

Brojni su planovi vezani uz riječko željezničko čvorište. Ambicije su ponajprije vezane uz teretni prijevoz, a uz izgradnju drugoga kolosijeka, izvrsno položena pruga učinila bi prigradski željeznički prijevoz vrlo atraktivnim. No u ovome trenutku riječki kolodvor i teretni kolodvor u Brajdici u lošem su stanju.



Kada je u jutarnjim satima 2005. u riječkome kolodvoru organizirana proslava Dana Hrvatskih željeznica, pred mnogobrojnim uzvanicima predstavljeni su nacrti obnove kolodvora. U međuvremenu je obnovljeno krovništvo i na tome se stalo. I sada kada Osječani prigovaraju zbog izgleda kolodvorske zgrade, slične prigovore mogli bi uputiti i Riječani. Premda je riječ o dva velika hrvatska grada, trećem i četvrtom po veličini, kolodvorske zgrade i u Osijeku i u Rijeci su u vrlo lošem stanju.

Reorganizacijama željeznice ovlasti šefa kolodvora su smanjene, a područje rada povećano. Šef kolodvora Rijeka, Brajdica i Sušak Pećine je Mijo Katić. Naš sugovornik iza sebe ima »dosta utakmica u nogama«. Na željeznici je od 7. srpnja 1977. Ove će godine proslaviti četrdesetu godinu radnog staža.

/ Najbolje godine bile su one prije rata. Kao lučki dispečer vidio sam koliko se radi. Nakon rata uslijedio je pad gospodarstva, a to se odra-

zilo na rad luke i željeznice. Uz to velik dio posla uzeo nam je Kopar. Sada opet vidimo da u Brajdicu uplovljavaju ogromni brodovi, a u kolodvoru smo izdvojili četiri kolosijeka za terminalske. Iznad njih instalirane su dizalice i vjerujem da će se situacija razvijati povoljno. Da nije tako, koncesionari ne bi toliko ulagali – rekao je Katić.

Olujno nevrijeme krajem veljače ostavilo je traga na riječkome kolodvoru. Najviše je stradala nadstrešnica ispred prvog perona koja je sada postala pitanje sigurnosti putnika. Osvrnuvši se malo u prošlost, ispada da Rijeka nema sreće s nadstrešnicama. Naime, početkom stoljeća srušena je betonska nadstrešnica iznad drugog perona. Rečeno je kako će biti sagrađena nova, ali i danas je drugi peron bez nadstrešnice. Nezdgodno je to što izgleda da nadstrešnica i nije bila u tako lošem stanju. Naime, odvodni su bili loši i oborinske vode nisu otjecale, a sama konstrukcija bila je u solidnome stanju. / Grijech je što je ta nadstrešnica srušena. Ovo sad ne samo da je ružno za vidjeti, već je i opasno za putnike. Sada se velike kiše slijevaju preko rasvjetnih tijela i to nikako nije dobro. Tražili smo sanaciju, ali za sada u tome nismo uspjeli – rekao je Katić.

Kolodvor Brajdica smješten je uz kontejnerski terminal i na njemu su planirani veći zahvati. Četiri kolosijeka izdvojena su za terminalske kolosijeka i tamo će se prekravati kontejneri. Dva prijemno-otprema kolosijeka su prekratka i treba ih produžiti na 400 metara. Obnovljen je i tunel na ulazu u kolodvor. Nakon što je tunel produbljen i pripremljen za instaliranje napona od 25 kV, postavljeni su čelični pragovi kako bi se dodatno dobilo na visini. Ipak, u Brajdici je najveći problem osiguranje kolodvora. Ulazni signal nalazi se u tunelu, pa je posao organiziran tako da vlak staje

u tunelu i strojovođa sa stabilnoga telefonskog uređaja zove prometnik ured, nakon čega ga prometnik pušta. Oprema kolodvorskog osiguranja izgorjela je prije deset godina, pa se radi na način na koji se radilo u dalekoj prošlosti. Ne radi ni skupni blok-uređaj, što znači da nema izlaznog signala. Da bi se osigurala sigurnost prometa, prometnik ne daje dozvolu za kretanje vlaka u Pećinama dok se ne osigura siguran put. Zbog toga se mora prekinuti rad manevre i tek tada vlak može krenuti iz Pećina. Kolodvor Pećine nalazi se iznad Brajdice, na padu od 25 promila. Platoi su poravnati, a tri kolosijeka su u kosini.

/ Kada vidiš Rijeku i Brajdicu, može se reći da su Pećine u solidnome stanju. Trebalo bi jedino urediti krovništvo – rekao je Katić. Svi ti kolodvori na trasi su buduće prigradske željeznice. Planiranom izgradnjom drugoga kolosijeka od Škrljeva preko Rijeke i dalje do Jurdana željeznica bi znatno pridonijela kvaliteti života u gradu.

Remont pruge Koprivnica – Botovo

Radovi se izvode planiranim tempom

Radovi na dionici koridora RH2 od Koprivnice do Botova i državne granice napreduju planiranim tempom i realno je očekivati da će biti završeni posljednjeg dana u srpnju.

Nekako u sjeni događanja vezanih uz natječaje financirane sredstvima Europske unije izvode se radovi na remontu 14,3 km pruge od Koprivnice do Botova i državne granice, odnosno na dijelu koridora RH2. Radove izvode tvrtke Swietelsky i Pružne građevine i do sada se uspijevala poštovati planirana dinamika radova. Prema planu, radovi bi trebali biti završeni 31. srpnja, nakon čega bi vozne brzine vlakova na toj dionici, osim na zavoju kod Koprivnice, trebale iznositi 140 km/h.

Do sada je, osim u kolodvoru Koprivnica, u cijelosti ugrađen tamponski zaštitni sloj, izvedeno je rešetanje te su zamijenjeni kolosijeci. U ovome trenutku izvodi se prvo predizanje kolosijeka, definitivna strojna regulacija te se dopunjuje tučenac. Uređuju se i željezničko-cestovni prijelazi, izvode radovi na antikorozivnoj zaštiti i na postrojenju kontaktne mreže, ugrađuju se novi signalno-sigurnosni uređaji i regulira odvodnja, a uređene površine putnicima će olakšati ulazak u vlak.

Tijekom travnja počeo će radovi u kolodvoru Koprivnica. Nakon što se na prolaznome kolosijeku ugradi tampon, bit će zamijenjeno deset skretnica, a bit će ugrađeni i postavni uređaji. Radove koordinira projektni tim HŽ Infrastrukture u suradnji s Regionalnom jedinicom Održavanja Sjever.

/ Piše: Nenad Katanić

/ Foto: Nenad Katanić

Osijek

Ponovno automobilom do vlaka

Osječani svoje automobile odnedavno mogu parkirati ispred željezničkoga kolodvora. To će u velikoj mjeri olakšati situaciju putnicima koji su se do sada do kolodvora probijali kombiniranim prijevozom.



Trg Lavoslava Ružičke adresa je osječkoga kolodvora. Kroz povijest gradska su gospoda do kolodvora stizala kočijom, a oni siromašniji zaprežnim kolima. U vestibulu je bila uredna kolodvorska restoracija.

Godine 2008. sagrađen je novi čelično-stakleni pješački nadhodnik preko platoa osječkoga kolodvora koji spaja gradsko naselje Industrijsku četvrt tramvajskom linijom br. 2. Tada je u cijelosti uređen plato trga. Asfaltirani su prilazni putevi kolodvoru i zgradi policijske uprave koji su do tada bili popločeni kamenim kockama. Autobusni kolodvor preseljen je na novu lokaciju, jednu tramvajsku stanicu dalje, a prostor ispred željezničkoga kolodvora popločen je ciglama te uređen i označen za parkiranje osobnih vozila.

Međutim, nedugo nakon toga, iz neobjašnjivih razloga, gotovo cijeli plato pretvoren je u pješačku zonu. Ostavljen je samo mali prostor za potrebe taksi-službe i četiri (!) mjesta za osobna vozila čije je zadržavanje ograničeno na 10 minuta. Vjerojatno je netko procijenio da je to dovoljno za broj putnika koji realno dolaze na željeznički kolodvor. Ili je netko osmislio da osobna vozila stižu po principu intervala »zračnog mosta« kao nekoć u zapadnome Berlinu. Opcija je bila i ta da putnici svoje osobno vozilo parkiraju u novoj podzemnoj garaži novoga autobusnog kolodvora te da put do željezničkoga kolodvora od jedne stanice nastave tramvajem.

Polovinom ožujka ove godine ponovno je omogućeno parkiranje na platou ispred željezničkoga kolodvora. Označeno je pedesetak parkirnih mjesta koja su popunjena. Razlog je vjerojatno taj što je parkiranje trenutačno besplatno. Budući da se na svim okolnim mjestima parkiranje plaća, vozači su jedva dočekali da mogu parkirati besplatno, pa sada ponovno oni koji put nastavljaju vlakom ne mogu naći slobodno parkirno mjesto ispred željezničkoga kolodvora.

Kako doznajemo od voditelja Gradskog ureda za promet Zdravka Oreškovića, Grad Osijek odlučio se za taj potez kako bi građanima omogućio prilaz željezničkome kolodvoru osobnim vozilima. Problem je u tome što je prema arhitektonskome rješenju, na navedenoj površini predviđena pješačka zona, a kao lokacija za parkiralište bila je izgledna lokacija bivšega autobusnog kolodvora. Međutim, budući da se na tome lokalitetu otegnulo rješavanje imovinsko-pravne situacije, a da rješenje još nije izgledno, gradska uprava odlučila je nešto poduzeti te je u dogovoru s arhitektom, vlasnikom autorskih prava nad rješenjem trga, dogovoreno takvo odstupanje. Orešković nas je izvjestio da je uređenje te površine još uvijek u tijeku. Osim što su uklonjene neke fizičke prepreke prilazu navedenoj površini (rubnjaci, stacionirani reklamni panoi, cestovna signalizacija ...) radi se i na uređenju novih rubnika i oznaka te postavljanju cestovne signalizacije. Trebao bi uskoro biti postignut i dogovor sa koncesionarom naplate parkiranja, tako da će navedena površina zadovoljiti potrebe građana te im omogućiti prilaz željezničkoj infrastrukturi.

Njemačka

Izračun kolodvorskih naknada kod njemačkog upravitelja infrastrukture

Strukturu Deutsche Bahna (DB) čine dionička društva u vlasništvu vlade Republike Njemačke, a željeznički koncern podijeljen je na poslove upravljanja infrastrukturom Deutsche Bahn AG i na poslove putničkoga i teretnoga prijevoza Deutsche Bahn ML (Mobility Logistics). Poslove upravljanja željezničkom infrastrukturom obavljaju tvrtke DB Netz AG (usluga korištenja i davanja trasa u zakup), DB Station&Service (putničke usluge, zaustavljanje vlakova u kolodvoru za druge željezničke tvrtke, naplata kolodvorskih naknada, davanje objekata u zakup) i DB Energie GmbH (opskrbljuje željezničke i druge tvrtke električnom energijom i dizelskim gorivom).

Budući da su njemačke željeznice strukturirane kao trgovačko društvo, usluge korištenja željezničke infrastrukture nastoje se u cijelosti podmiriti naknadama, osim u onome dijelu koji se odnosi na ulaganja u infrastrukturu putem državnih potpora.

Model naknada većim se dijelom zasniva na prosječnim ukupnim troškovima, a manjim dijelom na marginalnim troškovima. Ukupni troškovi odnose se na ukupne troškove korištenja željezničke infrastrukture koji se u cijelosti pokrivaju naknadama. Marginalni troškovi nastaju porastom ukupnih troškova koje je uvjetovano dodatnim kretanjem vlaka na željezničkoj infrastrukturi, primjerice trošenjem tračnica, korištenjem signalno-sigurnosnih sustava ili korištenjem energenata za vuču vlaka, ali ne smiju biti veći od deset eura po vlakkilometru. Prema kriteriju razvijenosti, njemačka željeznička mreža pripada razvijenijima mrežama, pa su i troškovi njezina korištenja veći. Tvrtka DB Station&Service ima na raspolaganju 5.400 putničkih kolodvora, te pokriva područje od milijun četvornih metara s 1.000 putničkih objekata u zakupu. Željezničke pruge razvrstane su u petnaest, a objekti u jedanaest kategorija, što model naknada čini prilično složenim jer se njima moraju podmiriti svi troškovi korištenja infrastrukture.

Pri određivanju naknada za korištenje putničkih kolodvora uzimaju se u obzir troškovi opremljenosti i održavanja kolodvora, troškovi rada željezničkog osoblja, materijalni troškovi, troškovi amortizacije, odnosno nadoknada uloženi sredstava za proizvodnju i nabavu, te ostali troškovi. Željeznički prijevoznici, odnosno korisnici plaćaju naknadu za uslugu korištenja putničkih kolodvora na nediskriminacijskoj osnovi. Naknada se naplaćuje za ugovorene usluge, a pri plaćanju se ne odobrava nikakav popust. Popis iznosa naknada za usluge korištenja putničkih kolodvora objavljen je u Sustavu kolodvorskih naknada na web stranici DB Station & Service AG-a.

Za određivanje modela naknada važni su elementi prema kojima se kolodvori razvrstavaju u kategorije (opće i stvarno razvrstavanje), odnosno parametri koji služe pri evaluaciji. Opće razvrstavanje kolodvora odnosi se na troškove korištenja željezničke infrastrukture (40%), prometnu važnost (40%) i opremljenost kolodvora (20%). Svaki element dodatno se raščlanjuje na još dva isto tako važna elementa, odnosno parametra, primjerice željeznička infrastruktura

obuhvaća peronske rubnike (20%) i najveću duljinu perona (20%), prometna važnost odnosi se na broj putnika (20%) i broj zaustavljanja vlaka u kolodvoru (20%), a opremljenost kolodvora na razinu kvalitete usluge osoblja (15%) i tehničke opremljenosti kolodvora za prihvatanje niskopodnih putničkih vlakova (5%). Svaki od tih šest parametara (broj peronskih rubnika, najveća duljina perona, broj putnika, broj zaustavljanja vlaka, razina kvalitete usluge osoblja i tehničke opremljenosti za prihvatanje niskopodnih vlakova) ima određeni broj razina. Dijeljenjem brojčanih vrijednosti svakog elementa s brojem razina dobiva se tzv. faktor množenja pomoću kojega se izračunava osnovni broj za kategorizaciju kolodvora.

Tablica 1: Elementi koji se odnose na željezničku infrastrukturu

Oznaka	Element	Postotak
A1	peronski rubnik	20
A2	najveća dužina perona	20

Tablica 2: Elementi koji se odnose na prometnu ulogu

Oznaka	Element	Postotak
B1	broj putnika	20
B2	broj zaustavljanja vlaka	20

Tablica 3: Elementi koji se odnose na opremljenost kolodvora

Oznaka	Element	Postotak
C1	usluga osoblja	15
C2	razina tehničke opremljenosti (za niskopodne vlakove)	5

Opće razvrstavanje kolodvora obuhvaća troškove korištenja željezničke infrastrukture, prometnu važnost i opremljenost kolodvora, a stvarno se razvrstavanje odnosi na kategorizaciju putničkih kolodvora i način oblikovanja cijena. Tvrtka DB Station&Service razvrstala je kolodvore u 7 kategorija, koje su određene zbrojem svih poznatih vrijednosti čija granična vrijednost (vidi: Tablica 10) ne smije biti veća od 100.

Stvarno razvrstavanje kolodvora sastoji se iz tri faze. U prvoj fazi utvrđuje se vrijednost elemenata s obzirom na poznate parametre. U drugoj fazi dijeljenjem poznatih parametara s određenim brojem razina dobiva se tzv. faktor množenja (FM). Zbroj svih vrijednosti određuje kategoriju putničkoga kolodvora. Slijedom priloženih tablica možemo postupno pratiti proces razvrstavanja kolodvora uvrštavanjem poznatih vrijednosti.

Tablica 4: Peronski rubnik

Broj peronskih rubnika	Razina
1	1
2	2
3-4	3
5-9	4
10-14	5
od 15	6

$$FM = \frac{20}{6} = 3,33 \text{ (najviša moguća vrijednost je 20)}$$

Tablica 5: Najveća dužina perona

Najveća dužina perona [m]	Razina
do 90	1
od 90,01 do 140	2
od 140,01 do 170	3
od 170,01 do 210	4
od 210,01 do 280	5
od 280,01	6

$$FM = \frac{20}{6} = 3,33 \text{ (najviša moguća vrijednost je 20)}$$

Tablica 6: Broj putnika

Broj putnika dnevno	Razina
do 49	1
od 50 do 299	2
od 300 do 999	3
od 1000 do 9999	4
Od 10 000 do 49 999	5
od 50 000	6

$$FM = \frac{20}{6} = 3,33 \text{ (najviša moguća vrijednost je 20)}$$

Tablica 7: Broj zaustavljanja vlaka

Broj zaustavljanja dnevno	Razina
do 10	1
od 11 do 50	2
od 51 do 100	3
od 101 do 500	4
od 501 do 1000	5
od 1001	6

$$FM = \frac{20}{6} = 3,33 \text{ (najviša moguća vrijednost je 20)}$$

Tablica 8: Razina tehničke opremljenosti

Dostupnost	Razina
ne	0
da	1

$$FM = \frac{5}{1} = 5 \text{ (najviša moguća vrijednost 5)}$$

Tablica 9: Kvaliteta usluge osoblja

Dostupnost	Razina
ne	0
da	1

$$FM = \frac{15}{1} = 15 \text{ (najviša moguća vrijednost 15)}$$

U trećoj se fazi parametri množe s faktorom množenja. Zbroj konačnih vrijednosti daje osnovni broj za kategorizaciju putničkoga kolodvora.

Formula za izračun osnovnog broja za kategorizaciju kolodvora

$$\Sigma = \text{broj peronskih rubnika} + \text{najveća duljina perona} + \text{broj putnika} + \text{broj zaustavljanja vlaka} + \text{razina tehničke opremljenosti} + \text{kvaliteta usluge osoblja}$$

Uvidom u Tablicu 10 vidljivo je da se kategorija kolodvora određuje u odnosu na graničnu vrijednost.

Tablica 10: Osnovna kategorizacija kolodvora

Kategorija	Granična vrijednost
1	od 90,01 do 100
2	od 80,01 do 90
3	od 60,01 do 80
4	od 50,01 do 60
5	od 40,01 do 50
6	od 25,01 do 40
7	25,01

Kategorizacija kolodvora i izračun kolodvorskih naknada moraju se svake godine ponovno napraviti u skladu s objavljenim voznim redom, a cijene se određuju na osnovi prosječnog izračuna prethodnih triju poslovnih godina. Ako su se troškovi znatnije mijenjali, uzet će u obzir pri određivanju cijene za tekuću godinu. Kolodvorska naknada određena je kategorijom kolodvora i poslovnim područjem na kojemu se kolodvor nalazi, pa DB Netze AG sa svojih 7 kategorija kolodvora i 28 poslovnih područja može imati najviše 196 naknada.

Upravitelj infrastrukture odvojio je naknadu za korištenje kolodvora u lokalnome od naknade u regionalnome putničkom prijevozu na temelju faktora izvršenja prometa.

Faktor izvršenja prometa ovisi o ažuriranju gustoće prometa u željezničkom prometu. Usluga korištenja kolodvora u lokalnome putničkom prijevozu izračunava se kao osnovna cijena i ima faktor izvršenja 1, a usluga korištenja kolodvora u regionalnome prijevozu izračunava tako da se osnovnoj cijeni doda jedinstveni faktor izvršenja prometa 2,4. Osnovni kriterij pri odabiru modela naknada je učinkovito korištenje željezničke infrastrukture, odnosno putničkih kolodvora te tržišna razvijenost.

Model naknada podložan je stalnoj modifikaciji i poboljšavanju u cilju pružanja kvalitetnije usluge korisnicima.

Drugi o željeznici i željezničarima

Puljani nisu sretni sa sadržajem

Uprava HŽ Carga sklopila je petogodišnji ugovor o zakupu skladišnog prostora u Kolodvorskoj ulici u Puli s tvrtkom »Centar 2004« u vlasništvu Enesa Ibrahimovića za obavljanje uredske i skladišne djelatnosti. No, problem se pojavio kada su građani saznali da se zapravo radi o otvaranju noćnog kluba u urbanoj stambenoj zoni, pa su podnijeli prijave Građevinskom inspektoratu, Konzervatorskom zavodu, Državnoj upravi i Županijskom sudu protiv otvaranja kluba. Građani zahtijevaju od Grada Pule izmjenu GUP-a zbog prenamjene prostora koji se nalazi u stambenoj zoni. Građane zanima ima li Enes Ibrahimović sve potrebne dozvole koje bi mu omogućavale otvaranje kluba takvog profila. Hajdi Mazija, suradnica za odnose s javnošću HŽ Carga, izjavila je da je HŽ Cargo sklopio s tvrtkom »Centar 2004« ugovor o zakupu skladišnog prostora na pet godina za obavljanje uredske i skladišne djelatnosti. Za prenamjenu prostora u ugostiteljsku djelatnost nije potrebna posebna dozvola,



jer prema postojećem GUP-u Grada Pule određeno je da se u prostoru željezničkog kolodvora obavljaju djelatnosti koje se odnose na promet i prijevoz, ali i prateće djelatnosti poput trgovačke, uslužne i ugostiteljske. Vidljivo je da tvrtka »Centar 2004« za sada posjeduje potrebne dozvole za obavljanje uredske i skladišne djelatnosti, a za svaku novu prenamjenu morat će ishoditi pravovaljane dozvole.

Novi list

Priča za Guinnessovu knjigu rekorda

Božo Skelin iz Perkovića, zaposlenik Hrvatskih željeznica, neugodno se iznenadio kad je od šibenske Gradske čistoće dobio uplatnicu za odvoz komunalnog otpada za mjesec ožujak na kojoj je otisnut iznos od 1.243.502,00 kuna. Nakon prvotnog šoka g. Skelin reklamirao je astronomski iznos kod nadležnih tijela u Gradskoj čistoći koji su greškom napravili previd. Naime, računalnom greškom otisnuta je šifra korisnika na mjestu predviđenom za iznos naknade. Gospodin Skelin uredno podmiruje sve svoje troškove, a uslugu odvoza komunalnog otpada plaća 54 kune mjesečno.

portal ŠibenikIN

Obnova željezničke veze Virovitice i Barsca

Ivica Kirin, gradonačelnik Grada Virovitice, primio je predstavnicu mađarske tvrtke Rail Cargo Hungaria u Palači Pejačević u svrhu

dogovora oko ponovnog povezivanja gradova Virovitice i Barsca željeznicom. Hrvatski i mađarski gospodarstvenici suglasni su da je željeznički prijevoz gospodarski isplativ i ekološki prihvatljiv za obje strane, pa su dogovorili budući susret na ministarskoj razini kako bi se zajednički projekt mogao pokrenuti. Prema mišljenju mađarskih predstavnika, preduvjeti koji se s hrvatske strane trebaju stvoriti za uspješnu realizaciju projekta su ispunjeni – shengenski uvjeti i privatizacija Hrvatskih željeznica.

Virovitički list

Opeka podupirala stolicu

Ako ste se ovih dana vozili putničkim vlakom od Zagreba do Varaždina, moguće je da ste i vi doživjeli nešto od onoga što je Mario Zadravec (34) snimio i što je ispričao medijima. Naime, on se vraćao vlakom u Varaždin nakon održanog sastanka na tribini u Zagrebu. Iako je želio kupiti prijevoznu kartu na blagajni Glavnoga kolodvora, nije mu uspjelo, pa je kartu kupio u vlaku. Kondukter mu je naplatio 64 kune, ali mu ostatak novca nije mogao uzvratiti pa mu je dao pismenu potvrdu da ostatak novca može podići u kolodvorskoj blagajni u Varaždinu. Cijelo vrijeme putovanja gledao je u sjedala nasuprot svomu, koje je bilo poduprto običnim opekama. Kondukter je upozorio putnike da ne sjedaju na improvizirano sjedalo, jer je opasno. Odnosi s javnošću HŽ Putničkog prijevoza priopćili su da se uistinu radilo o tehnički neispravnoj dizel-motornoj garnituri koja je kasnije poslana na popravak u radionicu, a koja u takvom stanju nije smjela ni biti u prometu. Dalibor Petrović, sindikalni čelnik strojovođa, procijenio je da je tehnička ispravnost željezničkih vozila objektivno puno lošija, jer je željeznički vojni park zastario i loše održavan te prijetnja svim korisnicima prijevoznih usluga.

24 sata

Tehničko tehnološki problemi ili...

Cijelo vrijeme govori se o integriranju željezničkog i autobusnog prijevoza, no u HŽ Putničkom prijevozu to se već neko vrijeme primjenjuje. Ako kupite prijevoznu kartu za vlak, nije sigurno da ćete vlakom i stići do vašeg odredišta. Putovanje vlakom od Zagreba prema Splitu, od Karlovca do Bubnjaraca, od Siska do Zagreba, samo su neke od redovitih linija koje se posljednjih dana otkazuju i zamjenjuju autobusnim prijevozom. Unatoč štucama priopćenju na internetskim stranicama HŽ Putničkog prijevoza da se radi o *tehničko-tehnološkim problemima*, istina je drugačija. Dalibor Petrović priopćio je da je uzrok tomu nedostatak strojnog osoblja, odnosno manjak strojovođa. Uprava HŽ Putničkog prijevoza otpustila je 154 strojovođe u protekle dvije godine u cilju restrukturiranja tvrtke i dovela sustav u stanje kakvim ga trenutačno imamo. Strojovođe imaju posebna pravila za vožnju koja se ne smiju kršiti. Naime, strojovođe ne smiju voziti iznad određene norme, jer im se prekovremeni sati rada ne plaćaju, a zbog umora mogu dovesti u opasnost sigurnost putnika. Tehnička ispravnost željezničkih vozila je upitna, jer je samo u jednom danu otkazano 8 vlakova na liniji između Belog Manastira i Osijeka zbog tehničke neispravnosti.

24 sata

Riječka priča

Vidiš, može i lijepo

Naslov ovog teksta posudili smo iz jedne emisije riječkog radija. I doista, u Rijeci odnosno Delnicama tijekom zime riječka podružnica HŽ Putničkog prijevoza pokrenula je lijepu priču. Zadovoljni su putnici, prodano je puno više karata nego prethodnih godina, a i mediji su prepoznali i popratili ta željeznička događanja.



David Meštrović

Oko četiri stotine ljudi okupilo se u riječkome kolodvoru prilikom ispraćaja zadnjeg »Tin-expressa«. Izvrsni rezultati vožnji tog vlaka potaknuli su zaposlenike Regionalne jedinice HŽ Putničkog prijevoza u Rijeci da osmisle i nešto novo. Tako je krenuo »Vlak u snijegu«, koji je uspio iznad svih očekivanja. Cijene karata bile su prihvatljive. Za odrasle je cijena karte za »Tin-express« iznosila 40 kuna, a za djecu 20 kuna više jer je u cijenu bio uključen i poklon. Cijena karte za »Vlak u snijegu« iznosila je 55 kuna. Ti su događaji medijski bili izvrsno popraćeni i jasno je da se situacija u Rijeci razvija s pozitiv-

nim predznakom, a nama je to bio povod za razgovor s Davidom Meštrovićem, glavnim referentom prodaje.

/ Ova događanja povezana s »Vlakom u snijegu« pokrenuo je uspjeh »Tin-expressa«. Vidjeli smo da možemo i trebalo je smisliti nešto novo, a to je vožnja od Rijeke do Delnica koja omogućuje uživanje u zimskoj idili u Gorskom kotaru. Za Turističku zajednicu Delnica razradili smo program i dogovorili logistiku. Pripomogli su nam i Grad Rijeka, Primorsko-goranska županija, Radio Rijeka, Grad Delnice, Udruga »Dotepenac« ... HŽ Putnički prijevoz odobrio je projekt i vrlo brzo počeli su zvoniti telefoni – rekao je Meštrović. Vožnja od Rijeke do Delnica traje točno sat vremena. U vlaku je uvijek vladala izvrsna atmosfera, čemu su pripomogli animatori iz McDonaldsa, Foto »Kurtija«, a i naši ljudi iz HŽ Putničkog prijevoza. U takvim uvjetima i djeci i odraslima sat vožnje kroz prekrasne predjele Gorskoga kotara prošao je vrlo brzo. U kolodvoru je o zabavi i sadržajima brinula tamošnja Udruga »Dotepenac«. Bile su organizirane četiri vožnje »Vlaka u snijegu«.

/ Čim su počeli zvoniti telefoni znali smo da smo na dobrome putu. Popunili smo dvije vožnje za građanstvo, a organizacija dviju vožnji za djecu iz škola i vrtića bila je lakši dio priče. Zanimanje građana i povratne informacije potaknuli su nas da sve to ponovimo i dogodine te pokušamo *izići* s još nekim ponudama. Razmišljamo, a o tome smo razgovarali s Turističkom zajednicom Fužine, da bismo dogodine pokrenuli i skijaški vlak do Celembaše, skijališta pokraj Mrkoplja. Tamo i u ožujku ima snijega i redovitim bismo linijama skijaše dovozili do Lokava, a od tamo bi ih autobusi za samo petnaestak minuta prevozili do skijališta – rekao je Meštrović.

I na kraju za oproštaj od zime i kao svojevrsni pozdrav proljeću, dana 7. ožujka organiziran je »Izletnički vlak«. Domaćini su u željeznikome kolodvoru goste dočekali aperitivom, a potom su se oni mlađi uputili na klizalište. Za ostale je u pratnji turističkog vodiča organiziran obilazak Popova mlina.

Za Uskrs se priprema »Zeko-express«. Vlak će voziti posljednji tjedan u ožujku, a ako bude interesa, još jedna vožnja bit će organizirana 11. travnja. Nakon toga početak će se razmišljati o ljetu ...

Pomozimo djeci leptirima

DEBRA, društvo oboljelih od bulozne epidermolize, djeluje već 18 godina i brine o svim oboljelima i njihovim obiteljima iz Hrvatske i susjednih zemalja. Imati buloznu epidermolizu znači imati kožu krhku i ranjivu poput leptirova krila. I običan dodir može značiti novu bulu, novo oštećenje. Svakodnevica znači nove rane, nova previjanja, začuđene poglede, bol, kirurške zahvate, stalnu ovisnost, pomoć, njegu i pratnju drugih. Zato oboljele često nazivamo djecom leptirima.

Ovom prigodom Udruga oglašava prodaju majica čijom kupnjom pomažete njezin rad.

Cijena jedne majice je 75,00 kuna, a više informacija o načinu kupnje može se dobiti na info@debra-croatia.com ili na telefonski broj 01/4555-200.



Miro Gavran

Muško-ženski odnosi najpoticajnija su literarna, kazališna i filmska tema

Bitno je da pisac svojim tekstom priča o situacijama s kojima se čitatelj ili kazališni gledatelj može poistovjetiti. Kada čitatelj u mome romanu pronađe makar djelić svojih sjećanja i svoje sudbine, tek tada ja mogu postati »njegov pisac«.



Naš proslavljeni pisac Miro Gavran rođen je 1961. u učiteljskoj obitelji u slavonskome selu Gornja Trnava, nedaleko od Nove Gradiške. Diplomirao je dramaturgiju u Zagrebu. Radio je kao dramaturg i kazališni ravnatelj Teatra ITD, a od 1993. živi i radi kao profesionalni pisac.

Djela su mu prevedena na 35 jezika, njegove knjige imale su više od 200 izdanja u zemlji i inozemstvu, a prema njegovim dramama i komedijama nastalo je više od 300 kazališnih premijera

diljem svijeta, koje je vidjelo više od tri milijuna ljudi. Jedini je živući dramatičar u Europi kojemu je posvećen kazališni festival, i to izvan zemlje rođenja, na kojem se igraju isključivo predstave nastale prema njegovim tekstovima. Riječ je o festivalu koji od 2003. djeluje u Slovačkoj, a od 2013. u Poljskoj pod nazivom »Gavranfest«.

Neke od Gavranovih najpoznatijih drama su »Kreontova Antigona«, »Noć bogova«, »Ljubavi Georgea Washingtona«, »Čehov je Tolstoju rekao zbogom«, »Sve o ženama«, »Sve o muškarcima«, »Najluđa predstava na svijetu«, »Muž moje žene«, »Pacijent doktora Freuda«, »Lutka«, »Sladoleđ« i »Pivo«. Objavio je i devet romana, zbirku kratkih priča te devet knjiga za djecu i mlade. Napisao je i scenarije za televizijske filmove »Djed i baka se rastaju« i »Zabranjeno smijanje«, a u Vilniusu, u Litvi, prema njegovoj komediji »Papučari« snimljen je film »Kako ukrasti ženu« na litavske jeziku.

Dobio je više od dvadeset književnih i kazališnih nagrada u Hrvatskoj i inozemstvu. Lani je izabran za člana Ruske akademije književnosti i člana suradnika HAZU-a. Od svoje dvadesete godine Miro Gavran živi u Zagrebu. Oženjen je glumicom Mladenom Gavran, s kojom je 2002. osnovao Teatar »Gavran«. Njihov sin Jakov je glumac.

/ Vaše uspomene na željeznicu uglavnom su vezane uz studentska putovanja na relaciji Nova Gradiška – Zagreb?

/ Tako je! Od 1981. do 1986., kao student dramaturgije na Akademiji za kazalište, film i televiziju, svakoga mjeseca putovao sam

u Slavoniju, u Trnavu. Ta putovanja vlakom do Nove Gradiške u pravilu su bila ispunjena druženjem sa kolegama studentima koje sam poznavao iz osnovnoškolskih ili srednjoškolskih dana. U principu se doma putovalo petkom poslijepodne, a u Zagreb se vraćalo nedjeljom navečer, po velikim gužvama. Sjećanja na te dane izuzetno su lijepa, jer je gotovo svako putovanje protjecalo u dobroj zabavi.

/ Često putujete svijetom. Koliko često putujete željeznicom?

/ Proteklih dvadesetak godina doista sam puno putovao. Kada su u pitanju bile velike udaljenosti (Moskva, Oslo, Sjeverna i Južna Amerika, Bruxelles, Pariz, Vilnius, Atena, Krakov, Frankfurt ...) najčešće sam koristio avion, a kada sam putovao u bliža odredišta (Češka, Slovačka, Mađarska ...), najugodnije je bilo putovati vlakom.

/ U kojim se zemljama i sredinama osjećate osobito ugodno?

/ Posvuda sam znao susresti drage, pozitivne ljude. U svakoj zemlji čovjek pronađe stvari koje ga razvesele, kao i one koje mu zasmetaju, bez obzira na to govorimo li o hrani, javnome prijevozu, arhitekturi ili narodnim običajima koji određuju svakodnevicu. Ali proteklih nekoliko godina, otkako sam prevalio pedesetu, sve mi je draže biti u Zagrebu ili na Lošinju, a duža putovanja, ako mogu, izbjegavam. Mislim da su putovanja bitno privlačnija mlađim ljudima nego nama koji smo već u zrelijim godinama.

/ Jedna ste od rijetkih osoba, pogotovo u Hrvatskoj, koja može živjeti od književnosti.

/ Na tome sam Bogu zahvalan, na tome blagoslovu što je moj hobi iz djetinjstva i rane mladosti postao moj poziv. Privilegija je živjeti radeći ono što voliš!

/ U čemu je tajna Vaše popularnosti na svim meridijanima i paralelama?

/ Vjerojatno je tajna u tome univerzalnom predznaku koji moji tekstovi nose, ali tu je i moje inzistiranje na jasnim i razumljivim pričama te na humoru i emocijama. Bitno je da pisac svojim tekstom priča o situacijama s kojima se čitatelj ili kazališni gledatelj može poistovjetiti. Kada čitatelj u mome romanu pronađe i djelić svojih sjećanja i svoje sudbine, tek tada ja mogu postati »njegov pisac«.

/ Što suvremeni čovjek traži u knjizi i kazalištu?

/ Humor ili emociju, ili oboje. Uz to svi volimo na ugodan način doći i do nekih novih znanja, ponekad »putovati« kroz predjele i vremena bez obveze da moramo pakirati kovčege.

/ Napisali ste niz drama o muško-ženskim odnosima. Što mislite o tome kakva je budućnost braka kao institucije?

/ Muško-ženski odnosi su najvažnija, najpoticajnija i najbogatija literarna, kazališna i filmska tema. To što se događa između muška-

raca i žena vrlo je poticajno i zanimljivo i tiče se sviju nas. Čovječanstvo nije smislilo nijednu instituciju trajniju i važniju za sreću svakog čovjeka od braka. Sve je propalo, sva carstva i društveni sustavi, samo je brak kao institucija i oblik povezanosti sve nadživio. Zato sam i tužan što se u Europi i Sjevernoj Americi brak razara i dovodi u pitanje. Sva relevantna znanstvena istraživanja koja su provedena u Europi i Americi pokazuju da samci žive desetak godina kraće od oženjenih, da su depresivniji i skloniji suicidu od osoba u braku. Da ne vjerujem u to da je brak pozitivno i poželjno stanje, ne bih u braku bio već dvadeset i osmu godinu.

/ Još u ranim tekstovima opisivali ste život u hrvatskoj provinciji. Kakva je naša provincija danas i kakva je njezina budućnost?



/ Bez obzira na ekonomsku krizu koja će još potrajati, Hrvatska ima sjajnu budućnost. A provincija zahvaljujući internetu, televiziji i prometnoj povezanosti prestaje biti manje poželjno odredište za život. Sve više ljudi osvještava to da provincija nudi bitno bolje uvjete za miran život, a i za podizanje obitelji te odgoj sretne djece. Ja godišnje trećinu vremena provedem izvan Zagreba, odnosno u provinciji.

/ Kao i mnoge umjetnike, i Vas je s vremenom sve više zaokupljala Biblija. Kakva je religioznost prosječnoga suvremenog čovjeka?

/ Ja sam neki mali preobraćenik, koji je tek u trideset i osmoj godini postao istinski vjernik, tako da znam kako na svijet gledaju i oni koji vjeruju i oni koji ne vjeruju. Ali i jedni i drugi žele životu dati viši smisao i to nas sve povezuje. Ljudi koji vjeruju mirniji su i sretniji od onih koji su deklarirani ateisti. Zato nije rijetkost da uvjereni ateisti šalju djecu na vjeronauk, jer i oni znaju da će im djeca imati unutarjni oslonac i u najtežim životnim krizama ako budu vjerovala.

Svi imamo potrebu za tim da naš život ima viši smisao, da ne bude sveden samo na ono materijalno i pojavno. Kako su neki filozofi govorili, čak i ako ne vjerujemo u Boga, treba nam ideja o Bogu i višim zakonima pravde, jer na taj način i društvo i svaki pojedinac lakše dosegnu harmoniju, ispunjenje i sreću.

/ Puno ste pisali i za djecu i mlade. Što mislite o mukama današnjih školaraca sa starim, opširnim, često bremenitim djelima u lektiri?

/ Djeci treba dati djela koja obiluju humorom, emocijama i dobrim fabulama, ali treba ih također učiti da moraju učiniti manji napor neophodan da se povežu s našim precima i prošlim vremenima, a to je moguće samo kroz čitanje pisaca iz prohujalih vremena. Bitan

je samo dobar omjer između suvremenih i starih autora. I bitno je znati da u mladim godinama mlade čitatelje prvo moramo osvojiti da postanu dobri čitatelji, koji istinski uživaju u knjizi, da bi im tek potom mogli ponuditi zahtjevnije sadržaje.

/ Koji su planovi za budućnost »moćne gomilice« Gavran – supruge Mladene, sina Jakova i Vas?

/ Nakon hit predstave »Sladoleđ« u produkciji Teatra »Gavran« iz prošle godine, u kojoj govorim o majci i kćeri kroz šezdeset godina i u kojoj glume Ana Vilenica i Mladena Gavran, nedavno sam pred publiku izišao s predstavom »Pivo« u kojoj igraju Zlatko Ožbolt i Jakov Gavran, koji tumače oca i sina kroz šezdeset godina. Publika sjajno prihvaća obje predstave, pa ćemo ovo ljeto s obje gostovati po moru, ali i unutrašnjosti. Za novi se posao već polako pripremam, samo ne smijem otkrivati detalje. Naime, kad pisac naprijed priča o onome što namjerava napisati, može mu se dogoditi da to nikada ne napiše!

Promjene u organizaciji

Je li holding rješenje za francuske probleme?

Moglo bi se oprezno ustvrditi da je reintegracija ili povratak organizacije Francuskih državnih željeznica (SNCF) u tvrtku sa strukturom holdinga nakon gotovo 17 godina razdvojenosti još jedan čavao u lijes plana Europske unije koja nastoji stvoriti jedinstveno željezničko tržište.



Dok europsko zakonodavstvo dopušta tvrtke sa strukturom holdinga koje posluju u nekoliko zemalja članica EU-a, a među kojima su Austrija, Njemačka i Italija, reintegracija zapravo ne pomaže EU-ovim ambicijama da Četvrtim željezničkim paketom otvori nacionalna željeznička tržišta za natjecanje putničkih prijevoznika.

U francuskome slučaju pojavila se potreba za rješavanjem nelogičnosti bivše organizacije u kojoj je upravitelj infrastrukture RFF bio odgovoran samo za upravljanje mrežom i izgradnju novih pruga, dok su Francuske državne željeznice SNCF zadržale odgovornost za nadzor prometa i održavanje infrastrukture. Sve te funkcije sada su prenesene na SNCF Network, novog upravitelja infrastrukture, SNCF-ovu podružnicu. Iznimka je odluka da odgovornost za upravljanje kolodvorima i stajalištima zadrži nova podružnica SNCF Mobility, koja će uz to upravljati prometom. To bi, naime, u budućnosti moglo dovesti do sporova, ako i kada Francuska konačno otvori vrata privatnim putničkim prijevoznicima.

Nacionalna regulatorna agencija Araf već je izrazila zabrinutost zbog potencijalnih ograničenja podružnice SNCF Network za ravnopravnu dodjelu pristupa mreži privatnim prijevoznicima, a nisu ohrabrujuća ni izvješća o diskriminaciji privatnih prijevoznika u korist nacionalnog koja su česta kod holding kompanija.

Privatnim operatorima dodatno je otežano poslovanje u uvjetima kada se tržišna pravila igre neprestance mijenjaju. Nedavne odluke francuskih i njemačkih vlasti da daljinskim autobusnim prijevoznicima dopuste voziti na linijama koje su konkurentne željezničkim linijama već su prisilile privatnoga željezničkog operatora u Njemačkoj da povuče svoje vlakove s tržišta, a sve veću štetu osjeća i nacionalni željeznički prijevoznik DB. Privatni prijevoznik Veolia prevezao je svoj zadnji daljinski putnički vlak u Njemačkoj u prosincu prošle godine,

nakon što nisu usvojene zamolbe upućene njemačkome ministarstvu prometa da se promijene zakoni koji se odnose na troškove pristupa prometnim mrežama. Postavlja se pitanje kakva je to tržišna utakmica kada željeznički i autobusni operatori rade po različitim pravilima koja rezultiraju nepremostivim razlikama u ulaznim troškovima?

SNCF tvrdi da će glavna prednost reintegracije biti smanjenje troškova te je obećao da će u sljedećih pet godina povećati produktivnost za milijardu eura. Najveći problem skriva se u tome što SNCF nije postigao dogovor s ministarstvom financija o tome kako financirati prijeko potrebnu modernizaciju klasične pružne mreže. Prethodna povećanja cijena pristupa mreži vlada je koristila kao mogućnost da smanji vlastite uplate upravitelju infrastrukture RFF-u, a ne za ulaganje u modernizaciju infrastrukture. SNCF strahuje da će morati financirati nadogradnju mreže povećanjem zaduživanja, što je u načelu prihvatljivo dok su kamatne stope niske, ali one zasigurno neće zauvijek ostati takve.

Novi SNCF suočava se s nekoliko izazova. Izvješće *French court of auditors* objavljeno u listopadu 2014. otkriva sve lošije financijske rezultate vlakova velikih brzina TGV. Međutim, smanjenje profitabilnosti mreže TGV uglavnom je uzrokovano rastom pristupnih pristojbi, koje sada čine čak trećinu troškova, te sporim oporavkom francuskoga gospodarstva. Spomenuto izvješće preporuča koncentraciju usluge TGV samo na pruge velikih brzina, prisiljavajući time putnike na presjedanje kako bi stigli do gradova koji nisu na mreži. No, to će produljiti vrijeme putovanja te učiniti željeznicu manje atraktivnom jer putnici ne vole presjedanja na dugačkim putovanjima. Malo je vjerojatno da će politika ili putnici prihvatiti pokušaj da se provedu takve promjene.

SNCF također planira unaprijediti svoje InterCity usluge koje su danas izložene sporome i bolnom propadanju. Unatoč činjenici da InterCity vlakovi povezuju mnoge važne gradove koji nisu na mreži TGV, SNCF nije bio u stanju razviti ih u komercijalno profitabilnome smislu. Čak štoviše, sporazum francuske vlade i SNCF-a potpisan u prosincu 2010. o revitalizaciji InterCity linija propustio je spriječiti udvostručenje gubitaka i ukidanje 10% vlakova.

SNCF nije usamljen u situaciji u kojoj konvencionalni InterCity vlakovi često gube utrku od subvencioniranih regionalnih ili profitabilnih vlakova velikih brzina. Jedno od rješenja mogla bi biti dozvola privatnim operatorima da se uključe u taj segment tržišta, ali u Francuskoj se znatno protive tome pristupu, što se iskazuje kroz nevoljnost da se dopusti koncesioniranje manjih regionalnih usluga.

I na kraju, grupa SNCF treba se uhvatiti ukoštac s lošim rezultatima svojega teretnog prijevoznika SNCF Fret, koji je bio u depresivnome stanju i prije udara globalne ekonomske krize. Zanimljivo je napomenuti da privatne tvrtke danas voze oko 35 % teretnih vlakova, unatoč francuskome zaostajanju u otvaranju mreže za pristup privatnih operatora u usporedbi s ostalim europskim zemljama.

Grupa SNCF polaže nade u svoju novu podružnicu SNCF Mobility koja će se usredotočiti isključivo na promet vlakova te će biti u boljoj poziciji za rješavanje nekih od spomenutih pitanja. Hoće li Francuzi uspjeti i može li Hrvatska nešto iz toga naučiti, samo će vrijeme pokazati.

Primjeri najuspješnijih njemačkih lokalnih željeznica

Nadomak metropoli zahvaljujući željeznici

Godine 2010. u listu »Željezničar« objavljena je serija članaka o 15 najuspješnijih lokalnih željeznica u Njemačkoj. Serija je nastala na temelju brošure »Stadt, Land, Schiene (Grad, regije, željeznica)« koju je izdao njemački Allianz pro Schiene (Savez za željeznicu) 2009. godine. Prošle godine njemački savez izdao je novu brošuru.



Željeznica Heidekrautbahn povezuje regije sjeverno od Berlina sa sustavom prigradske željeznice velegrada (S-Bahn Berlin), što tim ruralnim i turističkim krajevima omogućuje dobru povezanost sa glavnim gradom Njemačke.

Kako je sve počelo

Kada je 1901. željeznica Heidekrautbahn prvi put otvorena za promet, bilo je to vrijeme slavlja za sve stanovnike od berlinske četvrti Wilhelmsruh do jezera sjeverno od grada i parka prirode Schorfheide. Pruga je uskoro dobila popularni naziv Heidekrautbahn, a tijekom 20-ih i 30-ih godina prošlog stoljeća došlo je do prave navale na putovanja njome: dnevni migranti kretali su prema gradu, a izletnici hrlili prema jezerima i parku prirode.

Kraj idile označio je kraj Drugoga svjetskog rata kada je njemačka vojska u akcijama završne obrane od nadiranja savezničkih snaga 1945. srušila nekoliko mostova na trasi. Godine 1950. pruga je postala dio Deutsche Reichsbahna, državnoga željezničkog poduzeća bivše Istočne Njemačke. Gradnjom berlinskog zida 1961. dio trase prema središtu Berlina biva odsječen. Godine 1976. sagrađen je novi dio trase koji je mjesto Wandlitz povezao s berlinskom četvrti Karow i prigradskom željezničkom mrežom ondašnjega istočnog Berlina. Ta trasa, Berlin-Karow – Wandlitz – Groß Schönebeck, i odvojak od Basdorfa prema mjestu Schmachtenhagen koriste se i danas, dok dio nekadašnje pruge od Wandlitz prema središtu Berlina i četvrti Gesundbrunnen još uvijek čeka najavlvenu revitalizaciju.

Ponovni uzlet nakon ujedinjenja

Godine 1998., osam godina nakon ujedinjenja Njemačke, upravljanje infrastrukturom preuzela je regionalna željeznica NEB – Niederbarnimer Eisenbahn, čije su dvije trećine u vlasništvu privatnoga kapitala (Industriebahn-Gesellschaft Berlin GmbH – IGB) a jedna

trećina u vlasništvu gradova i općina koji se nalaze uz prugu (osim Berlina). Nakon ujedinjenja, do 2005. uslugu prijevoza tom dizelskom željeznicom pružalo je državno poduzeće Deutsche Bahn, no 2005. NEB preuzima i kompletan putnički prijevoz na toj trasi, i to Bombardierovim novim dizelskim motornim vlakovima tipa Talent. Nakon što je preuzeo upravljanje infrastrukturom, NEB je stvorio platformu državnog i regionalnog financiranja kojom je uz 24 milijuna eura ulaganja uspio modernizirati svih 46 kilometara pruga. Modernizirana je signalizacija, podignuta je razina sigurnosti na mnogim ŽCP-ima i što je najvažnije, obnovljena je pruga na kojoj je vozna brzina sa 50 km/h podignuta na 80 km/h. Također, vožno vrijeme od Berlin-Karowa do Groß Schönebecka skraćeno je sa 68 na 40 minuta.

Godine 1998. tom je prugom putovalo u prosjeku 1884 putnika na dan, a do 2013. taj je broj porastao na 4417 putnika na dan, što je porast od 134 posto u 15 godina. Uspjeh je tim veći kada se u obzir uzme to da ta željeznica povezuje mala mjesta poput Groß Schönebecka sa 1800 stanovnika i Basdorfa sa 5300 stanovnika i veliki broj mjesta u Općini Wandlitz, u kojoj živi ukupno oko 20 000 stanovnika, s predgrađem Berlina.

Razlozi uspjeha

Kvalitetnu mobilnost ruralnih regija prema malim ili velikim gradovima moguće je održati jedino javnim prijevozom, a željeznica je u tome svakako najbolja. Osim energetskih i ekoloških prednosti, suvremeni vlak pruža udobnost veću nego bilo koje drugo kopneno prijevozno sredstvo.

Vozni red je taktni te iz krajnjega kolodvora Groß Schönebeck vlakovi polaze i u njega stižu svakih sat vremena u špicama i svaka dva sata izvan njih, dok iz kolodvora bliže Berlinu poput Wensickendorfa i Basdorfa polaze i stižu u njih svakih sat vremena, a u špicama svakih pola sata. Nekoliko vlakova tijekom dana vozi do kolodvora Berlin Gesundbrunnen, dok svi oni koji voze do Berlin-Karowa tamo ostvaruju veze na prigradsku željeznicu te prigradske linije.

Željeznica je dio prijevozno-tarifne unije Berlin-Brandenburg te je jedinstvenom prijevoznom kartom moguće putovati do bilo kojeg mjesta u Berlinu ili cijeloj pokrajini, prema potrebi presjedajući u vlakove drugih prijevoznika ili u autobuse, podzemnu željeznicu, itd. Željeznica NEB ulaže mnogo truda u vlastitu promociju, servisiranje i čišćenje vozila, organizira turističke aktivnosti za izletnike i bicikliste, oglašava se često i nudi brojne pogodnosti za stalne korisnike.

Željeznica NEB

Prijevoznik: NEB Betriebsgesellschaft mbH

Upravitelj infrastrukturom: NEB AG

Dužina pruge: Berlin-Karow – Groß Schönebeck 37,2 km,
odvojak Basdorf – Schmachtenhagen 9 km

Vrijeme putovanja: Berlin-Karow – Groß Schönebeck
40 minuta

Prosječni dnevni broj putnika: 4417

Porast broja putnika u 15 godina: 134 %

Vlakovi: Trodijelni dizelski vlakovi Talent, proizvođača
Bombardiera

Najveća narudžba i povijesti VR

Dana 16. ožujka testna Siemensova lokomotiva Vectron napustila je tvornicu u Münchenu te je na posebnim postoljima krenula na dug put prema Finskoj.

Lokomotiva je, naime, testno vozilo koje prethodi seriji od 80 lokomotiva koje su Finske željeznice naručile od Siemens. Budući da je osnovni uvjet Finskih željeznica bio da nove lokomotive neometano rade pri temperaturama zraka od -40 °C, ispitna će lokomotiva u Finskoj provesti čitavu 2015.

Finske željeznice VR (Suomen Valtion Rautatiet) naručile su 80 Siemensovih električnih lokomotiva 20. prosinca 2013. Vrijednost narudžbe je oko 300 milijuna eura, što je najveća narudžba u povijesti Finskih željeznica. Narudžba uključuje i opciju nabave još 97 lokomotiva.

Lokomotive će se proizvoditi u Siemensovim pogonima u Münchenu, a širokotračna postolja stizat će iz tvornice u Grazu. Prvih 10 lokomotiva bit će isporučeno 2017. godine, serijska proizvodnja počet će 2018. godine, a isporuka će biti završena 2026. godine. Lokomotive Vectron u Finskoj zamijenit će vrlo pouzdane sovjetske lokomotive serije Sr1.

Novi Stadlerovi vlakovi



Godine 2013. švicarska željeznička tvrtka NStCM koja vozi vlakove na relaciji Nyon – La Cure dugoj 27 kilometara, kolosiječne širine 1000 mm naručila je nove vlakove od Stadlera. Vlakovi se temelje na postojećim uskotračnim Stadlerovim platformama i projektirani su kao dvodijelni električni vlakovi 1,5 kV=. Naručeno je 10 vlakova, a vrijednost narudžbe je 66 milijuna franaka. Prvi vlak ispušten je 18. ožujka, a preostalih devet bit će isporučeno do 2020. godine.

Foto: Leander1, Stadlerov vlak za tvrtku NStCM (Toma Bačić)

Probijen tunel Ceneri

U podne 17. ožujka probijena je zapadna cijev novoga željezničkog tunela Ceneri u južnoj Švicarskoj. Tunel je dio nove željezničke magistrale Gotthard, a sastoji se od dvije cijevi duge 15,4 km. Probijanje je odrađeno nevjerojatnih 13 mjeseci prije zadanog roka. Istočna cijev trebala bi biti dovršena početkom 2016. godine, a tunel bi trebao biti pušten u redoviti promet u prosincu 2019. godine.

Foto: Portal Vignana novog tunela Ceneri u Švicarskoj (AlpTransit Gotthard Ltd.)
Toma Bačić



Probe Siemensove lokomotive

Vectron u Hrvatskoj

U Hrvatsku je 6. ožujka na ispitivanja za dozvolu za promet stigla nova Siemensova električna lokomotiva tipa Vectron. Od 28. veljače lokomotiva je ispitivana u Sloveniji.

U Hrvatskoj je probne vožnje Vectrona za Siemens obavila tvrtka RCC Croatia, tvrtka kći austrijskoga nacionalnog teretnog operatora RCA. RCC Croatia je po lokomotivu Vectron u Dobovu stigla vlastitom električnom lokomotivom serije 1063 032.

U Hrvatskoj je lokomotiva Vectron 10. ožujka vozila na relaciji Zagreb Resnik – Slavonski Brod, dan kasnije do Tovarnika, a 12. ožujka od Zagreba do Škrvljeva. Siemensova lokomotiva Vectron modularna je lokomotiva Bo'Bo', nasljednik vrlo uspješne serije EuroSprinter. Prema potrebi naručitelja, Vectron može biti električna ili dizelska lokomotiva, a prvi je put javnosti predstavljen na sajmu Innotrans u Berlinu 2010. godine. Lokomotiva Vectron zapravo je kombinacija postojećih Siemensovih lokomotiva. Naime, upravljački sustavi preuzeti su s lokomotiva ES64F4 i ES64U4, postolja s dizelskih lokomotiva ER20, a upravljačnica s nekih posebnih, novijih izvedbi lokomotiva EuroSprinter poput serijâ SNCB 18 za belgijske željeznice ili CP 4700 za portugalske željeznice.

Modularnost te lokomotiva omogućuje proizvođaču da je isporuči u gotovo neograničenome broju verzija – osim električne i dizelske, postoji i hibridna, opremljena manjim dizelskim motorom koji omogućuje kraće vožnje malom brzinom po neelektrificiranim industrijskim kolosijecima. Snaga električne verzije može varirati između 5,2 i 6,4 MW. Dizelska verzija ima 2,4 MW, a maksimalne se brzine kreću od 160 do 200 km/h.

U Sloveniji i Hrvatskoj na ispitivanjima je bila lokomotiva 193 822, tvorničkog broja Siemens 21831, proizvedena 2013. i u vlasništvu Siemens za potrebe ispitivanja. (Foto: Zoran Crnko)



Toma Bačić

Filatelija

Uskrsne poruke

**Najveća kršćanska svetkovina, Uskrs, blagdan du-
boke ozbiljnosti i radosti, ispunjenje obećanja Kri-
stovih, redovito ili povremeno motiv je na markama
raznih zemalja.**



Uskrs potiče na to da se na markama po-
kažu rijetkosti i vrijednosti iz čitavog svijeta.
Marke na tu temu izdaju i države u kojima je
broj kršćana vrlo mali. To da je tomu tako
potvrđuje i jedna od najvećih filatelističkih
kataloških kuća u svijetu, njemački »Mic-
hel«, koji je registrirao više od 500 različitih
maraka na temu Uskrsa. Po broju izdanih
maraka prednjače Austrija, Anguilla (bri-
tanski prekomorski teritorij u Karibima),
Poljska, Rumunjska, Slovačka i Mađarska.



Popularni motivi u folklornome doživljaju Uskrsa kao što su jaje, pile
ili uskrsni zec, ali i oni sakralne tematike kao što su Isusova muka,
smrt i uskrsnuće najčešće su zastupljeni motivi na markama.

U Hrvatskoj uskrsne se marke redovito izdaju od 2009. Na njima su
umjetničke kreacije uskrsne ikonografije kao što su pisanice, ma-
slinove i palmine grančice, dalmatinske pletenice, motiv freske s
prikazom uskrsloga Krista u crkvi Gospe od zdravlja u Splitu slikara
Ive Dulčića, cjeloviti prikaz križnoga puta (četnaest maraka) prema
ostvarenju suvremenog umjetnika Zlatana Vrkljana (marke s četr-
naest postaja križnog puta izdala je i Mađarska 2014.).

»Za razliku od starozavjetnoga beskvasnoga kruha - koji je preživio
u novozavjetnoj hostiji - kruha odricanja i žrtve, kućni, blagdanski
uskrsni kruh je same radosti. Od raskošno utrošenih jaja žut je
kao novorođeno pилence, mekan i mirisan, prevučen svijetlim lakom
bjelanca. Nekad sredozemno područje, a danas cijeli svijet, obi-
lježavalo je uskrsne dane pincom, s raspuklinama i nabuhlinama
koje odmah otkrivaju podatnost i mekoću. Samo uzduž naše ja-
dranske obale to uskrsno pecivo naziva se na četrdesetak različitih
načina - a znanosti sigurno preostaje da ih otkrije još. Uz pincu ili
sirmicu najpoznatije je uskrsno pecivo pletenica. Ona može ostati
ravna, nesavijena, a može se zaokružiti u vijenac« - dio je poru-
ke prošlogodišnje uskrsne hrvatske marke. Hrvatska marka iz ove
godine prikazuje kalež sa živom hostijom, procesijsku skulpturu u
drvu, koja se nalazi u crkvi svete Eufemije u Rovinju, a nastala je u
XVIII. stoljeću.

Zbog zanimljivosti, uskrsne marke tiskaju se u nakladi nekoliko puta
većoj od uobičajene. Dobar primjer je Slovačka koja je ove godine
uskrsnu marku s motivom reprodukcije slike Karola Ondrejčke iz
1940. tiskala u nakladi od 1,7 milijuna ili Vatikanska pošta koja je



marku izdala u nakladi od 960 tisu-
ća. Marke s uskrsnim motivima iz-
davala je i bivša Jugoslavija 1969.
na kojima se nalaze reprodukcije
slike nastalih prije nekoliko stotina
godina.

Svakako najzanimljivije marke kada
je riječ o sakralnoj tematici dolaze iz
Vatikana. Svjetska poštanska unija
(UPU), krovna poštanska organiza-
cija sa sjedištem u Bernu, glavnome gradu Švicarske, Vatikansku
poštu (Poste Vaticane) smatra jednom od najboljih u svijetu.

Vatikanska pošta ostvaruje znatan izvor prihoda za državu upravo
od filatelije. Rijetki su filatelisti koji ne skupljaju poštanske marke
koje izdaje Vatikanska pošta. Vatikanska pošta redovito izdaje po-
štanske marke od 1929. godine, odnosno od potpisivanja Lateran-
skog ugovora kojim je zajamčena neovisnost Svete Stolice.

Papinska država također je u drugoj polovini 19. stoljeća izdavala
poštanske marke. Preko nje se svake godine u svijet pošalje više
milijuna razglednica.

Mnogobrojni turisti koji posjete Rim radije povjeravaju svoje ra-
zglednice na otpremu Vatikanskoj nego Talijanskoj pošti. Kada
je riječ o Vatikanskoj pošti, zanimljivost iz područja filatelije veže
se uz ljeto 1981. Te je godine pedantna služba Vatikanske pošte
pustila u promet prigodne poštanske marke s likom pape Ivana
Pavla II., ali je neki pažljivi kolekcionar uočio da na reprodukciji
marke od 200 lira papi nedostaje desna ruka kojom udjeljuje
blagoslov.

Nije prošlo ni sat vremena otkako je marka stavljena u prodaju, a iz
Vatikanske je pošte povučena te su tako samo rijetki kupci uspjeli
nabaviti raritet koji se osobito cijeni na filatelističkome tržištu.

Pogreška se dogodila zbog naknadnih zahvata u tisku, ubrzo je
uklonjena te je u prodaju puštena »nova« poštanska marka.

Velika

Moglo bi se puno više

Željezničko stajalište u Velikoj atraktivno je za teretni prijevoz jer su na njega vezani i šumarija i kamenolom, no tereta je malo. Nakon obnove pruge od Požege do Velike povećao se broj putnika, no moglo bi ih biti i više. Željezničari sve to vide i nije im jasno zašto se ne može bolje.



Željezničko stajalište u Velikoj spada među ljepše željezničke građevine. Smješteno je u središtu mjesta, a odmah uz njega je i veliki pogon »Kamena«. Uz stajalište je nekada bio uređen i mali park, a svi oni koji uđu u prometni ured odmah mogu uočiti veliki akvarij.

Budući da su ljudi pomalo odlazili, nije se imao tko brinuti o parku, no ribe u akvariju su i dalje tamo. Uz prometnika Zorana Karjakovića, u Velikoj rade još dva prometnika i skretničar. Naš sugovornik Zoran Karjaković željezničar je i izvan radnog vremena. Prati sve željezničarske forume, a s bratom već gotovo tri desetljeća sakuplja željezničke modele.

/ Prve modele kupio nam je djed u Požegi 1982. Tada smo imali svega sedam godina i to je bio pravi poklon. Modeli su bili jako skupi, no djed je odlučio platiti ih koliko treba. Pet godina kasnije kupili smo maketu od »Mehanotehnike« iz Izole i od tada ih sakupljamo. Imamo 26 kompleta vlakova, 130 vagona i sedam lokomotiva, no naša maketa još nije dovršena – rekao je Zoran.

Sa samo 18 godina Zoran Karjaković bio je na bojištima kod Pakraca i Nove Gradiške. U akciji »Bljesak« teško je ranjen njegov brat blizanac, pa nakon svega naš sugovornik ne krije razočaranje:

/ Kada vidim sve što se događa na željeznici, teško mi je. Ni u snu nisam sanjao da će željeznica pasti na ovako niske grane. Kao dijete gledao sam parnjače kako vuku kamen i pijesak. Vuklo se do 80 teretnih vagona dnevno. U putničkome prijevozu *đuran* je u sastavu imao osam *batova*. Radnički vlak 2044 bio je pun

Danas je sve drugačije. Na ovome području postoji potencijal za prijevoz tereta željeznicom, a i putnika bi moglo biti više, pogotovo nakon remonta pruge između Požege i Velike.

/ Ljevaonica, silos, »Spin valis«, kamenolom, šumarija – svi imaju industrijske kolosijeke, pa opet su kamioni *podrobili* ceste i nitko ništa ne poduzima. Kamenolom Majdan je samo tri kilometra udaljen od pruge, a sve prevoze kamioni. U Okučanima je kamenolom od pruge udaljen dvadeset kilometara, pa se tamo tovare vlakovi.

Ovdje se događa da pet-šest vagona dvadeset dana čeka da stigne lokomotiva. U čemu je problem? Govori se da je malo putnika. Kako će ih i biti kada se vozni red mijenja u toku godine?! Kako se kod putnika mogu stvoriti navike da koriste željeznicu, kada se restrikcije u voznome redu uvode svakih pola godine?! Događa se da ljudi u Zagrebu kupe kartu do Velike, a vlak 747 stane u Požegi i ne vozi dalje. I što onda!? Tijekom tjedna od Kapele preko Požege do Velike vozi pet pari vlakova, subotom tri, a nedjeljom dva para. Zbog čega ti vlakovi ne bi produžili vožnju desetak kilometara do Velike? Putnike ne zanimaju naše podjele, oni se samo žele prevesti do odredišta – komentirao je Karjaković.



Pismo Uredništvu

Ponekad putujem na relaciji Vrpolje – Osijek. Uspjela sam *uslikati* kolodvor Čepin koji još donekle pristojno izgleda, ali i to je loše. A ostali: Dopsin, Vuka ... to su ruševine, sramota da to nakon dvadeset godina tako izgleda. Znam da željeznice loše stoje financijski, ali da se pokušavaju pribaviti sredstva iz EU. Pa neka se onda ti kolodvori dovedu u neku normalu.

Prije nekoliko godina putovala sam od Vrpolja do Sarajeva. U srpskom entitetu svi kolodvori sređeni, roza okrečeni, a u muslimanskom dijelu isto uređeni i ofarbani u zelenkastu boju. Malo se provozajte. Pa odakle njima sredstva.

Napišite nešto u listu »Željezničar« i možda se nešto pomakne s mrtve točke. Možda da HŽ Infrastruktura i mještani zajedno srede te stanice i stave vrata i prozore jer ovo sad je grozno. Sjećam se da ste vi o tome već pisali, ali treba biti uporan.

Srdačno Vas pozdravljam

Nada, bivša željezničarka iz Slavonskog Broda



Požega

Postavljena i nadstrešnica

Željeznički kolodvor u Požegi u cijelosti je uređen i izgleda reprezentativno. U Požeškoj kotlini, s iznimkom Pleternice, svi su kolodvori primjereno uređeni.



Ivan Kocijan

Za sunčanih dana željeznički kolodvor Požega izgleda osobito lijepo. Vjerujem kako bi se oni koji malo bolje poznaju željezničke prilike složili s tvrdnjom da je riječ o jednom od najuređenijih i najljepših željezničkih kolodvora u Hrvatskoj. Ispred kolodvorske zgrade postavljena je nova nadstrešnica, a zgrada je u cijelosti obnovljena. Taj proces traje gotovo dva desetljeća. Obnovu kolodvorske zgrade i njezina okoliša pratili smo cijelo to vrijeme, najavljujivali nove radove, promašivali rokove dovršetka radova, ali ipak smo dočekali da po-

stane reprezentativan objekt.

Prometnik Ivan Kocijan u kolodvoru Požega radi dugi niz godina i zadovoljan je izgledom kolodvora, ali je napomenuo da još treba urediti kolosijeka i perone:

/ Obnovljen je drugi kolosijek, no prvi, treći, četvrti i peti nisu. Peron je sagrađen nakon rata i nije u najboljem stanju. Obnovljena je i pruga do Velike. Sada se po njoj može voziti 60 km/h, ali nikako ne uspijevamo uskladiti vozni red. Izgleda da HŽ Putnički prijevoz nema dovoljno garnitura.

Iz Požege ne postoji izravna veza prema Zagrebu. Pokušaj s IC vlakom »Aurea Vallis« nije uspio i sada putnici obično automobilima putuju do Nove Kapele i tamo presjedaju u vlak. Tko se odluči na putovanje vlakom do Kapele pričekat će vezu od 10 do 20 minuta. Nekadašnji šef kolodvora Pleternica Krešo Šebalj danas ima puno šire područje djelovanja. Sada *stoluje* u Požegi, a nadležan je i za Pleternicu, Blacko Jakšić, Veliku i Čaglin, koji još uvijek nije u funkciji. / Osim Pleternice, svi ostali kolodvori su u dobrome stanju. Prije desetak godina u Pleternici, koja je najvažniji kolodvor na ovoj pruzi, napravljeno je krovšte i postavljena PVC stolarija. U ostalim kolodvorima uređena su pročelja, sanitarni čvorovi i putničke blagajne. I sam znaš da je Pleternica nekada dobivala nagrade kao jedan od najbolje uređenih kolodvora u Hrvatskoj i bivšoj Jugoslaviji. Doista ne mogu nagađati zašto se ona sada zaobilazi, ali to je tako – rekao je Šebalj. U kolodvor Blacko Jakšić stižu pragovi koji će se koristiti za nastavak remonta pruge Pleternica – Čaglin.

/ Stiglo je oko 5000 pragova i to je dovoljno za remont oko tri kilometra pruge. Kada sam vidio da stižu pragovi, ponadao sam se da će pruga konačno biti dovršena, no za sada nitko ne spominje kada će radovi početi. Ovaj materijal neće biti dovoljan za dovršetak pruga do Čaglina i za ponovo pokretanje prometa. Radovi su stali ispred stajališta Zavilaca i do Čaglina je ostalo još devet kilometara. Otvaranje pruge bilo je najavljeno uoči prošlih lokalnih izbora i rečeno je da će đaci najesen vlakom putovati do škole, no oduljilo se – komentirao je Šebalj.

U Požeškoj kotlini broj radnika sveo se na broj koji je bio prilikom otvaranja pruge prije ---godine. HŽ Cargo kao da ne uspijeva usuglasiti interes s potencijalnim korisnicima ili nema mogućnosti prijevoza tereta s ovog područja. U Požeškoj kotlini posluju poduzeća koja imaju sagrađene industrijske kolosijeka i terete koji se prevozi željeznicom, no u ovome trenutku to nije tako.

Na požeškome području radnike jako smeta činjenica kako su prilikom smanjivanja broja radnika u HŽ Cargu *stradali* radnici s tog područja. Premda je riječ o najboljim radnicima, kočničarima i vlakovođama na dijelu pruge od Vinkovaca preko Broda do Nove Kapele na udaru su bili isključivo oni.



Dragutin Kepić

Nadam se povratku

Nakon što je kao zaposlenik HŽ Carga završio u Željezničkome fondu, Dragutin Kepić okušao se u slikarstvu. U Gradskome muzeju u Požezi imao je samostalnu izložbu. Ipak, osluškuje sve što se događa na željeznici i nada se da će dobiti priliku da se vrati.



Dragutin Kepić

Pozornost požeške javnosti željezničar Dragutin Kepić privukao je izložbom slika koja je tijekom veljače bila postavljena u Gradskome muzeju. Tom prigodom Kepić je izložio šezdeset slika, grafika i ulja na platnu. Za slikarstvo se opredijelio još kao učenik osnovne škole. / Osim crtanja, ništa drugo nije me zanimalo. Prošao sam prijamni i krenuo u Školu primijenjene umjetnosti u Zagrebu. Sada na to možda gledam drugačije, ali uočio sam da je naknadno pridodan još jedan razred i bilo nas je jako puno. Već nakon prve godine smo se *prepolovili*. Tada nisam shvaćao da su i drugi predmeti, njih ukupno osamnaest, također važni, pa sam na kraju godine prikupio tri jedinice, i to iz marksizma, povijesti i hrvatskog – rekao je Kepić. Roditeljima je financijski bilo teško, a Dragutin Kepić je u međuvremenu izgubio volju za školovanjem pa se odlučio vratiti kući i odmah zaposlio.

/ Vjerojatno se sa četrnaest godina nisam najbolje snašao u tome okruženju. Nije bilo ni previše razumijevanja profesora pa sam sa šesnaest i pol godina već radio kao drvotokar. Marksizam jednostavno nisam razumio, a i profesori su znali primjenjivati čudne metode. Sjećam se kako sam dosta truda uložio u to da naučim povijest i onda me profesor upitao što piše na spomeniku kralju Tomislavu. To nisam našao u knjizi dok sam učio i nisam znao pa mi je profesor rekao: »Idi, pa vidi«. Kada sam se vratio, već me čekala jedinica – komentirao je Dragutin.

Slikanje je od tada stalni interes našeg sugovornika. To opisuje kao ovisnost:

/ Počneš i kada završiš, dobro se osjećaš.

Malo po malo, nakon više kolektivnih izložaba, Dragutin Kepić samostalno se predstavio publici:

/ Mislim da je publika prepoznala moj stil. Ljudi mi prilaze i naručuju crteže. Najčešće su to slavonski motivi, dvorišta, mlinovi, pejzaži, karakteristični bunari ... Ljudi hoće vidjeti svoje, pa mi često pokazuju stare fotografije i traže da reproduciram prošlost. Važno mi je

da su ljudi zadovoljni, ništa ne uvjetujem, nikada ne tražim *kaparu* ... Volim prirodu i puno planinarim, pa su planinarski domovi i planine česti motivi mojih crteža. Požeški kraj je doista lijep i Slavonija ne bi trebala samo saditi kukuruz, već pomalo razvijati i turizam. Ovdje ima izvrsnih slikara i našlo bi se prostora za mnoge u izradi suvenira – rekao je Kepić.

Naravno da se u razgovoru s nekim tko je više od trideset godina proveo na željeznici ne može zaobići tema željeznice. Dragutin Kepić ima 35 godina radnog staža, a na željeznici je završio na nagovor Bore Brekala.

/ Boro je na željeznicu došao četiri godine prije mene. Kada smo se jednom susreli, rekao mi je: »Dođi i nećeš požaliti. Ovako ćeš cijeli život jesti prašinu«. I došao sam, i bilo mi je lijepo, jer kada nešto radiš trideset godina, onda to i zavoliš. Četiri godine radio sam u Brodu i onda sam došao bliže kući, u Pleternicu – komentirao je Kepić

Podjela nekada jedinstvenoga željezničkog sustava mnogima nije išla na ruku, pogotovo onima koji su se našli u HŽ Cargu.

/ Kada se počelo govoriti o višku radnika, govorilo se kako nije važna podjela. Počelo se svašta pričati i svi su bili pametni. Govorilo se kako će to riješiti sindikat. Bilo kako bilo, i Boro i ja završili smo u Željezničkome fondu. Imao sam položene tečajeve za kolodvorskog radnika, vlakovođu ... No to nije srednja škola, a to kako tko radi nije bilo od neke važnosti. Ipak, bilo je važno gdje si se zatekao, a kolega Brekalo i ja smo kao vlakovođe završili u Fondu. Otpremnina me nije zanimala. Volim željeznicu i želio bih se vratiti. Kada napuni pedesetu, čovjek nastavlja živjeti na postotak. Zbog toga je važno održati zdravlje i biti u toku zbivanja – rekao je Dragutin.

U Požeškoj kotlini oduvijek je bilo dosta posla u teretnome prijevozu. Kao veliki korisnici, tamo posluju kamenolom, šumarija, silos ... Tereta je manje nego u prethodnim periodima. Iz Velike su se nekada dnevno otpremali maršrutni vlakovi sa po stotinu vagona, a danas se i kamen i drvo, uz naše industrijske kolosijeeke, prevoze kamionima. Željezničari to vide i teško prihvaćaju, no priznaju kako se događalo da utovareni vagoni po tri tjedna čekaju na lokomotivu. Danas se iz Požeške kotline otpremaju samo izravni vlakovi i nema mogućnosti kombiniranja i spajanja tereta više korisnika. Na tome području tereta ima, ali pitanje jest je li problem u tome što se komercijalni interesi željeznice i korisnika ne uspijevaju uskladiti ili je pak riječ o tehničkim problemima HŽ Carga.

Nakon što je završio u Fondu, Dragutinu je velika potpora bila supruga Zdenka koja mu je odmah savjetovala da završi školu.

/ Uskoro ću završiti srednju školu, pa ćemo vidjeti. Treba biti strpljiv i pričekati priliku. Sada sam preuzeo dio kućanskih poslova. U Sul-kovicima imam vrt i voćnjak. Sunce iziđe, pa se malo znojim, no sve je moje i ništa ne moram kupovati – rekao je Dragutin.

Dragutin Kepić stanuje u blizini željezničkoga kolodvora u Požezi i prati sve što se događa na željeznici. Kao i drugi željezničari teško prihvaća današnju situaciju i siguran je da se može puno bolje.

/ Svima je jasno da se i u prijevozu tereta i putnika može bolje. Obnavlja se pruga preko Kapele do Zoljana i na toj relaciji bi moglo biti tereta, tim više što je u krugu cementare sagrađen kolodvor. Pruga od Požege do Velike je obnovljena. Ima i putnika, no kada bi se organizirao prijevoz autobusima od Vetova, Kutjeva i drugih manjih mjesta do Velike bilo bi ih još i više. Ljudi se osipaju i nadam se da će konačno doći netko stručan i vidjeti što treba napraviti. Bez toga teško ćemo naprijed – komentirao je na kraju razgovora Dragutin Kepić.

Ima i lakših načina...

Nakon gotovo tri desetljeća provedena u lokomotivi strojovođa Dražen Tadijanović pomalo sređuje bilancu. Svojoj djeci ne bi preporučio da nastave njegovim putem.



U Kaptolu, malom brdu iznad Požeške kotline, posjetili smo strojovođu HŽ Putničkog prijevoza Dražena Tadijanovića. Tri detalja bila su nam zanimljiva kod našeg sugovornika. Prvi je prezime, drugi je činjenica da od 1985. vozi lokomotive i o tome poslu razmišlja nešto drugačije od prosječnog strojovođe, a u posljednje vrijeme imao je dosta uspjeha i u proizvodnji vina.

U dnevnome boravku Dražen Tadijanović čuva jednu fotografiju na kojoj se nalazi s pjesnikom Dragutinom Tadijanovićem.

/ Ova fotografija snimljena je, čini mi se, 2004. godine. Dragutin Tadijanović, moj djed, tada je imao 99 godina. Mi smo djeca dvojice braće i dvije sestre. Moja je obitelj živjela u Rastušju, pokraj Slavenskog Broda, a ovdje, u Kaptol, vratio sam se 1995. kada sam naslijedio imanje – objasnio je Tadijanović.

Kada je 1985. počeo raditi kao strojovođa, u tijeku su bili radovi na remontu pruge od Okučana do Nove Gradiške.

/ Kako mi se čini, s remontnom na tome dijelu pruge mogao bih otići u mirovinu. Prisjećam se kako se u to vrijeme od Zagreba do Dugog Sela vozilo 100 km/h, do Novske 130 km/h, a od Novske do Ivankova 160 km/h. Do Vinkovaca se stizalo za dva i pol sata. U to vrijeme »Matoš« je do Beograda vozio četiri sata – komentirao je Dražen.

Strojovođe u mirovinu odlaze najčešće sa 55 godina života i 30 godina radnoga staža. Kao strojovođa Vuče vlakova Nova Kapela Dražen Tadijanović vozi od Kapele prema Vinkovcima ili Zagrebu te od Nove Kapele prema Velikoj. Najzahtjevnijom pak smatra dionicu danas zatvorene pruge od Pleternice do Našica. U smjeni prosječno prevali oko 300 kilometara.

/ Kada napune 55 godina i 30 godina provedu na *stroju* strojovođa se sasvim dovoljno navozio i odlazi u mirovinu. Nema onih koji žele voziti više. Iznimka je pokoji pomoćnik strojovođe koji se prekvalificirao. Danas

ima 49 godina, a u siječnju 2016. ću napuniti 45 godina radnog staža i 30 godina vožnje. Broj strojovođa smanjuje se prirodnim odljevom. Kada netko ode u mirovinu, njegovo se radno mjesto ne popunjava. Ne pamtim kada smo ovdje dobili kojega mlađega kolegu – rekao je Tadijanović. I dok mnogobrojni željezničari, pogotovo oni stariji, ističu kako imaju željezničarsku tradiciju čiji počeci sežu u devetnaesto stoljeće, Dražen Tadijanović ne vidi budućnost svoje djece na željeznici:

/ Imam četvero djece, tri sina i kći, i ne bih volio da me dečki naslijede. Siguran sam da ima lakših načina da zarade novac za život. Istina je da sam sve napravio s plaćom strojovođe, ali da je lako, nije i ne bih to nikome poželio.

Zanimljivo je to da kao najtežu dionicu na kojoj je vozio naš sugovornik spominje dionicu od Pleternice preko Papuka do Našica. Danas je ta pruga zatvorena, a njezina obnova planira se i izvodi relativno sporim tempom.

/ Iako je to teško povjerovati, ali za vožnju je najteža bila dionica Pleternica – Našice, osobito na dionici kod Ljeskovca. Na dionici, uz brdo, gdje je ograničenje bilo 30 km/h trebalo je *povući* 45 km/h da se kompozicija ne bi zaustavila. Zanimljiva su pojava bile i gusjenice koje su zajedno s lišćem padale na tračnicu, što je znalo zaustavljati vlakove. Kada je bilo mokro, *plavci* su znali proklizati i evo problema – komentirao je Dražen. Teže mu je bilo voziti putničke nego brze vlakove:

/ Putnički su vlakovi najkompliciraniji zbog stajališta. Brzi vlakovi zaustavljaju se u kolodvorima i u tome je sve jednostavno. Putničke vlakove zaustavljamo i u stajalištima te strojovođa mora jako dobro poznavati prugu. U protivnome, pogotovo po magli, traži stajalište te se može dogoditi da *promaši* stajalište. Nisu to veliki odmaci, ali pređeš stajalište za dužinu lokomotive i to je putnicima problem. Ili kasno uočiš stajalište, pa naglo zakočiš ... To su situacije koju putnici opisuju da ih se vozi *ko krumpire*. Strojovođe žele da putnici do odredišta stižu na vrijeme. Prilikom kašnjenja vlakova zbog događanja na pruži strojovođe ne mogu učiniti puno, no druga je situacija u slučaju kvarova na lokomotivi, gdje oni koji više znaju mogu puno toga i sami riješiti.

Slično kao i drugi radnici izvršne službe, i strojovođe smatraju kako bi se puno po cijeli sustav loših situacija na terenu moglo izbjeći boljom koordinacijom između službi.

/ Puno je pogrešaka u menadžmentu. Oni rade po svome, a ne znaju što se događa u stvarnosti. Uopće nema koordinacije između prometnika, strojovođa i šefova kolodvora, a tako se ne može raditi. Radnici izvršne službe svakodnevno su među ljudima, na pruži, i znaju što se događa i što bi se moglo kvalitetnije raditi, no do mišljenja radnika s terena se ne drži i to je pogrešno – komentirao je Dražen.

Dražen Tadijanović uspješno se bavi i vinogradarstvom. U Požeškoj kotlini uzgajaju se kvalitetne sorte grožđa, a od tamo su i neki od najpoznatijih proizvođača vina kao, primjerice, Krauthaker, Enjingi, Adžić, Soldo, Majetić i Jakobović, koji je nekada bio željezničar. Dražen Tadijanović vinograd je zasadio 2006. godine. Dva puta godišnje okupi se cijela obitelj i prekopa vinograd. Tijekom godine posao u vinogradu olakšava mu traktor opremljen najrazličitim priključcima.

/ Ovdje je nositelj proizvodnje vina »Kutjevo«. Najveći dio grožđa prodaje se njima, a za osobne potrebe smijemo ostaviti do 1000 litara. Otkupna cijena ovisi o kvaliteti grožđa, odnosno o količini šećera. U skladu s time formira se i otkupna cijena grožđa. Pretprošle godine ona je iznosila tri kune, a prošle godine dvije kune. Koliko se mogu prisjetiti, najviša postignuta cijena bila je 3,5 kuna. Pošteno bi bilo da se cijena formira na pet kuna i svi bi bili zadovoljni. Ovako se dosta šverca i radi »na crno«. Kada prekupci doznaju otkupnu cijenu, ponude malo više pa se grožđe ili mošt odavde najviše voze prema Rijeci ili Zagrebu. Tamo pak *gazde* restorana to vino prodaju kao domaće i višestruko zarađuju – komentirao je Dražen Tadijanović.

Deseta obljetnica internetskog foruma željeznice.net

Okupljalište ljubitelja tračničkog prometa

U subotu 30. siječnja u pivnici »Medvedgrad«, zgradi staroga kolodvora samoborske željeznice u Zagrebu, okupilo se 50-ak članova internetskog foruma željeznice.net. Povod okupljanju bila je 10. obljetnica aktivnog djelovanja tog on-line okupljališta mnogobrojnih ljubitelja raznih vrsta tračničkog prometa.



Forum željeznice.net pokrenuo je dipl. ing. prom. Anton Papić iz Vinkovaca i time potaknuo široki val *on-line*, a ubrzo i *off-line* druženja mnogobrojnih ljubitelja željeznice iz Hrvatske i okolnih zemalja. Kada je 2005. Papić krenuo u postavljanje internetskog foruma na kojemu će ljubitelji željeznice, bez obzira na to jesu li prometni profesionalci ili zaljubljenici u željeznicu, moći raspravljati o povijesti, sadašnjosti i budućnosti željezničkog prometa, nije se mogao ni nadati da će forum poprimiti današnje razmjere. Te godine forum je okupljao tek stotinjak članova, dok ih danas ima nešto više od

3800. Među njima je samo tristotinjak članova vrlo aktivno i gotovo svakodnevno piše poruke o brojnim temama. Možemo sa sigurnošću reći da je to najpopularniji i najaktivniji forum s tematikom željezničkog prometa u čitavoj regiji.

Uz Papića, kao administratori i moderatori foruma danas je aktivan niz članova. Njihov je zadatak pratiti poštujte li se na forumu zadana pravila te djelovati u slučaju njihova kršenja. Čini se da su u ovih deset godina taj zadatak odradili jako dobro jer je forum mjesto gdje se može saznati čitav niz korisnih informacija o povijesti i postojećem funkcioniranju željezničkog i tramvajskog prometa, i to ne samo u Hrvatskoj, već i u zemljama u okružju. Sadržaja koji nije u skladu s temama gotovo da i nema, a raspored tema s godinama je posložen u niz logičnih cjelina.

Forum je podijeljen u šest glavnih cjelina. Prva cjelina »Željeznice« sadrži teme vezane uz lokomotive, motorne vlakove, infrastrukturu i slično. Druga cjelina su »Tramvaji«, iznimno aktivan dio foruma s velikim brojem članova kojima je taj tip tračničkih vozila najveća ljubav. Cjelina »Ostale vrste prometa« nastala je tek nedavno zbog činjenice da mnoge članove zanima i cestovni, pomorski i zračni prijevoz. Cjelina »Razno« uglavnom je vezana uz ljubitelje željezničke fotografije i filmova, ali i kao baza razne stručne prometne literature. Cjelina »Info« bavi se temama u kojima se predstavljaju mnogi članovi, ali i funkcioniranjem foruma, tehničkim poteškoćama i sl. Cjelina »Udruga« posvećena je radu Kluba ljubitelja željeznice, udruzi ljubitelja željeznice koja je nastala iz želje nekih članova foruma da kroz udругu organiziraju i neke konkretne aktivnosti.

Valja napomenuti da je tijekom deset godina forum skupio stotine stranica o povijesti željeznice u Hrvatskoj, ali i u BiH, Sloveniji i Srbiji, tisuće povijesnih i suvremenih fotografija. Ta činjenica izrodila je ideju da bi se ti materijali mogli upotrijebiti za izdavanje knjiga i monografija. Zanimljivo je to koliko veliko znanje i entuzijazam za željeznicu i tramvaje kriju pojedini *forumšaši*. Šteta je što željeznička poduzeća u Hrvatskoj gotovo uopće ne koriste taj veliki potencijal.

/ Piše: Nataša Bunijevac

Monografija o kolodvorima u Hrvatskoj

U utorak 24. veljače u 13.00 sati u punoj kinodvorani Tehničkog muzeja u Zagrebu održana je promocija monografije »Željeznički kolodvori u Hrvatskoj – priča o ljudima, zgradama i vlakovima«. Riječ je o monografiji u izdanju Tehničkog muzeja koja je popratila istoimenu izložbu koja je bila postavljena od 29. prosinca 2014. do 24. veljače ove godine.

Na predstavljanju te uistinu impresivne monografije u kojoj je na više od 300 stranica i sa 366 priloga obrađeno 20 željezničkih kolodvora u Hrvatskoj govorile su suautorice izložbe i monografije Neda Staklarević, muzejska savjetnica i voditeljica Zbirke prometnih sredstava u Tehničkom muzeju, i Tamara Štefanac, ravnateljica Hrvatskoga željezničkog muzeja, te prof. dr. sc. Borna Abramović kao recenzent monografije.

Neda Staklarević govorila je o sadržaju monografije te je rekla da je monografija nastala kao rezultat sustavnog i iscrpnog istraživanja dvadeset najvažnijih kolodvora u Hrvatskoj u pet regionalnih pod-

ručja. U njoj su objedinjene informacije s terena i arhivski materijal prikupljen iz raznih kulturnih ustanova. Tom je prilikom na suradnji zahvalila svim suradnicima, a osobito Zvonimiru Ambrušu, fotografu Tehničkog muzeja, zaposlenicima Hrvatskoga željezničkog muzeja, ali i šefovima kolodvora koji su im pružili svesrdnu pomoć u prikupljanju podataka za izložbu i monografiju.

Tamara Štefanac govorila je o metodologiji koji je korištena pri stvaranju izložbe i monografije. Spomenula je i institucije i pojedince koji su ustupili građu i dokumentaciju.

»Željeznički kolodvori u Hrvatskoj« mogu se promatirati kao udžbenik ili promotivni marketinški materijal, ali ponajprije je riječ o monografskome djelu koje na znanstveni i esejistički način detaljno obrađuje temu željezničkih kolodvora u Hrvatskoj te će zasigurno privući pozornost mnogobrojnih ljubitelja željeznice, ali i otvoriti vrata daljnjem istraživanju teme kolodvora.



Željeznički park u Ptuj

Podvig braće Vaupotič

Željeznički park nalazi se u Mestnem Vrhu, kod Ptuja, a osnovan je prije četiri godine. Ovdje se na pravom simulatoru može odvesti od Špilje do Maribora.



Početna ideja braće Vaupotič bila je sagraditi vrtnu željeznicu koju su počeli graditi 2011. godine, a potom se pristupilo provedbi projekta nabave kabine lokomotive SŽ 362-023 za potrebe lokomotivskog simulatora. Team Railworks Slovenia čine braća Anej i Mitja Vaupotič te četvorica entuzijasta Nejc Svetec, Aljaž Topič, Mark Ravbar, Matic Kaučič.

U Team Railworks Slovenia odlučili su izraditi pravi lokomotivski simulator u kabini lokomotive SŽ 362-023, popularno zvane »meh«. Kabinu su dobili nakon što je lokomotiva otpisana u Ljubljani. Kabinu su obnovili u cijelosti te su u nju ugradili originalne upravljačke sklopove i instrumente. Osmislili su i proveli sve veze i funkcije između lokomotive i računala te se sve radnje koje strojovođa mora poduzeti prilikom uključivanja, pokretanja i vožnje lokomotive prate na monitoru uz zvučne efekte. Simulacija vožnje uz poštivanje svih signalnih i prometnih pravilnika trenutačno je moguća od pograničnoga kolodvora Špilje (Spielfeld-Strass) preko Maribora do Celja a uskoro i prema Primorskoj. Iza kabine nalazi se prostor za računalnu tehniku.

U projekt željezničkog parka uloženo je mnogo truda, znanja i novaca. On se nalazi nekoliko kilometara od Ptuja, odnosno od željezničkoga kolodvora udaljen je oko 40 minuta hoda. U parku se, osim lokomotivske kabine sa simulatorom, nalazi veliki oval s nekoliko skretnica vrtne željeznice. Budući da je razmak između tračnica 7,5 cola, do sada su sagrađene dvije lokomotive, od kojih je jedna manevarska serije SŽ 732, te nekoliko vagona. U lokomotive su ugrađeni akumulatori i gosti mogu uživati u vožnji parkom kao strojovođe ili putnici. Uz prugu su postavljeni signali koji se moraju poštivati kao i dežurnog prometnika u stajalištu. Pored »velike« vrtne željeznice nalazi se manja vrtna željeznica izrađena u mjerilu 1 : 22,5.

Pozornost u parku privlače i dva izvorna, restaurirana signala s ptujske pruge, i to jednoručni iz stajališta Moškanjci te dvoručni iz stajališta Središče ob Dravi. Obnovljeni su i vodonapojnik kolodvora Ptuj te specijalno vozilo nazvano »Mramor« koje se koristilo u radionici za održavanje vagona u Ptuj za prevoženje osovinskih sklopova, a datira iz 1900. godine.

Povijest izučava Mitja Vaupotič, koji je i nabavio literaturu o signalno-sigurnosnim uređajima. Vrijedna braća su u dijelu stana izradila željezničku maketu u mjerilu 1 : 87 kojom se upravlja starim obnovljenim postavnim uređajima koji su korišteni na prugama u Sloveniji. Po maketi voze modeli lokomotiva i vagona SŽ-a, a osobito impresioniraju upravljanje sa dva bloka, skretničkim i prometničkim, te simulacije postavljanja voznog puta, bočne zaštite, postavljanja signala i skretnica, zatvaranja rame te zvučnih signala u komunikaciji koje su u skladu s propisima na velikoj željeznici. U prostoriji se nalaze brojni antikviteti kao što su kape, zviždaljke, dokumenti i drugo. Osobito vrijedna je kapa iz doba Carsko-kraljevskih austrijskih državnih željeznica (kkStb) koja čeka skupocjenu restauraciju. Posebno mjesto ima i prometnička kapa Branka Vaupotiča, oca braće Mitje i Aneja, koji je umro 2010. kao prometnik u Ptuj.

Taj projekt pomogli su realizirati Slovenske željeznice, SŽ muzej, umirovljeni majstori radionica, tvrtke »Surovina« i Prevoznništvo »Rukelj« te obitelji entuzijasta koji su pomogli dvojici studenta. Željeznički park otvoren je svaku prvu nedjelju u mjesecu od 13.00 do 18.00 sati, a ostalih dana obilasci su mogući uz prethodnu najavu Mitji Vaupotiču na broj telefona 051/225-328 ili na adresu e-pošte mitja120@gmail.com.

Fotovijest

»Željina djeca« na Danu narcisa

U subotu 21. ožujka širom Hrvatske organizirana je humanitarna akcija »Dan narcisa« kojom se želi osvijestiti javnost o bolesti raka dojke i potaknuti žene na pravodobne samopreglede i preglede. Osim prodaje narcisa, u koju su se uključile mnogobrojne osobe iz javnoga života, održani su i prigodni kulturni programi. Tako je u sklopu programa pred osječkom katedralom sudjelovala i mlađa dobna skupina folklorša HKUD-a »Željezničar« iz Osijeka. Djeca su izvela četiri koreografije: plesove iz Posavine, Slavonije, Bizovca i Baranje.



/ Piše: Marko Brekalo
/ Foto: Ivan Bokulić

Kanadski Stjenjak

Magična oaza mira

Stigao je taj dugo očekivani dan. Bilo je vrijeme za polazak na dug put od Zagreba do Calgarya, grada u kanadskoj pokrajini Alberti, poznatog po Zimskim olimpijskim igrama iz 1988., u koji u sve većem broju stižu i naši mladi ljudi u potrazi za boljim životom.



Grad Banff

Nakon desetak sati leta stigli smo do našeg odredišta iz kojeg smo krenuli prema netaknutim ljepotama kanadske divljine. Valja napomenuti da je Calgary vrlo čist grad te da se nalazi na nadmorskoj visini od oko 1000 m tako da je zrak suh, planinski, nevjerojatno ugodan za disanje. Nalazi se u podnožju masivnoga planinskog lanca Rocky Mountainsa ili Stjenjaka. Iz grada pruža se impresivan pogled na taj planinski masiv, neukroćen vremenom i sa snježno bijelim vrhovima koji se uzdižu u neslućene visine, podsjećajući nas na to koliko smo zapravo maleni, koliko je naše trajanje u ovome svijetu kratko i koliko je lijepo ponekad zastati i jednostavno uživati u trenutku, prepustiti se i samo osjećati.

Impresionirani prvim dojmovima o Kanadi, ohrabreni i vidno uzbuđeni, unajmili smo automobil i zaputili se na počinak čekajući početak naše divlje avanture. Jutro je svanulo, pripreme su obavljene i sve je bilo spremno za put dug stotinjak kilometara do našega prvog odredišta – grada Banffa, smještenog u istoimenome nacionalnom parku u Stjenjaku. Nakon lagane vožnje kroz središte Calgaryja, stigli smo do autoceste te smo se konačno mogli opustiti i prepustiti uživanju i

promatranju krajolika tipičnog za pokrajinu Albertu koji i nije previše živopisan jer je uglavnom riječ o otvorenim, velikim ravninama, sličnima onima u Slavoniji, ali s iznimno puno stoke koja pase na njima. Naime, u Kanadi je stočarstvo dosta razvijeno, osobito u Alberti, čija je govedina, kako su nam rekli domaćini, iznimno cijenjena, ukusna i jedna od najboljih koju možete naći u Kanadi. Za ljubitelje popularnih *steakova* to je zasigurno jedna izvrsna vijest. Kako smo

se kretali prema sjeverozapadu, planine su bile sve bliže, a krajolik je postajao planinski, uz brojna prekrasna jezera kristalno bistre vode. Kada smo zašli već duboko u unutrašnjost masiva, nazirao se grad Banff.

Ako bi me netko upitao kako izgleda grad Banff, najslikovitije i najjednostavnije bi mi bilo odgovoriti da izgleda kao grad iz nekog starog vesterna iz prošlog stoljeća. Taj gradić izgleda kao da je u njemu vrijeme stalo, zadržavajući se kako podsjeća na neka davna kaubojska vremena i posjeduje dozu romantike i sjete. Turista ima na svakome koraku, izrazito je omiljeno odredište među njima, ali i među domaćim stanovništvom jer nudi velik broj sadržaja, od planinarenja preko kupanja u

toplicama, skijanja i vožnje biciklima do mnogih drugih. Upečatljiva je i planina koja se uzdiže izravno iznad grada, kao da promatra tijek života i sudbine svih tih ljudi te stražari i štiti ih, ne dopuštajući nikome loših namjera da se umiješa u sklad i idilu. Hodajući gradom, opušteno i vedro, razgledali smo te šarolike kućice, brojne dućane i izloge s ogromnom ponudom gdje svatko može pronaći poneku sitnicu za sebe. Na putu nam se našao jedan predivan i velik hotel koji



Moraine Lake

izgleda poput dvorca iz bajke. Riječ je o hotelu »Banff Hot Springs« koji mami poglede svih koji se nađu u njegovoj blizini.

Specifičnost Banffa neviđena je sinergija ljudi i prirode. U njemu možete vidjeti jako puno divljih životinja koje su već naučene na ljude. Vidjeli smo mnogobrojne srne koje ulaze u kućna dvorišta i jedu ljudima iz ruku te pritom ne pokazuju ni malu dozu nepovjerenja. Zanimljivi su i mali prerijski psi nalik sviscima koji privlače pozornost svih koji ih susretnu, osobito turista koji ih pritom hrane i fotografiraju. Očarani tim prizorima odlučili smo otići na jednu od brojnih uređenih staza koje vode u središte prirode, u samu divljinu. Zaputili smo se niz stazu i već pri prvom susretu s divljom rijekom Bow ostali zatečeni. Sklad i snaga. Ti strašni brzaci i silina vode ne ostavljaju nikoga ravnodušnim, a buka koju stvaraju je zaglušujuća i zadivljujuća. Po put prave orkestralne simfonije u prirodnome duru. Spuštajući se po stazi i prateći divlju rijeku, približavali smo se dolini, nestrpljivo iščekujući što ćemo ondje zateći. Pogled koji se pružao bio je nenadmašan. Prizor je to koji sam sanjala još kao djevojčica koja je gledala sve te pustolovne filmove o Huckleberry Finnu i zamišljala sebe u ulozi pustolova, prepuštena struji nestvarne rijeke omeđene planinama, prekrasnim vrhovima, gustom šumom i nevjerojatnom snagom života i postojanja. Dolje je rijeka mirnija i račva se na dvije strane, a iznad su litice i ogromni planinski masivi, koji su još uvijek bili zabijeljeni iako je bilo ljeto. Voda je kristalna i ledena, doslovno se može piti iz rijeke. Prizor je to koji se ne zaboravlja i često, ako je dan bio loš ili stresan, samo sklopim oči i dozovem u misli taj kadar koji jednostavno nadvlada sve one negativne emocije, opusti me i vrati mi mirnoću i sklad u život. Priroda je lijek za sve.

Polako smo dolazili do kraja naše staze i budući da smo ogladnjeli, odlučili smo u gradu kušati gastronomsku ponudu. Nakon pomnog razgledanja odlučili smo se za restoran »Grizzly house«. Učinio nam se zanimljiv jer je na ulazu u restoran postavljen umjetan medvjed koji goste dočekuje ispruženih šapa. Iz bogate ponude čegrtušina, bizonova, nojeva, aligatorova i lososova mesa te govedih *steakova* odlučili smo se za *steak* i kobasice od bizona. *Steak* je bio pripremljen srednje krvavo, sa čistim, pravim, punim mesnim okusom, pun sočnih sokova. Bizonovo meso također je bilo izvrsno. Osjetio se jak okus divljači te me neodoljivo podsjetio na okus vepra. Nakon što smo večerali, krenuli smo na počinak jer sutradan nas je čekao još jedan dan istraživanja Stjenjaka.

Iduće jutro dočekalo nas je okupano suncem i bili smo spremni nastaviti put. Duž kanadskih autocesta nalaze se natpisi koji upozoravaju na to da brzinu kontroliraju letjelice. Brzina je ograničena na oko 110 km/h, što je pomalo smiješno jer u Kanadi svi voze »opake i nabrijanek«, popularne *truckove*, tj. kamionete koji imaju stotine konja i mogu voziti jako velikom brzinom. Većina se pridržava zakona jer su kazne rigorozne.

Kako smo se približavali našem sljedećem odredištu Moraine Lakeu, cesta je bila omeđena sve gušćom šumom, a mi smo se polako uspinjali po planini promatrajući uokolo ne bi li ugledali koju divlju životinju poput medvjeda ili losa kojih tamo ima jako puno. Stigavši do odredišta, pješke smo se uputili do jezera. O tome je-

zeru kruže priče da je posebno, da je raj na zemlji. O njemu su snimani dokumentarci, a njegove slike krase mnoge radne površine računala i prijenosnih računala diljem svijeta. Da, to je Moraine Lake. I doista, to je raj na zemlji.

Trenutak u kojemu smo ugledali to fascinirajuće zelenkasto-plavo ledenjačko jezero uistinu je hipnotizirajuće. Smješteno u samom podnožju visokih vrhova i prekrasnih šuma u srcu Stjenjaka, nazire se ta veličanstvena, Bogom dana oaza mira. Nisam mogla vjerovati da postoji nešto takvo. To mjesto izvlači ono najbolje iz vas. Svatko tko ondje zastane i prepusti se, mora to osjetiti.

Žalim samo što nisam imala prilike ostati dulje i sanjati još malo, jer ako je sve bio san, ja sam dotaknula komadić svojega vlastitog



Nacionalni park Banff

raja, nečeg nezemaljskog. Ako je sve bila stvarnost, raj na zemlji doista postoji. Spustili smo se do jezera i uvidjeli da je voda nepodnošljivo hladna, odnosno toliko je hladna da u njoj ne možete držati ruku dulje od nekoliko sekundi, no odiše svježinom i čistoćom. Duž staze postavljeni su brojni natpisi koji upozoravaju na to da na tome području žive grizliji. Upozoravaju posjetitelje na to kako se ponašati u slučaju susreta sa grizlijem i kako nekim stazama nije pametno ići sam već samo u skupinama. Nismo vidjeli ni jednoga grizlija.

Opraštajući se od našega raja, na putu nam se našlo i jedno drugo, puno poznatije jezero Lake Louise. Ono je poznato jer se na planinama iznad njega održava svjetski skijaški kup, a ondje se nalaze i neke od najboljih staza na svijetu za skijanje. Jezero je predivno, ali me nije impresioniralo kao Moraine Lake.

Za kraj smo ostavili divljine Kananaskisa. To je mjesto poznato po izvrsnim hotelima, netaknutoj prirodi i jednome od najboljih odredišta za odmor i skijanje u pokrajini Alberti. Na putu do tamo naišli smo na mnogobrojne losove i jelene. Ondje smo stigli po noći, prijavili se u hotel i otišli na počinak jer sutradan je završavala naša avantura i valjalo se dobro odmoriti za povratka u Calgary. Sljedećeg jutra, nakon doručka krenuli smo u šetnju famoznim stazama Kananaskisa i naišli na prekrasan vidikovac odakle se pogled pružao na sve strane Stjenjaka. Dolinom teče vijugava rijeka, a planinski masivi sežu unedogled. Stajala sam nad tim idiličnim prizorom, ostvarivši sva svoja maštanja i prepuštena osjećanju i uživanju u trenutku. Na tome idiličnom mjestu postoje klupe s posvetama koje su ljudi dali izraditi voljenim osobama koje je to mjesto očaralo i koje su cijeli svoj život voljele dolaziti ondje, sjesti na svoju omiljenu klupu i promatrati, postojati, zaboraviti brige i biti u skladu s prirodom, disati i živjeti kao jedno barem na trenutak.

Željeznička infrastruktura Pitomačko-črešnjevačkih ugljenika d.d.

Burna povijest ugljenokopa

Uskotračna pruga duga 12 km povezivala je ugljenokop sa željezničkim kolodvorom u Pitomači. Glavni komitent poduzeća bile su željeznice koje su kupovale 1800 tona ugljena mjesečno.



Pitomačko-črešnjevački ugljenici osnovani su 1897./1898. pod nazivom Trojstovski ugljenici d.d. (*Trojstvoer Kohlenwerke-Aktiengesellschaft*) sa sjedištem u Bjelovaru. Trojstovski ugljenici 1906. postaju Pitomačko-črešnjevački ugljenici, dioničarsko društvo sa sjedištem u Bjelovaru. Godine 1918. sjedište je premješteno u Zagreb.

Rudnik je bio oko 12 km udaljen od željezničkoga kolodvora Pitomača te je s njim bio povezan vlastitom industrijskom prugom (760 mm). Poduzeće je u vlasništvu imalo dvije parne lokomotive od 50 KS, jednu parnu lokomotivu od 30 KS, 35 vagona za prijevoz ugljena, 124 jamskih kolica za otpremanje ugljena, devet konja za izvoz drva iz kupljenih šuma, pet kompletiranih kola za izvoz rudnog drva iz šuma, 11 vagona za prijevoz rudnog drva, dva vagona za prijevoz oko 50 osoba, troja kolica za održavanje pruge te motornu i ručnu drezinu.

Prema podacima od 1. lipnja 1938., ugljenokop je posjedovao 194 samorova i 14 rudnih polja. Nalazio se u Bilogori kraj Pitomače, 12 km udaljen od utovarne stanice s kojom je bio spojen vlastitom industrijskom prugom (76 cm). Ukupna dužina željeznice iznosila je 16 km. Jamska željeznica bila je duga 3000 m (širina 500 mm). Glavni kupac ugljena bile su državne željeznice, koje su kupovale 1850 tona ugljena mjesečno. Vlasnik ugljenokopa bila je obitelj Lavoslava Singera.

Odlukom Državnog gospodarstvenog povjerenstva Nezavisne Države Hrvatske od 6. ožujka 1942. nacionalizirane su sve dionice Pitomačko-črešnjevačkih ugljenokopa d.d. koje su bile u vlasništvu Židova. Dionice navedenog poduzeća koje su bilo vlasništvo arijevaca kupilo je Ministarstvo šumarstva i rudarstva NDH u slobodnoj pogodbi s njihovim vlasnicima. Nakon otkupa ugljenokopi su predani na upravu i iskorištavanje Odjelu za rudarstvo i kovinarstvo Ministarstva šumarstva i rudarstva.

Od željezničkoga kolodvora Pitomača do uprave rudnika bila je položena industrijska pruga sa kolosijecima širine 76 cm i dužine 11 400 metara. Od te glavne pruge odvajali su se odvojci do pojedinih jama – Stare kolonije, Pljačkog jarka i Oštre kose – s kolosijecima potrebnima za utovar i ranžiranje kod navedenih jama, razredištem kod Babićanke te željezničkom čuvarnicom kod šestoga kilometra pruge i kod željezničke ložionice u Pitomači.

Pruga s donjim i gornjim ustrojem i objektima na pruzi bila je vlasništvo rudnika, a zemljište na kome je bila podignuta pruga bilo je djelomično vlasništvo rudnika, šumske uprave i privatnika. Kod željezničkoga kolodvora u Pitomači, na dionici Kloštar – Virovitica rudnik je posjedovao svoju utovarnu rampu, koja je bila podignuta na zemljištu u vlasništvu rudnika i na zemljištu koje je u zakup uzeto od Ravnateljstva državnih željeznica NDH u Zagrebu. Utovarna rampa bila je duga oko 80 metara i visoka oko tri metra. Na utovarnoj rampi nalazili su se samo jedan kolosijek i jedno mjesto za utovar u vagon državnih željeznica.

U noći sa 17. na 18. rujna 1942. partizani su napali rudnik Pitomaču te je tom prilikom uništen velik dio inventara rudnika. Između ostaloga, uništeno je oko 100 metara pruge Pitomača – ugljenokop na devetom kilometru, oko 100 metara odvojka Stara kolonija od devetog kilometra i tri željezna vagona bez zavora od pet tona. Oštećeni su i utovarna rampa u željezničkome kolodvoru Pitomača, zgrada za ložionicu, drvena šupa za ugljen za lokomotive i za željeznički materijal i drvena šupa za motornu drezinu.

Pitomački rudnici u Pitomači nacionalizirani su Ukazom Prezidijuma Sabora Narodne Republike Hrvatske od 26. listopada 1946. Kao poduzeće od republičke važnosti nikada nisu bili oformljeni. Ušli su u sastav Koprivničkih rudnika pod administrativno-operativnim rukovodstvom (AOR) Glavne direkcije za ugalj Ministarstva industrije i rudarstva. U kolovozu 1947. obustavljen je rad u Pitomačkim rudnicima, a dio postrojenja toga poduzeća predan je rudnicima kojima su ta postrojenja bila neophodna. Između ostalog, razni dijelovi osnovnih sredstava predani su i Koprivničkim rudnicima. U 1948. Kotarski narodni odbor u Đurđevcu preuzeo je rudnik s postrojenjima i inventarom koji se u to vrijeme tamo nalazio i ponovo pokrenuo proizvodnju.



/Zeko - express

