

ŽELJEZNIČAR

BROJ 834 / SVIBANJ 2015.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



HŽ INFRASTRUKTURA



/ IZ SADRŽAJA

- /4 Renata Suša, intervju**
- /6 Ugovor o zajmu sa Svjetskom bankom**
- /9 Prezentacija Projekta Dugo Selo - Novska**
- /12 Hrvatski vlak s novim tehnološkim rješenjima**
- /15 Završena obnova kolodvora Bjelovar**
- /28 Putopis Galapagos**
- /30 Sudbina obitelji Gutmann**

/ IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Renata Suša

Glavni urednik: Ivan Kartelo

Izvršni urednik: Branimir Butković

Jezična urednica: Nataša Bunijevac

Uređivački odbor: Martina Elizabeta Lovrić,

Ivana Soljačić – Richter, Željko Kopčić,

Damir Čavar, Ivan Kartelo, Katarina Rakas

Grafičko oblikovanje: Oskar Pigac

Fotografija na naslovnici: Branimir Butković

Adresa uredništva:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefoni: 01/4534 288

telefaks: 01/4572-131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

Naklada: 1800 primjeraka

Tisak: HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

**Drage kolege,**

poštujući ova uistinu teška vremena i pitanja koja se svakodnevno otvaraju, odlučila sam napisati uvodnik za naš Željezničar. Skrivati probleme, gurati ih pod tepih i nadati se da će proći nije, jednostavno, moj način ni življenja, ni rada.

Jedan sindikalni vođa, kojemu nisam previše draga, opetovano me proziva. Naime, on i ja smo vrlo različiti, ali imamo i neke sličnosti. On voli lijepu književnost, kao i ja. Skloniji je klasicima jer su provjereni, ja volim klasike, no volim i suvremenu književnost. On to ne zna, ali oboje imamo sklonost literarnom izražavanju: jedan je od mojih snova napisati dobar roman. O njegovim snovima ne znam mnogo, ali za sada teži kraćoj formi. Njegova je najveća mana u tome što se zadovoljava niskom kvalitetom svojih

uradaka i teži senzacionalizmu: mora se reći kako je u trendu. S druge strane, moja je najveća mana to što ne mogu prigrbliti negativne likove kao svoje i pretočiti njihovu dušu na papir. Kako stvari stoje, bolje je da se oboje držimo svoje temeljne djelatnosti i usredotočimo na posao.

Kad sam došla u HŽ Infrastrukturu, nekoliko me stvari izrazito iznenadilo. Prva je bila percepcija o stanju u gospodarstvu i tvrtki. Naši ljudi strahuju za budućnost. Zaprepastio me stav jednog dijela radne zajednice: nećemo mijenjati ništa, vidi se da su teška vremena pred vratima, ali neka traje koliko može trajati, prodajte sve, samo da na taj način traje što je moguće dulje.

Prvoga tjedna uvidjela sam kako ovu tvrtku (oduvijek) vodi srednji menadžment. Isti ljudi posljednjih 20 godina. Da bi se dogodile potrebne promjene, ne mogu se dogoditi s istim ljudima. Mnogi broje smijenjene ljude, čekaju svoj trenutak, kombiniraju. Sve kombinacije ovoga svijeta ne mogu poništiti činjenicu da živimo u trenutku u kojem živimo, da su naša prava visoka i da će se prava morati korigirati, da će se odgovornost morati vratiti, da će se učinkovitost pratiti.

Mi jesmo u jednome smislu vojnička organizacija, vjerojatno svaka velika organizacija mora biti takva. Ali vojnička po odgovornosti. Pobrinut ću se da nema više izmicanja od odgovornosti i takvo ponašanje sankcionirati. Imam priliku sudjelovati u izgradnji bolje HŽ Infrastrukture, što u najmanju ruku znači postaviti dobre i ispravne ljude na vodeća mjesta. Mislim da ste se uvjerali kako to i provodimo. Ponekad i pogriješimo, ali čim uvidimo pogrešku, priznamo ju i promijenimo.

Ovisimo o državnom proračunu, a da bismo mogli tražiti veća prava, prvo moramo počistiti svoje dvorište, promijeniti ugled naše tvrtke u očima javnosti. A tu svatko od vas može pridonijeti.

Završila bih još jednom stvari koju smatram izrazito važnom: svatko tko je nadređeni radnik ima odgovornost prema vama. Svaki nadređeni radnik, cijela administracija, ima odgovornost biti vama na usluzi, dati vam sve informacije, pomoći pri obavljanju vašega posla, rješavati probleme s kojima se svakodnevno susrećete. Administracija i menadžment služe vama. Bez vas nema menadžmenta.

Nedavno sam prisustvovala apsurdnoj situaciji – reinženjeringu prometnih poslova. Predstavljena je organizacija bez izvršnih radova, kao da je važno samo koliko će biti šefova »kolodvorskih područja«, a izvršni radnici u tome reinženjeringu nisu nigdje ni spomenuti. Tragično je što većina prisutnih nije ni shvatila apsurd.

Ovo nam je prilika da zajedno napravimo bolju HŽ Infrastrukturu, tvrtku o kojoj ćemo se svi zajedno brinuti, kolodvor koji će biti najbolja moguća slika naše tvrtke, osmijeh prema putnicima ne košta ništa. Svatko od nas može napraviti razliku. Iskreno se nadam da ćete mi se pridružiti u tome.

Krenimo zajedno rješavati probleme koje zajednički možemo riješiti, krenimo stvarati bolju radnu atmosferu, krenimo graditi tvrtku kojom se ponosimo i koja će ostati i budućim generacijama željezničara.

predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture
Renata Suša

Renata Suša

»Samo zajedno možemo graditi bolju budućnost tvrtke«

Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture otvoreno o stanju u Društvu, promjenama, odnosu sa sindikatima i izazovima za Društvo.



predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture
Renata Suša

Gospođo Suša, ovo je Vaš prvi veliki intervju za Željezničar. Na čelu ste HŽ Infrastrukture već devet mjeseci i mnogo je toga iza Vas. Pretpostavljam da je bilo dobrih, ali i manje dobrih stvari. Kako sada doživljavate tvrtku, s obzirom na to da je prošlo dovoljno vremena i da ste stigli upoznati sustav, ali i ljude u njemu?

- Vrlo brzo nakon dolaska shvatila sam da je željeznica zaista posebna. Njena povijest čini ju jakom,

njena uloga u gospodarstvu nezaobilaznom. Za mene je bio velik izazov i činjenica da dolazim u tvrtku koja je trenutačno na europskoj razini posebna zbog velikih investicija, njihove pripreme te rješavanja gomile problema. Što se tiče operativnog poslovanja, vrlo sam brzo shvatila da se neke stvari ovdje moraju mijenjati, što smo i napravili, upravo zato što sam uvjeren da će te promjene u konačnici donijeti boljitak svima u tvrtki. Prostor za dodanu vrijednost još je uvijek vrlo velik.

Nisu svi s oduševljenjem dočekali Vaš dolazak. Prateći kronološki napise i reagiranja, čini se kako se neki nikako ne mogu pomiriti s nekim Vašim idejama i promjenama koje pokušavate provesti.

- Da... Neki su me dočekali s više oduševljenja, neki s izrazitom željom da što prije odem. Počelo je konstantnim zatrpavanjem poslom i iscrpljivanjem, a onda su uvidjeli kako ta strategija i nije najuspješnija jer oduvijek puno radim i volim raditi. Ali napadi na osobnoj razini nikad nisu ugodni, pokušaji diskreditacije znaju povrijediti. Takav način komunikacije nije moj stil i ne predstavlja moju borbu. Usredotočena sam na posao, znam da su moje namjere dobre, ulažem cijelu sebe u ovaj posao i znam da moram ponekad donijeti i odluke koje su bolne, ali pokušavam rješavati probleme, a ne bježati od njih.

Koji su najveći prigovori koje ste doživjeli otkad ste počeli raditi na čelu tvrtke?

- Jedan od njih je nagodba s HŽ Cargom. U trenutku imenovanja nova uprava imala je dvije opcije: naplatiti sve što je u tom trenutku Cargo imao na računu (eventualno nekoliko milijuna kuna) i poslati tvrtku u stečaj ili im dati vremena da se restrukturiraju i vrate dug. Poslovna logika išla je u smjeru drugog rješenja. I ljudska logika išla je u smjeru drugog rješenja. Sigurna sam da bi 95 % vas napravilo isto. To su ljudi s kojima ste radili godinama. Vi ih poznajete. Ja samo mogu zamisliti njihovu svakodnevicu i probleme. I tamo su neki Ante, Ivan ili Ana koji svakoga dana strahuju za svoj posao, strahuju hoće li moći platiti režije, kredite, maturalac djeci. I oni zaslužuju šansu.

Spomenuli ste da su Vas povrijedile i neke neistine o Vama. Na što ste točno mislili?

- Između ostalog, priče o mojoj plaći, za koju se govorilo da iznosi i 25 000 kuna. Moja plaća iznosi 18 439 kuna neto. I nije najveća u tvrtki. U prosjeku radim 12 sati dnevno, bez stanke, većinom nemam pauzu ni za ručak. Da se ne bismo krivo razumjeli, nemam problema s radom, volim raditi i došla sam napraviti dobro, za što ću se i boriti. Po satu sam sigurno plaćena manje od sindikalnog dužnosnika, čija prosječna plaća iznosi 12 197 kuna neto. Lako je usporediti trošak triju članova Uprave s troškom 12 sindikalnih dužnosnika. Ovdje sam doživjela raznorazne napade. Željela sam smanjiti troškove, pa tako primjerice za Božić nije bilo unajmljivanja vanjskih usluga za ukrašavanje prostora, nije bilo božićnih poklona, nije bilo proslave. To je odmah interpretirano kao da sam ateist. Ne, ja samo smatram da to u ovoj situaciji nije nužno i da postoje nužnije stvari. Između 200 000 kuna za to i pomoći bolesnim radnicima i njihovoj djeci, uvijek ću odabrati to drugo.

Jedna od odluka koje ste donijeli, a koja je izazvala negodovanje, jest povećanje najamnina za stanove koji su u vlasništvu HŽ Infrastrukture.

- Vremena su teška, sredstva su ograničena i svaka odluka kad se odnekud uzima teška je odluka. Nije mi bilo drago povećati najmnine za naše stanove. Ali još mi je teže gledati stanje tih stanova, u koje se nije ulagalo godinama, gdje krovovi prokišnjavaju. Znam da takve odluke nisu dokraja ispravne, nisu ispravne prema ljudima koji ulažu u svoje nekretnine i održavaju ih, no, nažalost, to je tek manji dio korisnika i u konačnici ta je odluka više dobra nego loša. Shvatila sam da se i moje ljudske kvalitete konstantno preispituju. Jedino zasad nitko nije rekao da kradem. Trudim se biti dobar čovjek, dana mi je velika moć i još veća odgovornost, dnevno donosim gomile odluka i ako vidite da sam negdje pogriješila, u svakom trenutku mi možete doći, poslati mail i upozoriti me na grešku. Bit će mi drago ako to ikako mogu popraviti.

Pred HŽ Infrastrukturom je doista izazovno razdoblje u kojem će se u okviru smanjenja prekomjernog deficita morati provesti uštede od 200 milijuna kuna. Budući da se one ne mogu provesti samo smanjenjem materijalnih troškova, morat



će se zadirati i u neka radnička prava koja su zajamčena kolektivnim ugovorom.

- Kad razgovaramo o pregovorima o kolektivnom ugovoru, u obilasku terena shvatila sam kako naši ljudi nemaju pravu informaciju. Inicijalno je bio cilj uštedjeti 75 milijuna kuna na plaćama do kraja ove godine. Detaljnom analizom došli smo do toga da to možemo učiniti tek na godišnjoj razini. Postoje duboke nepravde u sustavu. Primjerice dok je nekima satnica u punom iznosu uključena u kolektivni ugovor i pravilnik o radu, drugi dobivaju dodatak od 25 % koji je zajamčen samo kolektivnim ugovorom. Predloženo je da se taj dodatak smanji na 20 %, ali Uprava je svjesna što to znači za velik broj naših ljudi i ti ljudi će imati dodatak do izrade novog sustava plaća, kada će im to biti garantirano temeljnom plaćom, kao što je to slučaj sa svima ostalima. Sindikati su nas prozivali kako se usuđujemo direktno komunicirati sa zaposlenicima. Ja bih samo potvrdila da smo svi jednaki i svi imaju pravo na informaciju, pogotovo takvu koja direktno utječe na kvalitetu vaših života, i nastaviti ćemo vas obavještavati o svakoj fazi razgovara.

Što možemo očekivati u narednom razdoblju?

- Nema razloga za strah. Oni koji rade svoj posao kvalitetno i savjesno ne moraju se bojati. Može se i pogriješiti, jer svi griješimo, ali za greške koje dovode u pitanje sigurnost ljudskih života nema tolerancije. Ni za njih, ni za njihove nadređene. Što se tiče uskrate nekih prava, ona će se morati provesti, no smanjenja neće biti tako drastična kao što su to prezentirali sindikati, nakon čega smo ih demantirali.

Što ako se planirane uštede ne provedu? Može li doći u pitanje poslovanje Društva, a samim time i isplata plaća?

- Da, moram to jasno i glasno reći. Uštede i odricanja su jednostavno nužna, premda neki misle da ako budu dovoljno glasni i tvrdoglavi u svojim zahtjevima, novci će se već nekako stvoriti. Situacija je teška, ne možemo više samo zažmiriti, zagrabiti u državnu kasu. Naime, takva su nas razmišljanja dovela do ovoga gdje jesmo i više si to ne možemo priuštiti.

Kakva je trenutna situacija u Društvu u vezi sa strateškim projektima koji su u planu?

- Trenutačno u pripremi imamo projekte vrijedne preko dvije milijarde eura. To je ogroman i složen posao. U fazi natječaja imamo spremne projekte vrijedne preko 260 milijuna eura, a do kraja godine cilj je imati spremna još tri projekta, ukupne procijenjene vrijednosti preko 120 milijuna eura.

Za kraj, što želite poručiti svim radnicima HŽ Infrastrukture?

- Prije svega im želim poručiti da vjeruju u ovo što radimo. Ja sam relativno mlada osoba, ali s velikim radnim iskustvom i entuzijazmom da napravim dobar posao ovdje. Uvjerena sam u to da smo na pravom putu. Na tom putu trebamo pomoć svakog radnika HŽ Infrastrukture i međusobno povjerenje. Samo zajedno možemo stvoriti bolju radnu atmosferu, pa zato još jednom pozivam radnike da koračamo istom stazom jer ćemo samo tako izgraditi tvrtku kojom ćemo se ponositi i koja će ostati u zalag budućim generacijama.

Ugovor o zajmu sa Svjetskom bankom

Vrlo povoljni uvjeti



HŽ Infrastruktura d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. potpisali su Ugovor o zajmu sa Svjetskom bankom za financiranje Projekta održivih hrvatskih željeznica u Europi. Ukupan iznos zajma je 163,5 milijuna eura, od čega se gotovo polovina iznosa odnosi na HŽ Infrastrukturu (79 milijuna eura).

Kreditni se zahtjev HŽ Infrastrukture u najvećem dijelu odnosi na investicije u željezničku infrastrukturu čiji je cilj poduprijeti povećanje kapaciteta i pouzdanosti pruge. Dio kredita u iznosu od 13,7 milijuna eura odnosi se na zbrinjavanja zaposlenika, njihovu obuku te otpremnine.

Kamatna stopa za HŽ Infrastrukturu iznosi 0,44 % što će rezultirati uštedama u troškovima kamata u iznosu od 97 milijuna kuna za ukupnog trajanja kredita u odnosu na uvjete financiranja koje nude komercijalne banke.

Razvojni je cilj projekta poboljšanje razine usluge i dugoročna financijska održivost javnoga željezničkog sektora u Hrvatskoj.

Priprema zajma bila je vrlo složena 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 te su za financiranje odabrani projekti koji su prioritetni, ekonomski najisplativiji i kojima će ostvariti najveće prednosti za željeznicu te za njezine krajnje korisnike.

Tako je primjerice riječ o modernizaciji osiguranja na željezničko-cestovnim prijelazima, uklanjanju kritičnih točaka na prugama, remontu željezničkih mostova i tunela i određenih pružnih dionica, osuvremenjivanju kolodvora i stajališta itd.

- Kombiniranjem bespovratnih sredstava iz EU-ovih fondova i zajmova razvojnih banaka za projekte koji ne ispunjavaju kriterije za financiranje iz EU-ovih fondova postiže se najpovoljnija struktura izvora financiranja kojom će se u dužem roku povećati razina konkurentnosti i poboljšati stanje željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj kao ekološki najprihvatljivijeg i najpovoljnijeg oblika kopnenog prijevoza – rekla je u ime HŽ Infrastrukture voditeljica projekta Iva Bakula.



Iva Bakula, voditeljica projekta

Na potpisivanju Ugovora sudjelovao je i ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić koji je tom prilikom naglasio kako željeznička društva tim ugovorom dobivaju do sada najpovoljnije zajmove:

- Ovi krediti našim će željezničkim tvrtkama omogućiti dodatnu optimizaciju poslovnih procesa, biti pomoć prilikom refinanciranja nepovoljnih kredita dizanih u prošlosti uz

visoke kamate te poslužiti i za nove investicije važne za opstojnost hrvatskoga željezničkog sustava. Ovi krediti imaju za cilj i smanjenje budućih državnih subvencija. Na godišnjoj će razini svako od društava zahvaljujući ovome kreditu postići uštede od 75 do 85 milijuna kuna.

Mamta Murthi, regionalna direktorica Svjetske banke za središnju Europu i baltičke zemlje, povodom potpisivanja triju ugovora o zajmu Svjetske banke hrvatskim željezničkim društvima dodala je:

- Iznimno nam je drago što možemo podržati Vladu Republike Hrvatske u razvoju financijski održivoga željezničkog sektora koji se može natjecati na zahtjevnome tržištu Europske unije i pomoći Hrvatskoj da naglasi svoju ulogu važnoga prometnog pravca za središnju i južnu Europu. Također, projekt će željezničkim operatorima omogućiti da učinkovitije koriste infrastrukturu koja je financirana EU-ovim sredstvima, sačuvati javne resurse za ulaganja te smanjiti potrebu za subvencioniranjem poslovanja.

Sporazum s fakultetima

Rad na povećanju sigurnosti opreme

HŽ Infrastruktura potpisala je 8. svibnja Sporazum o poslovno-tehničkoj suradnji sa Sveučilištem u Zagrebu, Fakultetom prometnih znanosti, Građevinskim fakultetom, Fakultetom elektrotehnike i računarstva te Fakultetom strojarstva i brodogradnje.



Sporazum su u Rektoratu Sveučilišta u Zagrebu potpisali predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša, rektor Sveučilišta u Zagrebu prof. dr. sc. Damir Boras, dekan Fakulteta prometnih znanosti prof. dr. sc. Hrvoje Gold, dekan Građevinskoga fakulteta prof. dr. sc. Neven Kuspilić, dekan Fakulteta elektrotehnike i računarstva prof. dr. sc. Mislav Grgić i dekan Fakulteta strojarstva i brodogradnje prof. dr. sc. Zvonimir Guzović.

- Cilj Sporazuma je povećati sigurnost ugrađene opreme na hrvatskim prugama. Osim toga, zajednica ova četiri fakulteta može dati važan doprinos u testiranju ispravnosti elemenata koji se ugrađuju na naše pruge, rekla je predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša.

Tomislav Josip Mlinarić s Fakulteta prometnih znanosti istaknuo je važnost konzorcija tehničkih fakulteta.

- Važnost ovog sporazuma i suradnje odnosi se na područje vezano uz certificiranje i mjerenje opreme koja se ugrađuje, prometno praćenje sustava signalno-sigurnosnih uređaja, kako bi se oprema koja će se kroz te projekte ugrađivati u infrastrukturu što kvalitetnije koristila. Doprinos ovog sporazuma mogućnost je da postanemo središte izvrsnosti za ta pitanja u ovome dijelu Europe i da usluge koje ćemo de facto razvijati zajedno s HŽ Infrastrukturom pružamo željeznicama u okružju – rekao je Mlinarić.

Očekivano zadovoljan je bio i rektor Sveučilišta u Zagrebu Damir Boras koji je istaknuo da je i u tehničkom i u primijenjenom smislu ova suradnja dobra jer je idealan poligon za unapređenje tehnologije, što znači da će se moći obrazovati mlade stručnjake.

Zamjenik resornog ministra, Zdenko Antešić naglasio je kako je željeznički sustav važan Vladi RH koja ga prati i podržava u procesima njegova daljnjeg razvoja i novih ulaganja:

- U isto vrijeme Vlada nastoji ulagati u razvoj znanosti u RH, ali i poticati što tješnje veze između znanosti i istraživanja te gospodarstva. Upravo ovaj događaj kojem danas prisustvujemo je na tome tragu.

Na potpisivanju Sporazuma bili su i predstavnici tvrtki Končar d. d. i Altpo te predstavnici neovisnoga istraživačkoga centra izvrsnosti Multitel Asbl. iz Monsa u Belgiji.

Peti ugovor o pristupu infrastrukturi

Novi prijevoznik na našim prugama

HŽ Infrastruktura potpisala je ugovor s teretnim prijevoznikom Train Hungary Kft, Podružnicom iz Zagreba o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske.

U ime upravitelja željezničke infrastrukture Ugovor je potpisala predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša, a u ime željezničkog prijevoznika pravni zastupnik prijevoznika Predrag Umičević.

Osim osnovnog ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi RH, potpisani su ugovori o isporuci električne energije za vuču vlakova te korištenju uslužnih objekata na mreži hrvatskih pruga.

Predsjednica Uprave Renata Suša izrazila je zadovoljstvo dolaskom još jednog željezničkog prijevoznika na hrvatske pruge, posebno zato jer najavljuje velik opseg teretnog prijevoza.

Optimističan je bio i predstavnik tvrtke Train Hungary Kft Predrag Umičević koji je posebno pohvalio suradnju s HŽ Infrastrukturom. Budući da Train Hungary Kft kao privatni željeznički prijevoznik ima veliki kapacitet lokomotiva i teretnih vagona, prijevoznik je najavio poboljšanje kvalitete željezničkih usluga u teretnome prijevozu, što će se, smatraju u toj tvrtki, odraziti na pozitivne



promjene u gospodarstvu. Tvrtki Train Hungary Kft namjera je kroz investicije povećati opseg teretnog prijevoza postojećih te novih klijenata, odnosno zaposliti veći broj radnika.

Do sada HŽ Infrastruktura potpisala je ugovor o pristupu željezničkoj infrastrukturi sa četiri željeznička prijevoznika specijalizirana za teretni prijevoz.

Modernizacija pruge Vinkovci - Vukovar

Znatan doprinos lokalnom gospodarstvu

Dana 13. svibnja predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša i ministar Siniša Hajdaš Dončić obišli su Vukovarsko-srijemsku županiju i željeznički kolodvor Vinkovci.



Tijekom posjeta Suša je informirala ministra Hajdaša Dončića o aktivnostima Projekta rekonstrukcije, nadogradnje i elektrifikacije postojeće jednokolosiječne željezničke pruge Vinkovci – Vukovar u duljini od 18,2 km. Željeznička pruga Vinkovci – Vukovar povezuje nekadašnji X. paneuropski koridor sa VII. paneuropskim riječnim koridorom.

Ministar Hajdaš Dončić izrazio je zadovoljstvo time što će HŽ Infrastruktura do kraja ove godine ishoditi sve građevinske dozvole za elektrifikaciju i modernizaciju pruge Vinkovci – Vukovar što će rezultirati podizanjem brzine vlakova na toj dionici: - Ovaj projekt vrijedan je oko 420 milijuna kuna, koji će se sufinancirati iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija

2014. - 2020. To je izravno ulaganje u Županiju, a elektrifikacija pruge omogućit će novim Končarevim vlakovima da voze i na ovoj dionici. Kao i u ovom projektu, sufinanciranom sredstvima iz EU-ovih fondova, trebamo se okrenuti financijskim sredstvima iz Bruxellesa.

Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša izjavila je da je Projekt rekonstrukcije, nadogradnje i elektrifikacije postojeće jednokolosiječne željezničke pruge Vinkovci – Vukovar jedan od projekata najspremnijih za natječaje sufinanciranja iz EU-ovih fondova:

- Dobili smo pozitivno mišljenje o studiji utjecaja na okoliš, a potrebne lokacijske dozvole očekujemo uskoro. S obzirom na to da Projekt ne zahtijeva otkup većeg broja zemljišnih čestica, građevinsku dozvolu trebali bismo ishoditi do kraja ove godine. Paralelno ćemo u HŽ Infrastrukturi raditi na natječaju za radove. Modernizacija i elektrifikacija ove pruge znatno će doprinijeti razvoju gospodarstva Županije i cijelog ovog područja.

Tijekom obilaska Vukovarsko-srijemske županije ministar Hajdaš Dončić i gradonačelnik Vinkovaca Mladen Karlić potpisali su Ugovor za izradu Masterplana Grada Vinkovaca za promet u vrijednosti 504.443,00 kuna, čijih se 85 posto sufinancira iz Europskog fonda za regionalni razvoj.

Potpisivanju Ugovora prisustvovala je i Mirta Štrk, direktorica Agencije za razvoj i investicije Grada Vinkovaca VIA d.o.o, koja je Gradu Vinkovcima partner na projektu.

Izradom Masterplana riješit će se problem nepostojanja odgovarajućih strateških dokumenata u području prometa na razini Grada, a odredit će se i prioritete, ciljevi i mjere kroz koje će se definirati projekti koji će se moći prijavljivati za sufinanciranje iz fondova Europske unije kao što su izgradnja biciklističkih staza i putova, rješavanje tzv. uskih grla u prometu, poboljšanje javnog prijevoza i pronalaženje okolišno prihvatljivih prometnih rješenja.





Ulaganje u budućnost!
Europska unija

Projekt Dugo Selo – Novska

Prezentacija projekta u Ivanić Gradu

Predstavnici HŽ Infrastrukture, investitora projekta sufinanciranog iz EU-ovih fondova, u svibnju su građanima Ivanić Grada prezentirali projekt Dugo Selo – Novska.

Voditelj projekta HŽ Infrastruktura Danijel Bicak u četvrtak 21. svibnja u Pučkom otvorenom učilištu prezentirao je građanima Ivanić Grada dio projekta Modernizacije i rekonstrukcije postojećeg kolosijeka te izgradnje drugog kolosijeka odnosno nove dvokolosiječne pruge na pojedinim dionicama željezničke pruge Dugo Selo – Novska, djela koji se odnosi na Ivanić Grad. Projekt koji obuhvaća pružnu dionicu u dužini 84 km od strateške je važnosti za unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj, važnosti za cjelokupan razvoj željezničke mreže.

Cilj prezentacije bio je upoznati građane s planiranim zahvatima, planiranom dinamikom provedbe projekta i ostalim podacima važnima za lokalnu zajednicu. Međutim, prisutne građane najviše je zasmatala loša obaviještenost o skupovima vezanima uz projekt. Najveći broj pitanja odnosio se na probleme vezane uz rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, a izrazili su i zabrinutost hoće li vrijednost njihovih nekretnina biti odgovarajuće obeštećena. Pozivali su i na građanski neposluš ako se situacija u međuvremenu ne razjasni. Budući da su upiti građana bili brojni, Danijel Bicak dogovorio je s gradonačelnikom Grada i svima zainteresiranima sljedeći susret predviđen za dodatna pitanja, posebice ona vezana uz imovinskopravne odnose. Izrada prezentiranog projekta usklađena je s urbanističkim planom Ivanić Grada.

Inače, izrada projektne dokumentacije za projekt Dugo Selo – Novska definirana je Operativnim programom za promet 2007. – 2013. te je sufinancirana iz fondova Europske unije s 85 % sredstava. Projektna dokumentacija predstavlja podlogu za

apliciranje za sredstva iz EU-ovih fondova potrebna za provedbu projekta predviđenog u razdoblju od 2018. do 2022. godine, a procijenjena vrijednost investicije je 572,5 milijuna eura. Završetkom tog projekta dosadašnja jednokolosiječna pruga Dugo Selo – Novska, s trenutno dozvoljenom vožnom brzinom do 80 km/h te relejnim sustavom upravljanja opremit će se elektroničkim sustavom upravljanja a brzina vlakova na dvokolosiječnoj pruzi bit će do 160 km/h. Rekonstruirat će se kolodvori Dugo Selo, Ivanić Grad, Kutina, Popovača i Novska, ostali kolodvori prenamijenit će se u željeznička stajališta i otpremništa vlakova, a željezničko-cestovni prijelazi će se denivelirati.

U tijeku je priprema projekta i ostale projektne dokumentacije potrebne za provedbu tog projekta. Ugovor o projektiranju za radove na postojećem kolosijeku i denivelaciji postojećih željezničko-cestovnih prijelaza Dugo Selo – Novska, faza 1 potpisali su HŽ Infrastruktura d.o.o. kao naručitelj i DB International GmbH iz Njemačke u konzorciju sa Željezničkim projektним društvom d.d.i Granovom d.o.o. iz Hrvatske. Ukupna vrijednost izrade projekta je 5,4 milijuna eura, od čega 85 % sufinancira Europska unija. Ugovor izrade projekata i ostale projektne dokumentacije potrebne za fazu 2 i 3 HŽ Infrastruktura d.o.o. potpisala je s tvrtkom Tyspa iz Španjolske u konzorciju s tvrtkama SA Egis Rail iz Francuske, INECO iz Španjolske i IPZ d.d. iz Hrvatske. Ukupna vrijednost izrade tog djela projekta je 10,2 milijuna eura, a Europska unija sufinancira i taj projekt s 85 % sredstava iz fondova.

Na području Ivanić Grada predviđeni su rekonstrukcija željezničkog kolodvora, denivelacija postojećih prijelaza i izgradnja podvožnjaka u Vulinčevoj ulici, podvožnjaka Boltov Brijeg i Deanovec, prenamijena kolodvora Deanovec u željezničko stajalište te izgradnja nadvožnjaka Caginec u industrijskoj zoni.

5. skupština Saveza za željeznicu

Aktivni zagovornici željeznice

Savez za željeznicu održao je petu redovitu godišnju skupštinu 21. svibnja u zagrebačkom hotelu Palace.

Skupštini je prisustvovao veliki broj izaslanika i gostiju iz gotovo svih udruga i poduzeća koje Savez okuplja kao krovna organizacija za boljitak željezničkog prometa u Hrvatskoj. Tijekom Skupštine podnesen je financijski izvještaj i izvještaj o radu, dok su predložene i izmjene Statuta. Tom prilikom obilježena je i sedma obljetnica djelovanja Saveza za željeznicu. Skupštinu je otvorio Branko Kreš, predsjednik Saveza.

U sedam godina Savez za željeznicu sudjelovao je u četiri projekta vezana uz željeznički promet sufinancirana iz različitih EU-ovih fondova, dok je kao vanjski konzultant sudjelovao u tri projekta. Također, sudjelovao je kao konzultant na pripremi projektnih prijedloga koji su aplicirani za financiranje iz

/ Piše: Antonio Pašalić
/ Foto: Ante Klečina



sredstava EU-ova fonda. Izvještaj o radu udruge, u kojem je obrađeno razdoblje od 1. lipnja 2014. do 1. svibnja 2015., iznio je Slavko Štefičar kao glavni koordinator.

Sastanak UIC-ove radne skupine

HŽ Infrastruktura domaćin sastanka

U Zagrebu je 23. travnja održan sastanak međunarodne radne skupine u cilju razvoja sigurnosti željezničkog sustava.

U sjedištu HŽ Infrastrukture održan je sastanak zajedničke radne skupine Međunarodne željezničke unije (UIC) System Safety Management Group (SSMG)/CER Safety Support Group, koja se kontinuirano bavi pitanjem razvoja sustava upravljanja sigurnošću i ostalim pitanjima povezanim sa sigurnošću željezničkog sustava u suradnji s Europskom željezničkom agencijom (ERA) i ostalim željezničkim interesnim udruženjima kao što su Europski upravitelji infrastrukture (EIM) i Međunarodna grupa za suradnju državnih inspekcija željezničkog prometa (ILGGRI).

Radnom skupinom predsjedava Jean-François Meunier iz Francuskih državnih željeznica (SNCF), a stručni članovi dolaze iz različitih europskih željezničkih prijevoznika, odnosno holding društava: SNCF-a, Austrijskih saveznih željeznica (ÖBB), Švicarskih saveznih željeznica (SBB/CFF), Belgijskih državnih željeznica (SNCF), Španjolskih državnih željeznica (RENFE), Poljskih državnih željeznica (PKP), Slovačkih željeznica (ZSSK), Čeških željeznica (ČD), Njemačkih željeznica (DB), Nizozemskih

željeznica (NS), Udruženja britanskih putničkih željezničkih prijevoznika (ATOC), talijanskog željezničkog prijevoznika Trenitalia; odnosno upravitelja infrastrukture: belgijskog Infrabel, britanskog NetworkRaila, španjolskog ADIF-a, švedskog Trafikverketa, talijanskog RFI-a, ureda za željezničku sigurnost i standardizaciju u Velikoj Britaniji RSSB-a, a od 2011. i iz HŽ Infrastrukture.

Skup je u ime HŽ Infrastrukture pozdravio član Uprave Željko Kopčić. Teme sastanka bile su uloga HŽ Infrastrukture u sigurnosti željezničkog sustava u RH, o čemu je izlagao Goran Nuić iz Poslova upravljanja sigurnošću, primjena procesa žurne procedure informiranja u slučaju ugroze sigurnosti željezničkog sustava (JNS Urgent Procedure Process), primjena Zajedničke sigurnosne metode (ZSM) za ocjenu sukladnosti (Uredbe 1158 i 1169/2010/EZ), certificiranje subjekata nadležnih za održavanje željezničkih vozila (CECM, te plan budućih sastanaka SSMG/CER SSG-a).

Sastanak radne skupine bio je uspješan i pružio je priliku za razmjenu znanja i iskustava, ali i prezentaciju HŽ Infrastrukture kao upravitelja infrastrukture koji posvećuje najveću moguću pozornost sigurnosti željezničkog sustava.

Izvješće o sigurnosti u prometu u EU-u

/ Piše: Ante Klečina

Vlak čak 26 puta sigurniji od automobila

Europska komisija izdala je 24. ožujka opsežno izvješće o sigurnosti u prometu za područje EU-a za razdoblje od 2005. do 2012. godine. U tom je razdoblju putovanje vlakom bilo čak 25 puta sigurnije od putovanja automobilom.

U Njemačkoj je vjerojatnost da ćete poginuti u vlaku 58 puta manja od vjerojatnosti da ćete poginuti u automobilu, dok je na primjer u Austriji vlak čak 78 (!) puta sigurniji od automobila. Svakako veseli i podatak da na primjer u Estoniji, Luksemburgu, Irskoj i Sloveniji u promatranome razdoblju nije poginuo ni jedan putnik.

Europska komisija u izvješću je iznijela podatke o broju poginulih i ozlijeđenih u različitim vrstama prometa na milijardu prijeđenih putničkih kilometara (PKM). Težište je bilo na cestovnome prometu kao neprikosnoveno najnesigurnijoj vrsti prometa u Europi. Naime, na svakih prijeđenih milijardu PKM-a u Europi u prosjeku pogine čak 3,6 putnika. Neslavni rekord u promatranome razdoblju drži Rumunjska s čak 14,6 poginulih, dok je cestovni promet najsigurniji u Nizozemskoj i Velikoj Britaniji, gdje je zabilježeno 1,9 poginulih na milijardu PKM-a.

Željeznički promet puno je sigurniji od cestovnoga. Na milijardu PKM-a na području EU-a u prosjeku pogine tek 0,14 putnika u vlaku, što željeznicu čini čak 26 puta sigurnijom vrstom prometa. Situacija varira od zemlje do zemlje, no neslavni rekord drži Rumunjska gdje su zabilježena 0,64 poginula na milijardu PKM-a. U Nizozemskoj, unatoč velikoj razini sigurnosti u cestovnome

prometu, putovanje vlakom čak je 95 puta sigurnije. Jako je dobra situacija i u Austriji gdje je željeznički promet čak 78 puta sigurniji od cestovnog.

Njemačka je jedna od europskih zemalja koja generira najveće količine putničkog i teretnog prijevoza. Povodom izlaska izvješća Europske komisije njemački je Allianz pro Schiene (Savez za željeznicu) javno komentirao rezultate koji se odnose na Njemačku. Željeznički je promet, barem što se broja poginulih tiče, u Njemačkoj četiri puta sigurniji od autobusnog prijevoza i čak 58 puta od cestovnog prometa. To stvara jasnu sliku da je javni prijevoz u cjelini višestruko sigurniji od automobilske. Ako se promatra broj ozlijeđenih u prometnim nesrećama, željeznica je 111 puta sigurnija od automobilske prijevoza i 33 puta od autobusnog prijevoza.

Dirk Flege, direktor njemačkog Saveza za željeznicu, tom je prigodom izjavio:

- Ni u jednoj europskoj zemlji putovanje automobilom nije sigurnije od putovanja vlakom. U mnogim je zemljama »Vizija nula« već dosegnuta u putovanju vlakom, dok smo još uvijek vrlo daleko od ostvarenja te vizije na cestama. Kako bi putovanje cestama postalo znatno sigurnije, osim samih mjera unapređenja cestovnog prometa, bit će potrebno i veliki postotak putnika preusmjeriti na višestruko sigurniju željeznicu.

Iako se povremeno razmatra kroz određene eksterne troškove prometa, sigurnost željezničkog prometa često se ne ističe dovoljno kao prednost željeznice. Ljudske živote nemoguće je nadomjestiti i brojka od 400 poginulih na cestama svake godine prevelik je danak za hrvatsko društvo.

Ugovor o izradi Master plana

Most između nacionalne strategije i lokalnih potreba



U utorak 5. svibnja u Varaždinu ministar pomorstva, prometa i infrastrukture dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić kao upravljačko tijelo i varaždinski župan Predrag Štromar kao nositelj projekta potpisali su Ugovor o sufinanciranju projekta izrade Master plana integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području sjeverne Hrvatske vrijedan 5,2 milijuna kuna.

Potpisivanju Ugovora o izradi Master plana kao općeg prometnog plana za dugoročno prometno planiranje sjeverne Hrvatske koji obuhvaća tri županije prisustvovali su i župan Koprivničko-križevačke županije Darko Koren te župan Međimurske županije Matija Posavec, koji će s Varaždinskom županijom supotpisati i zajednički partnerski ugovor.

Postojanje Master plana uvjet je za osmišljavanje novih projekata kroz koje će se ulagati u održiv, djelotvoran, siguran i učinkovit prometni sustav sjeverne Hrvatske. Naime, da bi odobrila bespovratna sredstva za neki projekt, EU očekuje da je taj projekt ucrtan u svim lokalnim, regionalnim i nacionalnim strategijama. Spomenuti generalni plan prometnog razvoja sjeverne Hrvatske stvorit će uvjete za uspostavu sustava integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području Varaždinske, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije.

- Ugovor za izradu master plana koji smo potpisali s Varaždinskom županijom kao nositeljem projekta jedan je deset koje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture potpisuje s lokalnim i regionalnim upravama i razvojnim agencijama. Vrijednost tih 10 ugovora ukupno iznosi 43 milijuna kuna, od čega su 85 posto bespovratna sredstva Europske unije, a županije, kao korisnici projekata, osiguravaju 15 posto iznosa. Hrvatska u razdoblju od 2014. do 2020. na raspolaganju ima 1,55 milijardi kuna za projekte koji će proizići upravo iz tih master planova koje rade jedinice lokalne i regionalne uprave. Master planove će ocijeniti JASPERS, ured zajedničke pomoći Europske komisije, i ne očekuju se prepreke koje bi spriječile da projekti koji proizilaze iz master planova ne krenu u apliciranje za sredstva iz EU-ovih fondova. A oni će dati odgovore na pitanja rješavanja

prometnih problema kao što su sigurnost u prometu i prometna zagušenja – rekao je prilikom potpisivanja Ugovora ministar Hajdaš Dončić.

Bez obzira na administrativne podjele među županijama, taj master plan pridonijet će boljoj i učinkovitijoj prometnoj povezanosti cijele regije i njezinih građana. Kroz područje sjeverne Hrvatske proteže se mreža od 297 km željezničkih pruga, 514,5 km državnih, 1140,50 km županijskih te 1278,60 km lokalnih cesta, u koje u narednih nekoliko godina Ministarstvo sa svojim resornim poduzećima ulaže oko 500 milijuna eura iz EU-ovih fondova. On će objediniti potrebe i planove 66 općina i 12 gradova, javne i privatne pružatelje usluga, prijevoznike, gospodarstvenike, a što je najvažnije i neprofitne udruge.

Izražavajući zadovoljstvo potpisivanjem ugovora, varaždinski župan Predrag Štromar rekao je to da je glavni cilj tog projekta brzo organizirati javni prijevoz koji će biti 30 posto jeftiniji, a do svih gradova i županija vodit će dvostruko više linija za građane. Inače, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture kroz Operativni program Promet 2007. – 2013. lokalnim i regionalnim upravama i samoupravama dodjeljuje 43 milijuna kuna za izradu master planova. Prvi takav ugovor za provedbu Glavnog plana razvoja riječkog prometnog pravca u vrijednosti 3,5 milijuna kuna potpisan je u Rijeci krajem veljače 2015. godine. O tada do kraja svibnja bilo je potpisano još devet takvih ugovora, i to s Karlovačkom, Dubrovačko-neretvanskom i Brodsko-posavskom županijom, gradovima Šibenikom, Vinkovcima i Zadrom te Regionalnom razvojnom agencijom Slavonije i Baranje te za zagrebačko područje. Master planove se zamišlja kao mostove između nacionalne Prometne strategije RH i projekata lokalne jedinice, a koji će biti aplicirani za sredstva iz EU-ovih fondova. U razdoblju od 2014. do 2020. za njih je predviđeno 1,55 milijardi kuna. Lokalne zajednice će kroz izradu takvih dokumenta sagledavati sve postojeće i do sada planirane prometne projekte na svojem području kako bi ih se smisleno uklopilo u cjelinu s ciljem da se udovolji potrebama građana i da budu razvojni za gospodarstvo određenog područja. Tako će se spriječiti mogućnost izrade projekta i velikih infrastrukturnih ulaganja bez podataka o prometu i potrebama građana. Master planovi bit će polazni dokumenti za daljnje izrade prometnih studija i ulaganja u gradnju prometnica i drugih prometnih sadržaja.

Končar-Električna vozila d.d.

Prvi hrvatski vlak s novim tehnološkim rješenjima

Promotivna vožnja modernog elektromotornog vlaka koji je prema najnovijim tehnološkim postulatima proizvela je tvrtka Končar-Električna vozila d.d. odškrinula nam je vrata u novu eru željezničkog prometa u Hrvatskoj. Tim povodom nam je Ivan Bahun, predsjednik Uprave Končar-Električna vozila d.d., predstavio dosadašnji tijek aktivnosti vezan uz proizvodnju i prve dojmove nakon izlaska prvih vlakova na naše pruge.



Prvi od 32 elektromotorna vlaka, koje je naručio HŽ Putnički prijevoz, uspješno je isporučen i pušten u promet 9. travnja 2015. Kako teče proizvodnja ostalih vlakova?

- Vlakovi se isporučuju planiranom dinamikom, prema ugovorenim rokovima.

Koliko je do sada proizvedeno i isporučeno vlakova, odnosno koliko je isporuka planirano tijekom 2015.?

- Do sada su isporučena tri elektromotorna vlaka za regionalni prijevoz, a do kraja 2015. predviđena je isporuka još deset elektromotornih i jednog dizelskog električnog vlaka za regionalni prijevoz te šest elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz.

Osim elektromotornih vlakova, očekuje se isporuka prvoga naručenog dizelskog motornog vlaka. U kojoj se fazi proizvodnje on nalazi? Hoće li to biti prototip ili ćete se odlučiti za Gredeljevo rješenje?

- TŽV Gredelj isporučio je HŽ Putničkom prijevozu 2012. prototip dizelskoga električnog vlaka. Tvrtka Končar opremila je vlak, sukladno konzorcijskome ugovoru između društava Končar i TŽV Gredelj, pretvaračima glavnih i pomoćnih pogona, sustavom upravljanja i komunikacija te uredila interijer upravljačnice, a tvrtka Siemens napravila je okretna postolja. U samome projektu naše je društvo dalo punu podršku TŽV Gredelju u smislu sistem-integracije opreme u funkcionalni sustav. Trenutačno naši stručnjaci sudjeluju u ispitivanjima

projektirane brzine vlaka od 160 km/h. Za ugovorene dizelske električne vlakove za HŽ Putnički prijevoz koristili smo tehnička rješenja Končarovih serijskih elektromotornih vlakova 6112 uz promjenu sustava napajanja. Naime, na krovu vlaka umjesto transformatora smjestili smo powerpack, dizelsku generatorsku grupu koja proizvodi električnu energiju za napajanje vlaka. Unifikacijom je omogućeno korištenje ključnih podsustava u oba modela vlaka (sanduci, okretna postolja, sustavi upravljanja i komunikacija, interijeri). Tijekom svibnja završavamo montažu prvog iz serije dizelskih električnih vlakova.

U vlakove je ugrađeno oko 70 posto domaće opreme. Koji su najvažniji Končarovi suradnici u proizvodnji opreme i komponenata?

- U proizvodnji vlakova sudjeluje desetak Končarovih društava, veći broj domaćih i stranih tvrtki te hrvatskih obrtnika.

Prototip elektromotornog vlaka za regionalni prijevoz bio je izložen na sajmu prijevozne industrije i tehnologije InnoTrans 2010. u Berlinu. Postoji li interes stranih prijevoznika za narudžbu tih vlakova?

- Međunarodna promocija niskopodnog vlaka svrstala je naše Društvo na popis malobrojnih svjetskih proizvođača modernih vlakova s vlastitim rješenjima. Svakako da postoji interes za naš proizvod, a naša izvozna strategija zasniva se na promociji i plasiranju niskopodnih vlakova i tramvaja na stranim tržištima. Kako će se vlakovi održavati nakon što budu pušteni u promet? Tko će ih održavati?

- U ugovoru sklopljenom s tvrtkom HŽ Putnički prijevoz stoji odredba prema kojoj smo obvezni održavati vlakove tijekom jamstvenog roka. S obzirom na to da je za održavanje tih vlakova neophodno specijalističko znanje i posebna oprema za održavanje, praksa je svugdje u svijetu da ga proizvođači vlakova održavaju i nakon jamstvenog roka.

Kakvi su dojmovi prijevoznika, odnosno putnika o novome vlaku koji vozi prema Koprivnici i Sisku?

- Prema dostupnim medijskim informacijama i iz neposrednih kontakata s korisnicima, možemo reći da smo iznimno zadovoljni, pa očekujemo da će se uvođenjem tih modernih vlakova povećati i broj korisnika željezničkog prijevoza.

Zbog pojačane proizvodnje vlakova za HŽ Putnički prijevoz najavili ste nova zapošljavanja u svojoj tvrtki. Koji su profili radnika trenutno najtraženiji i koliko ste ih do sada zaposlili?

- Organizacija proizvodnog procesa ne zahtijeva znatnija dodatna zapošljavanja. Unatoč tome povećali smo broj radnika na poslovima montaže interijera.

Jeste li osobno zadovoljni cijelim projektom? Jesu li Vaša očekivanja u vezi s pokretanjem domaće proizvodnje ispunjena?

- Realizacija ovako velikog projekta u Hrvatskoj svakako je izniman pothvat i svatko tko sudjeluje u njemu sigurno je ponosan na tu činjenicu. Iako je cijeli posao vođen i koordiniran iz našega Društva, on je rezultat rada velikog broja ljudi u raznim tvrtkama. Tim projektom dali smo snažan poticaj domaćoj industriji. Naime u njegovoj realizaciji sudjeluje velik broj poduzeća te još znatan broj malih podkooperanata, a dodatni su učinci na hrvatsko društvo višestruko veći.

Ivo Relja, koordinator željezničkog prijevoza u CEMEX-u Hrvatska d.d.

95 % rasutog cementa u Rijeku prevezli smo vlakom

Tvrtka CEMEX Hrvatska upravlja s tri tvornice cementa smještene u Kaštelima, Solinu i Klisu – Sveti Juraj, Sveti Kajo i 10. kolovoz. CEMEX je osnovan 1906. u Meksiku i vodeći je globalni proizvođač građevinskog materijala. U Hrvatsku je stigao 2005. preuzimanjem britanske RMC Grupe, a time i Dalmacijacementa.



CEMEX Hrvatska d.d. je od 2008. u stopostotnom vlasništvu CEMEX Investments Limiteda, a danas ima više od 450 zaposlenih. Tom akvizicijom CEMEX je postao vodeći proizvođač cementa u regiji koja obuhvaća Hrvatsku, BiH i Crnu Goru, a prisutan je i drugdje u Europi. O suradnji s HŽ-ovim društvima razgovarali smo s Ivom Reljom, koordinatorom željezničkog prijevoza u CEMEX-u Hrvatska d.d.

Kakva je suradnja Vaše tvrtke s HŽ-ovim društvima?

- CEMEX sa Hrvatskim željeznicama iznimno uspješno surađuje niz godina, točnije od Domovinskog rata. Tada se CEMEX uključio u obnovu autoceste, pa je u suradnji s HŽ-om uveo novost u logističku opskrbu. Bez suradnje s HŽ-om, koji je na raspolaganje stavio svoju infrastrukturu i vagone koji su služili kao interna skladišta na dionicama na kojima se gradila autocesta, CEMEX ne bi mogao osigurati sigurnost u opskrbi koju je jamčio svojim kupcima, a koja je presudna u izgradnji tako zahtjevnog projekta. Dobra suradnja nastavljena je do danas, a s obzirom na naš razvoj u regiji, u HŽ-ovim društvima vidimo strateškog partnera i za budućnost.

Koliko se proizvoda CEMEX-a danas u Hrvatskoj preveze željeznicom?

- Godišnje željeznicom prevezemo otprilike 200.000 tona materijala, uglavnom rasutog cementa. Intenzitet je najveći tijekom građevinske sezone.

Koliko tereta planirate prevesti sljedećih godina?

- Količina tereta ovisit će o oporavku tržišta i potražnji, odnosno investicijama u građevinske sektor. Očekujemo da će se te količine blago povećati, pogotovo na zagrebačkome području gdje smo zadnjih godina sve prisutniji s našim proizvodima.

Ima li poteškoća u prijevozu željeznicom i što bi se dalo unaprijediti?

- CEMEX ostvaruje zaista izvrsnu suradnju s operativom HŽ Carga i tu posebno moram pohvaliti Ivana Čićmira, prvog operativca na našem području, koji nam je uvijek na raspolaganju i zahvaljujući kojemu je zahtjevna zadaća prijevoza velikih količina materijala puno jednostavnija.

Što se tiče poteškoća, nijedna ljudska aktivnost ne teče uvijek bez poteškoća. U slučaju željezničkog prometa one se najčešće javljaju tijekom turističke sezone s porastom opsega prometa, no sve probleme dosada smo uvijek uspješno rješavali na obostrano zadovoljstvo. Ako govorimo o poboljšanju usluge, prijedlog koji bi bio najkonkretniji za naše poslovanje jest ulaganje u nabavu vučnih vozila kojih nedostaje, osobito u sezoni.

Na koje se još načine prevoze proizvodi CEMEX-a?

- Osim željeznicom, naše proizvode prevozimo i morskim cestovnim putovima. Prevladava pomorski promet, i to zbog položaja naših tvornica koje su na obali. Morski put u velikom opsegu koristimo za izvoz u zemlje regije poput Crne Gore, ali i zemlje Mediterana, osobito sjeverne Afrike, kamo se prevozi glavnina našeg izvoza.

Koji su još planovi razvoja CEMEXA u vašem djelokrugu?

- Naša tvrtka sve se više okreće korištenju zamjenskih goriva kao jednom od načina kako smanjiti vlastiti utjecaj na klimatske promjene i potrošnju oskudnih fosilnih goriva. Tu željeznički promet ima svoje važno mjesto. Smatram kako bi idealna vrsta prijevoza za zamjenska goriva upravo mogla biti željeznički prijevoz, i to zbog njihove količine te važnosti sigurne i neprekinute opskrbe.

Kako se nosite s krizom posljednjih godina?

- Kriza je utjecala na smanjenje opsega proizvodnje, ali i dalje prevozimo znatne količine materijala željezničkim putovima. Zagreb, gdje imamo dva terminala, i to u Podsusedu i Maksimiru, znatno nam je tržište kad je riječ o prijevozu robe željeznicom, a pokrivamo i riječko područje preko terminala u Bakru. Tamo se roba prije prevozila morskim putem, no zbog ekonomičnosti i sigurnosti željeznice, prošle je godine gotovo 95 posto rasutog cementa za riječko područje prevezeno željeznicom. Također, koristimo željeznički prijevoz prema našim terminalima u Bosni, Prijedoru i Blatnoj.

Kakvi su trendovi u prijevozu cementa u svijetu? Koliko je zastupljena željeznica?

- Željeznički je promet svugdje znatno zastupljen, osobito u zapadnoj Europi, primjerice u Francuskoj ili Njemačkoj. Kako smo već spomenuli, prednosti željezničkog prometa su sigurnost opskrbe i mogućnost prijevoza znatnih količina, a s modernizacijom željeznica važan je čimbenik i energetska i okolišna učinkovitost takve vrste prometa.

Na koje načine pri prijevozu robe CEMEX štiti okoliš i brine o sigurnosti prijevoza?

- Odabir prijevoznih sredstava sve više, osim o cijeni, sigurnosti i brzini opskrbe, ovisi i o tome koliki je njihov ugljični otisak, odnosno ukupni utjecaj na okoliš. Budući da CEMEX posluje na načelima održivosti, ne uzimamo u obzir samo utjecaj naše proizvodnje na okoliš i zajednicu, već kad je god to moguće biramo one vrste prijevoza koji doprinose smanjenju ugljičnog otiska. U zemljama koje imaju razvijene sustave elektrificirane željeznice, primjerice u Njemačkoj, težište se stavlja na željeznički promet, što izravno utječe na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa. Tako CEMEX u Njemačkoj željeznicom preveze i više od milijun tona materijala godišnje.

Medijateka

Španjolci ipak grade prugu?

Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave (DKOM) poništila je odluku HŽ Infrastrukture o poništenju nadmetanja za radove na rekonstrukciji postojećeg i gradnji drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Križevci i time prihvatila žalbu španjolske građevinske tvrtke OHL, koja je prigovorila takvoj odluci HŽ-a.

Riječ je o poslu čije je procijenjena vrijednost 1,25 milijardi kuna, a svoju ponudu je, uz OHL, poslao i austrijski Swietelsky. Iznos OHL-ove ponude je oko 300 milijardi viši od procijenjene vrijednosti, dok je ponuda Austrijanaca u okviru procijenjene vrijednosti. No u HŽ Infrastrukturi su ponudu Swietelskog odbili jer su nastupili zajedno s tvrtkom Pružne građevine koja je u vlasništvu HŽ Infrastrukture. A to je prema pravilima EU-a sukob interesa.

OHL-ova ponuda pak nije odbijena zbog previsokog iznosa, nego zato što među svim ponuđenim stručnjacima za dvoje od njih nisu imali dokaze o stručnosti. DKOM je prihvatio OHL-ove argumente da je HŽ trebao od njih tražiti dodatna objašnjenja za to dvoje stručnjaka ili pak da ponude drugu dvojicu. Stoga sad prema rješenju DKOM-a HŽ Infrastruktura mora ponovno razmotriti ponudu Španjolaca. Austrijanci su ispali iz igre jer je DKOM njihovu žalbu odbio.

Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša kaže da će postupiti po rješenju DKOM-a i donijeti novu odluku te da ne može prejudicirati kakva će ta odluka biti.

Josip Bohutinski, Večernji list, 22. svibanj 2015.

Ništa od mirenja s Upravom, strojovođe i dalje idu u štrajk

Iz sindikata poručuju kako i dalje ostaju pri tome da će u srijedu 27. svibnja održati štrajk upozorenja. Upravi daju mogućnost za dogovor do utorka. Mirenje između Sindikata strojovođa Hrvatske (SSH) i Uprave HŽ Putničkog prijevoza 14. svibnja nije uspjelo. Zato su iz sindikata poručili kako i dalje ostaju pri tome da će 27. svibnja imati štrajk upozorenja. Vlakovi neće voziti od 5.00 do 13.00 sati, ali svi koji krenu prije štrajka neće se zaustavljati.

Podsjetimo kako je SSH najavio štrajk tvrdeći da strojovođe ne mogu iskoristiti svoje godišnje odmone, da ih se uznemirava u slobodne dane i vraća na posao te da se vlakovi održavaju najlošije ikad.

www.24sata.hr

Njemačke strojovođe najavile najdulji štrajk u povijesti

Upravni odbor njemačkih željeznica, Deutsche Bahna, i sindikat strojovođa GDL 19. svibnja trebali bi održati novi krug pregovora o plaćama, usprkos najavama da krajem dana počinje štrajk kojem zasad nije najavljen kraj. GDL je odbio objaviti koliko će štrajk potrajati, ali je priopćio da će kraj štrajka obznaniti 48 sati ranije kako bi putnicima i poslovnim

subjektima omogućili da usklade prijevoz sa svojim obvezama. Predsjednik Sindikata njemačkih strojovođa Claus Weselsky potvrdio je da će štrajk trajati dulje od šestodnevog štrajka koji je okončan 10. svibnja i da će biti najdulji u povijesti Deutsche Bahna. Njemačke željeznice, koje su u državnom vlasništvu, namjeravaju u pregovore uključiti poznatog odvjetnika za radno pravo Klauza Beplera kako bi u pregovorima konačno došlo do pomaka. Spor oko plaća i radnih uvjeta posljednjih je mjeseci prouzročio velike poteškoće u Njemačkoj, gdje milijuni ljudi svakodnevno koriste željeznički prijevoz, a oko petine sveukupne teretne robe prevozi se željeznicom. Deutsche Bahn je strojovođama predložio povećanje plaća za 4,7 posto u razdoblju od 1. srpnja, no sindikat je to odbio. Sindikat traži povećanje plaća za najmanje pet posto. Osim toga zahtjeva da se broj radnih sati u tjednu smanji za jedan sat. Također zahtjeva ograničenje prekovremenog rada te povoljnije uvjete za umirovljenje.

Hina

Izmještanje splitskog kolodvora

Gradonačelnik Ivo Baldasar i ministar Siniša Hajdaš Dončić 19. svibnja potpisali su ugovor o suradnji na uređenju istočne obale Gradske luke. Prvi koračić u realizaciji projekta koji se najavljuje gotovo sve vlasti u Banovini tijekom proteklih desetak godina značajan je prije svega jer će Grad i Ministarstvo od Europske banke za regionalni razvoj bespovratno dobiti oko 300.000 eura za pripremu izrade dokumentacije, kako bi se jednog dana konačno krenulo u izmještanje autobusnog i željezničkog kolodvora u Kopilicu, a golemo danas neuređeno zemljište urbaniziralo novim sadržajima.

- Svaki gradonačelnik imao je svoj povijesni trenutak, pa tako mislim da će Baldasar ostati upamćen upravo po tome što je pokrenuo s mrtve točke priču oko istočne obale u kojoj sudjeluju tri državna subjekta: HŽ Infrastruktura, Hrvatske ceste i Lučka uprava. Sporazum je prva faza projekta koji će uključivati urbanističko rješenje. Nakon što napravimo studiju izvedivosti i definiramo projektni zadatak, arhitekti će osmisliti budući izgled jednog od najatraktivnijih dijelova Splita. Prema našim procjenama u izmještanje kolodvora u Kopilicu moglo bi se ići tek za četiri do pet godina – poručio je ministar Hajdaš Dončić.

Prema riječima gradonačelnika Baldasara, projektni zadatak trebao bi biti gotov do kraja 2016. Godine, dok se vrijednost čitavog projekta procjenjuje na više od milijardu eura.

Da preseljenje vlakova u Kopilicu neće biti problem potvrdio nam je Ivan Vuković, član Uprave HŽ Infrastrukture:

- Mi ćemo se prilagoditi svim zahtjevima lokalne samouprave pa ako je ideja da se s obale makne željeznički kolodvor. Svjesni smo da je to atraktivan prostor za daljnje investicije. Naša tvrtka istodobno radi idejni projekt kolodvora na Kopilici i onda ćemo sve usuglasiti s gradskim projektom.

Leo Kovačić, Slobodna Dalmacija, 19. svibnja 2015.

Kolodvor Bjelovar

Završena obnova

Radovi na obnovi kolodvora u Bjelovaru započeli su u jesen 2013. godine. Prodiranje vode u podrumске prostorije 2003. uzrokovalo je puno štete i takva situacija zahtijevala je složene i skupe radove na obnovi kolodvorske zgrade. Radovi su privedeni kraju i željeznički kolodvor s parkom ispred njega danas predstavlja reprezentativan gradski prostor.

Još samo nekoliko detalja i obnovljena zgrada željezničkoga kolodvora u Bjelovaru zasjat će punim sjajem. Iako su gotovo svi radovi završeni i »bjelovarska ljepotica« već sada izgleda reprezentativno, potrebno je još postaviti svjetiljke na nadstrešnicu na peronu i obaviti tehnički pregled.

Postavljanjem nove fasade kolodvoru je vraćen izvorni izgled. Prema zahtjevima konzervatora, sivkasto plavu boju pročelja zamijenila je smeđa boja koja je nekada krasila kolodvor. Konzervatori su također definirali izgled nadstrešnice, stolarije i reljefa. Novo krovništvo i nova boja najvidljiviji su rezultati obnove, a napravljeno je i dosta toga što na prvi pogled nije vidljivo.

Obnova kolodvora Bjelovar započela je prije desetak godina kada je uređen vestibul u koji su ugrađene suvremene putničke blagajne. Prostor za putnike trebao je poslužiti kao ogledni primjer za buduće obnove takvih prostora. Godine 2004. obnovljeno je krovništvo i započela je obnova kolodvora. U to vrijeme uvedeni su brzi vlakovi koji su od Bjelovara do Zagreba vozili 80 minuta.

Najveći problem uzrokovala su podzemne vode koje su prodrle u podrum i natopile temelje zgrade. Gotovo dva metra vode potopilo je podrum te je s vremenom vlaga počela raditi štetu i u radnim prostorijama. Na problem se cijelo vrijeme ukazivalo, a radovi su započeli u jesen 2013. godine.

sušivanje podruma bio je zahtjevan i skup posao, a zbog toga je trebalo injektirati podrumске prostorije i opkopati cijelu kolodvorsku zgradu.



Isušivanje podruma bio je zahtjevan i skup posao, a zbog toga je trebalo injektirati podrumске prostorije i opkopati cijelu kolodvorsku zgradu. Podrum je isušen, postavljena je drenaža a temelji su izolirani. Na taj je način riješen problem oborinskih i slivnih voda.

Kada je taj problem riješen, uređene su radne prostorije, postavljen je gromobran, ugrađena je nova stolarija i sagrađena su dva perona. Uređeni su interijeri, postavljeni klimatizacijski uređaji i čajna kuhinja te izgrađeni sanitarni čvorovi. Bjelovarsko-bilogorska županija tradicionalno podupire prijevoz željeznicom. U suradnji lokalne zajednice i HŽ Infrastrukture uređena su stajališta Paulovec, Veliko Trojstvo, Mišulinovac i Rovišće. U tim su stajalištima izgrađeni peroni, a u Rovišću i parkiralište.

Betonske ploče ugrađene su ispred prvoga prolaznog perona, a sagrađena je i nadstrešnica. Također je popločen prostor ispred kolodvorske zgrade te uređeno parkiralište. U taj projekt HŽ Infrastruktura uložila je oko tri milijuna i 300 tisuća kuna. Danas brzi vlakovi od Bjelovara do Zagreba voze 90 minuta, a putnički deset minuta dulje. Prava skraćivanja vremena putovanja dogodit će se tek kada se izgradi 12,5 kilometara duga pruga Sveti Ivan Žabno – Gradec. Vrijeme putovanja tada bi iznosilo oko 60 minuta.



Reorganizacija željezničkog prijevoza u Njemačkoj

Još bolji vozni uvjeti

Sredinom ožujka tvrtka zadužena za daljinski željeznički prijevoz u Njemačkoj DB Fernverkehr AG objavila je detalje vrlo opširnih planova povećanja broja prevezenih putnika. Cilj je da svaki grad s više od stotinu tisuća stanovnika bude povezan mrežom daljinskih vlakova.

Plan podrazumijeva uvođenje mnogo većeg broja vlakova ICE i IC koji će povezati mnogo više gradova i kolodvora, uključujući i niz onih koji nisu bili na popisu mjesta koja su bila obuhvaćena daljinskim željezničkim prijevozom u Njemačkoj još od vremena ukidanja InterRegiovih vlakova između 2001. i 2006. godine. Plan povećanja broja putnika podrazumijeva i puno češću vožnju najboljih vlakova ICE na nizu pruga. DB Fernverkehr AG najavio je i reorganizaciju popularne karte za daljinski prijevoz DB Sparpreise već sljedeće godine, a najavljeno je i višestruko povećanje kvalitete prijevoza. Primjerice svi daljinski vlakovi bit će opremljeni besplatnim bežičnim pristupom internetu, repetitorima za bolji prijam signala mobilnih telefona, a u vlakovima ICx koji će postupno zamijeniti starije ICE1 i ICE2 bit će moguć i prijevoz bicikala.

Između 2016. i 2022. glavne konurbacije u Njemačkoj bit će povezane dvama vlakovima ICE svakoga sata, a na ostalim daljinskim linijama postupno će se (kako novi vlakovi budu stizali u flotu) uvoditi novi vlakovi ICx. Nova mreža vlakova IC povezivat će neka provincijska središta koja dosada nisu bila povezana daljinskim željezničkim prijevozom poput Chemnitza, Hofa, Brandenburga, Wetzlara i Krefelda. Cilj je da svaki grad s više od stotinu tisuća stanovnika bude povezan mrežom daljinskih vlakova. Važno je napomenuti da je riječ o taktnoj učestalosti voznog reda koja podrazumijeva najmanje jedan vlak svaka dva

sata. Tako će učestalost daljinskih vlakova biti drastično povećana za gradove poput Aachena, Rostocka, Paderborna i Pforzheima. Također, uvest će se niz izravnih veza koje putnici, kao što je ustanovljeno istraživanjima, puno više vole koristiti od veza s presjedanjem. Sve to DB Fernverkehr AG uvodi uglavnom zato da bi zadržao prednost u broju prevezenih putnika u odnosu na autobusne prijevoznike.

Uza sve to, politika dinamičnih cijena sličnih onima u zrakoplovnome prijevozu, koju danas primjenjuju brojne željezničke tvrtke u Europi, bit će zadržana i u mnogim segmentima poboljšana. Tako će cijene iznositi od 19 eura, za razliku od dosadašnjih 29 eura. U svim vlakovima nudit će se i catering, a svi će vlakovi ICE zadržati i vagonski restoran. Ta politika, nažalost, u Europi iščezava te sve veći broj vlakova gubi vagonski restoran.

DB Fernverkehr AG najavio je da će reorganizirati i sustav povlastica Bahncard.

Velike su novosti najavljene i u floti vlakova koja će obavljati najavljeni prijevoz. Od 2016. do 2020. Bombardier će isporučivati DB Fernverkehr AG-u nove Dosto katne vlakove IC, a u istome razdoblju Siemens će isporučiti nove vlakove ICx, kojima će DB zamijeniti postojeću flotu ICE1 i ICE2. Time će se utrošak energije za pogon vlakova drastično smanjiti. Najavljena je i velika rekonstrukcija flota ICE-T i ICE3 koja bi trebala započeti 2017.

Naposlijetku, u tome opširnom planu najavljena su i poboljšanja u međunarodnome prijevozu. Znatno će se povećati broj vlakova iz Njemačke prema Švicarskoj, Danskoj i Austriji, dok će veze prema Francuskoj biti poboljšavane postupno, već od promjene voznog reda krajem ove godine.

Tim mjerama DB Fernverkehr AG nastoji zadržati visoku razinu kvalitete ponuđene željezničke usluge i vrlo veliku konkurentnost.



Njemačke lokalne željeznice

Željeznica približava sela metropoli

Prošle godine njemački Allianz pro Schiene (Savez za željeznicu) izdao je novu brošuru u kojoj je prikazao 13 najuspješnijih njemačkih lokalnih željeznica čiji primjeri jasno pokazuju kako je i u ruralnim regijama moguće ostvariti uspješan putnički željeznički prijevoz. Regionalna željeznička linija RE 1 navodi se kao izrazito uspješan primjer funkcioniranja regionalnih vlakova koji povezuju velike i srednje gradove s



Oznaku RE određeni su vlakovi u Njemačkoj prvi put dobili 1994. i ona označuje rang vlaka. Nova je oznaka uvedena umjesto stare E (Eilzug).

U većim se gradovima u Njemačkoj RE-vlakovi zaustavljaju samo u nekim kolodvorima, dok se u rjeđe naseljenim sredinama zaustavljaju u gotovo svakom kolodvoru ili stajalištu. Na taj način ti vlakovi povezuju manja mjesta sa srednjim i velikim gradovima. Gradska i prigradska stajališta u Njemačkoj povezuju prigradski vlakovi (S-Bahn). U Hrvatskoj bi se RE-vlakovi mogli poistovjetiti s ubrzanim vlakovima.

Nakon ujedinjenja Njemačke 1990. uspostavljene su zajedničke ustanove i javna poduzeća. Tako je 1994. osnovana jedinstvena željeznička tvrtka Deutsche Bahn AG. Istodobno je uvedena i linija regionalnog vlaka između Istočnoga kolodvora u Berlinu i Frankfurta na Odri (stotinjak kilometara istočno) koji se nalazi vrlo blizu granice s Poljskom. Iako su putnički vlakovi na toj pruzi i prije vozili u velikom broju, godine 1994. ta je linija dobila oznaku RE 1 te je uveden taktni vozni red.

Od 1998. ponovno je uspostavljena željeznička gradska linija istok-zapad u Berlinu za regionalne i IC-vlakove koja je bila u prekidu od podizanja Berlinskog zida. Tako je vlak počeo voziti sve do Magdeburga, glavnoga grada pokrajine Saska-Anhalt koji se nalazi oko 150 kilometara zapadno od Berlina, te do Eisenhüttenstadta, koji se nalazi jugozapadno od Frankfurta na Odri. Iste je godine brzina na nekim dijelovima pruge podignuta na 160 km/h. Do 2003. suvremeni klimatizirani dvokatni vagoni u cijelosti su zamijenili starije vrste vagona. Godine 2006. otvorena je nova spektakularna zgrada novoga berlinskog glavnog kolodvora (Berlin Hbf), a nova infrastruktura skratila je vremena putovanja. Prošle godine započela je obnova i modernizacija

čitavog niza stajališta uz liniju RE 1.

Linija RE 1 nema čak ni svoj naziv, već samo dva slova i brojkicu. Ipak, postala je sinonim za uspjeh regionalne željeznice, i to one željeznice koja putnike iz šire regije vozi brzo i izravno u gradsko središte. Devedesetih godina prošloga stoljeća skupina prometnih planera smatrala je da će vlakovi dovoziti ljude tek do periferije Berlina te da će putovanje nastavljati javnim gradskim prijevozom. Smatrali su i da će u budućnosti prijevozom dominirati vrste javnoga cestovnog prijevoza. No bivši ministar pokrajine Brandenburg Manfred Stolpe, DB-ovi regionalni



direktori Hans Leister i Karl-Heinz Friedrich te skupina stručnjaka koju su okupili imali su potpuno drugačije mišljenje i njihov se koncept koji je favorizirao željeznicu pokazao ispravnim. Putnici vole stizati u gradska središta vlakom, a statistike potvrđuju da taj trend neprestano raste. Kada je linija RE 1 počela s radom, u prosjeku ju je svakodnevno koristilo 8700 putnika. Godine 1998. kada je linija produžena do Magdeburga i Eisenhüttenstadta, broj korisnika porastao je na 26.000 dnevno, da bi 2013. taj broj iznosio čak 49.000 putnika dnevno. To je ukupni porast od 463 % u dvadeset godina. Infrastrukturni radovi na dijelovima mreže bili su znatni, a to danas omogućuje da se na većini trase vozi brzinom od 160 km/h. Četiri godine nakon što je uspostavljena linija RE 1, baš u vrijeme kada je linija produžena do Magdeburga, u promet su se masovno počeli uvoditi suvremeni dvokatni klimatizirani vagoni. Ukupna ruta duga je 253 km i vlakovi ju prevale za dva sata i 45 minuta. Iz Magdeburga vlakovi polaze svaki sat, a iz kolodvora Brandenburg do Frankfurta na Odri vlakovi svakih pola sata. U satima vršnog opterećenja vlakovi polaze svakih 15 minuta kako bi se odgovorilo na sve veću prijevoznu potražnju između gradova Brandenburga, Potsdama i Berlina. Sve to liniji RE 1 donosi vrlo visoke ocjene u anketnim upitnicima koje ispunjavaju putnici.

Svakako valja istaknuti da linija RE 1 prolazi područjima koja su u cijelosti pokrivena tarifnim unijama, odnosno integriranim lokalnim i regionalnim javnim prijevozom, gdje je moguće koristiti jedinstvenu prijevoznu kartu za vlak, autobus, tramvaj i sva ostala sredstva javnog prijevoza, dok su vozni redovi u cijelosti usklađeni kako bi omogućili optimalna vremena presjedanja za brz nastavak putovanja.

Remont riječke pruge

Poštuje se planirana dinamika

Razdoblje od 7. do 9. svibnja iskorišteno je da se izvede što više radova na riječkoj pruzi. Iako je glavnina radnika i mehanizacije bila angažirana na remontu dionice Moravice – Ogulin, intenzivno se radilo na drugim dijelovima pruge, i to na sanaciji tunela, usjeka i odvodnje, zamjeni skretnica ...



Tijekom tzv. zatvora pruge na riječkoj pruzi koji je na snazi bio od Ogulina do Škrljeva od 7. do 9. svibnja nekoliko stotina radnika Pružnih građevina s kooperantima intenzivno je izvodilo radove na više dionica. Najveći zahvati izvode se u sklopu kapitalnog remonta 29,7 km duge dionice riječke pruge od Ogulina do Moravica, i to na dionici od Ogulina do Ogulinskog Hreljina, Gomirja i Vrbovskog.

Remont pruge od Ogulina do Moravica započeo je 28. srpnja 2014. i trajat će do 30. lipnja sljedeće godine. Na cijeloj pružnoj dionici predviđene su tzv. lagane vožnje vlakova uz ograničenja od 50 km/h, a na mjestima gdje se radovi izvode, brzine su najčešće ograničene na 20 km/h. Radovi se izvode na otvorenoj pruzi, a u kolodvorima Ogulin, Ogulinski Hreljin, Gomirje i Vrbovsko izvodit će se poslije. Projektna je dokumentacija pripremljena te nema prepreka za to da se radovi nastave. Radovi u kolodvorima vrlo su zahtjevni jer će se primjerice u kolodvoru Ogulin mijenjati sve skretnice i svi kolosijeci. Kada se zbroji samo dužina kolosijeka, dobiva se oko pet kilometara pruge.

Na dionici između Ogulina i Ogulinskog Hreljina nastavljeno je mijenjanje kolosijeka rešetanjem, dosipanjem tučenca i podbijanjem. U tijeku je zamjena oko 1500 metara kolosijeka. U nastavku pruge između Gomirja i Moravica u dužini od 15 km kolosijek je promijenjen u cijelosti. Na toj dionici, u blizini kolodvora Ogulinski Hreljin promatranjem i mjerenjem kroz dulji period utvrđena je nestabilnost kolosijeka i projektant je odredio način na koji treba sanirati stanje. Tijekom 48-satne obustave prometa podignut je kolosijek, u dužini od 180 metara iskopan je metar dubok rov u koji je prvo postavljena drenaža a nakon toga ponovo je uređen kolosijek i sanirana nestabilnost.

Na dionici između Gomirja i Vrbovskog izdizan je dugi tračnički trak i ugrađivane su sprave protiv bočnog pomicanja kolosijeka. U dugom tračničkom traku oslobođan je napon i na različite temperature povećavala se dužina. Naime, u idealnim temperaturnim uvjetima (22,5°C) kolosijek se podiže na valjak i vraća u normalu te na kraju kolosijek miruje i omogućuje sigurne vožnje vlakova.

Izvođeni su i radovi na tunelima Resnjak, Tičevo i Kloštar, a radilo se i na sanaciji usjeka, odvodnji i kontaktnoj mreži. Složeni zahvati na zamjeni dviju skretnica u smjeru Zagreba izvodili su se u Plasama. Tijekom sljedećeg tzv. zatvora pruge koji će biti organiziran početkom lipnja bit će zamijenjene preostale dvije skretnice sa suprotne strane.

Voditelj projektnog tima Robert Trošelj zadovoljan je dinamikom radova te je rekao:

- Tijekom zatvora pruge odradi se puno posla. Uspijevamo ugraditi sve pragove koji su nam dostavljeni. Dionica između Ogulina i Moravica vrlo je zahtjevna. Na njoj su veliki nagibi pruge, a radijusi krivina su mali, što radove čini složenijima. U svakome slučaju mogu reći da se poštuje planirana dinamika radova.

Osim dionice riječke pruge od Drivenika do Škrljeva na kojoj su se radovi izvodili prije petnaest godina, radovi na svim ostalim dionicama od Rijeke do Moravica izvodili su se nakon 2008. godine. Nakon što remont bude izveden do Ogulina, vozne brzine vlakova na kompletnoj trasi od Rijeke do Ogulina iznositi će od 70 do 75 km/h.



Duga Resa

Radovi na rekonstrukciji podvožnjaka

Radovi na rekonstrukciji željezničko-cestovnog podvožnjaka u Dugoj Resi izvode se planiranim tempom, a na gradilištu su angažirani radnici svih poslovnih područja Pružnih građevina.

Radovi na rekonstrukciji željezničko-cestovnog podvožnjaka udaljenog nekoliko stotina metara od željezničkoga kolodvora i koji povezuju dva dijela Duge Rese u punom su zamahu. Podvožnjak širok pet metara dugo je bio tzv. usko grlo u prometu jer se u njemu nisu mogla mimoći dva automobila. Inicijativa za proširenje pothodnika pokrenuta je 2004., a projekt je pripremljen tri godine kasnije. I konačno, dana 12. kolovoza prošle godine ugovor o rekonstrukciji podvožnjaka potpisali su član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković i gradonačelnik Duge Rese Ivan Baršić.

Na gradilištu smo zatekli Zvonka Salopeka koji je protekle godine vodio radove na obnovi triju mostova na području Slavenskog Broda te je o tome rekao:

- Radovi na nadvožnjacima Vrbova, Kamenica i Glogo POSIT, Betonske i čelične konstrukcije te Remont i održavanje pruga, dakle sva poslovna područja Pružnih građevina. Za pripremljenih radova izvedena je skretnica koja se nalazila na nadvožnjaku, izvedena je rekonstrukcija kolosijeka te je promet preusmjeren na treći i četvrti kolosijek koji su dodatno ojačani. Radnici POSIT-a premjestili su stupove kontaktne mreže koji su bili u zoni iskopa. Nakon toga ugrađena su dva provizorija dugačka po 14,8 metara. Između njih izrađen je veliki iskop za nove upornjake, a vozna brzina vlakova ograničena je na 20 km/h – rekao je Zvonko Salopek.

Investitor radova vrijednih 3,4 milijuna kuna je HŽ Infrastruktura, a Grad Duga Resa sudjelovao je s dodatnih 400 tisuća kuna. Sredinom ožujka Pružne građevine započele su s radovima.

- Trenutačno se rade iskopi. Stari su temelji plitki i ovaj put moramo

kopati dublje. Velike iskope radili smo i za upornjake koji spajaju provizorije. Nakon iskapanja započet ćemo s betoniranjem. Pokrovna betonska ploča bit će izrađena na teškoj skeli koju ćemo postaviti uz nadvožnjak, a nakon toga ćemo je nagurati u krajnju poziciju i izmaknuti provizorije. Novi će podvožnjak biti širok 7,5 metara, a uz dvije trake za automobile bit će postavljen i nogostup za pješake. Radovi se izvode planiranim tempom i trebali bi biti dovršeni u listopadu. Doduše, tempo radova ovisit će i o mogućnostima obustave prometa na pruzi jer uskoro počinje turistička sezona i na snagu stupa sezonski vozni red vlakova – rekao je Salopek.



Plase

Zamijenjene dvije skretnice

U Plasama su od 8. do 10. svibnja zamijenjene dvije skretnice.

Radnici Poslovnog područja Remont i održavanje pruga Pružnih građevina s kooperantom iz tvrtke Joning posao su odradili na vrijeme i redoviti promet na riječkoj pruzi krenuo je 10. svibnja u 7.00 sati. Zamjena skretnice zahtjevan je posao u sklopu kojega je prvo trebalo ukloniti kolosijek, gornji pružni ustroj i iskopati iskop dugačak 50 m i dubok 90 cm. Umjesto skretnica starih trideset godina ugrađene su nove, veće i jače UIC 60. Ugradnjom novih skretnica u Plasama je obavljena polovina posla. Tijekom sljedeće velike obustave prometa na riječkoj pruzi početkom lipnja bit će zamijenjene još dvije skretnice na suprotnoj, riječkoj strani.



/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Branimir Butković

Predstavljeni rezultati projekta LivingRAIL

Potrebna je veća interdisciplinarnost u planiranju

U Hrvatskoj bi trebalo uvesti veću interdisciplinarnost u strateškom planiranju, u obrazovnim kurikulumima osnovnih i srednjih škola te na fakultetima obavezno bi trebalo uvesti edukaciju o javnom prijevozu i održivom prometu te posebno planirati modele mobilnosti za velike generatore potražnje, kao što je dnevna migracija radnika i učenika. To je kao preporuka za poboljšanje prometa u nacionalnom kontekstu rečeno na završnoj regionalnoj konferenciji projekta LivingRAIL koju je Savez za željeznicu organizirao u četvrtak 21. svibnja u zagrebačkom hotelu Place pod naslovom *Želite li saznati što očekuje Europu 2050. godine?*

Na konferenciji su bili predstavljeni nalazi i ponuđene preporuke za europsku budućnost, ali i moguća primjena rješenja i preporuke vezane uz hrvatski kontekst. Savez za željeznicu bio je punopravni partner u EU projektu LivingRAIL koji je sa milijun eura bio financiran iz fonda Seventh Framework Programme (FP7). Projekt je bio okupio 8 partnera iz 6 europskih zemalja (Njemačka, Italija, Ujedinjeno Kraljevstvo, Španjolska, Austrija i Hrvatska), a cilj mu je razvijanje scenarija o životnim stilovima, kulturi, mobilnosti i gospodarskim aktivnostima u Europi 2050. godine. Projekt je započeo u prosincu 2012. godine, i završava ovaj mjesec. Tijekom projekta razgovaralo se s nizom pojedinaca, organizirane su radionice sa stručnjacima iz raznih sektora, a pokrenut je i intenzivan dijalog između političara, željezničkog sektora, prostornog planiranja i civilnog društva. Krajnji rezultat projekta je dokument - vizija „Rail 2050“ u kontekstu prostornog i transportnog razvitka, uz koju će biti isporučena detaljna karta (shema) kako saznanja i implementirati.

Nakon što su skup pozdravili predsjednik Saveza za željeznicu Branko Kreš i član Uprave HŽ Infrastrukture mr. sc. Ivan Vuković, projektni menadžer Saveza za željeznicu Ante Klečina predstavio je način rada, voditelj projekta Claus Doll predstavio je rezultate, a glavni koordinator Saveza za željeznicu Slavko Štefičar napravio je prikaz usporedbe mjera iz nalaza Projekta sa mjerama iz nove Prometne strategije RH. Voditelj projekta Claus Doll rekao je to da su istraživanjima dobili nalaz koji je samo djelomično sukladan Bijeloj knjizi o prometu, a to je da željeznica ima „core“ poziciju u prometu, ali nije integrirana.

Kao odgovore na postavljena pitanja o tome kakvu željeznicu želimo i što očekuje Europu 2050., Klečina je naveo održiv promet, sačuvani okoliš, zadovoljne građane i postignute ciljeve iz Bijele knjige o prometu iz 2011. godine.

Uspoređujući 16 ključnih od ukupno 90 mjera iz projekta Living Rail sa 42 općenito željezničke i 24 mjere koje se odnose na gradsko-prigradski i regionalni promet iz nove Prometne strategije RH, koja se još radi i s kojom, javno je rečeno, nitko nije zadovoljan, Štefičar je našao dosta podudarnosti upravo u mjerama koje se odnose na gradsko-prigradski i regionalni



promet. Međutim, primijetio je da su u Strategiji te mjere prilično površno obrađene.

Najviše pozornosti sudionika konferencije izazvalo je izlaganje prof. dr. Tomislava Josipa Mlinarića koji je predstavio metodološki pristup izradi Nacionalnog programa željezničke infrastrukture 2015.- 2018. koji je MPPi naručilo od konzorcija zagrebačkih fakulteta. Konceptija programa ima četiri cilja a to su: održivi promet u funkciji potražnje, teretni prijevoz kao logistička platforma jugoistočne Europe, taktni promet u gradsko-prigradskom putničkom prometu integriran sa regionalnim te veći ciljani infrastrukturni kapaciteti u funkciji prijevozne potražnje. Kao prioritetne investicije u Nacionalnom programu naveo je prometno uređivanje zagrebačkog i riječkog čvorišta.

- Znamo što hoćemo ali nemamo novca ni konsenzusa infrastrukture i prijevoznika da to ostvarimo. Nacionalnim programom željezničke infrastrukture od 2008. do 2012. planiralo se uložiti 18 milijardi kuna, a od toga ostvareno je samo 7 posto, a i od tih 7 posto nema efekata. Novi nacionalni program bit će težak 11 milijardi kuna, od čega bi 50 posto trebalo biti financirano sredstvima iz EU fondova. Ali on će se moći ostvariti jedino uz pretpostavku da dođe do političkog konsenzusa vlasti i oporbe. A i bez infrastrukturnih ulaganja moglo bi se puno toga učiniti kad bi operateri promijenili način pristupa korisnicima. Jer ukupni promet u Hrvatskoj nije padao, ali je drastično padao udio željezničkog prometa u njemu od 2008. godine, zaključio je Mlinarić.

Društveno odgovorno poslovanje

Počinje edukacija

Nakon što je nedavno HŽ Infrastruktura primljena u Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj (HR PSOR), počele su se provoditi i prve konkretne aktivnosti na ispunjenju ciljeva koji su tom prilikom prihvaćeni na općoj razini članstva. Tako je 13. svibnja održan i prvi krug edukacije o društveno odgovornom poslovanju (DOP).

Tradicionalni željeznički sustav uvijek je bio pokretač razvoja cjelokupne društvene zajednice, a željeznički promet najsigurniji i ekološki najprihvatljivija vrsta prometa. Podjelom jedinstvenoga željezničkog sustava na upravljanje infrastrukturom i prijevoznike ta je činjenica privremeno stavljena u stranu kako bi se željeznička poduzeća uskladila s pravnom regulativom Europske unije te provela financijska konsolidacija.

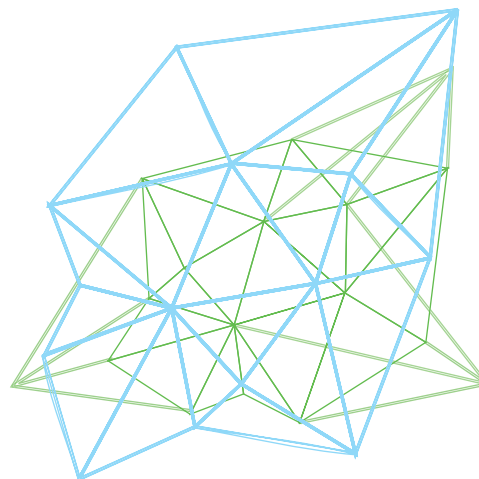
Dosadašnja restrukturiranja željezničkih poduzeća pokušavala su zadržati postojeću razinu sigurnosti prometa i zaštite okoliša pazeći da se poštuju svi zakonski zahtjevi. Danas je HŽ Infrastruktura (HŽI) tvrtka koja je u najvećoj mjeri preuzela zadaću tradicionalnoga željezničkog sustava, a država će joj i u budućnosti biti jedini vlasnik. U svojoj organizacijskoj strukturi ima ustrojena sva ključna područja za razvoj društveno odgovornog poslovanja: upravljanje sigurnošću, zaštitu na radu, zaštitu okoliša i zaštitu od požara, upravljanje ljudskim potencijalima i financije te upravljanje kvalitetom kao poveznicu svih područja neophodnih za nefinancijsko izvještavanje o društveno odgovornom poslovanju. To znači da HŽI ima sve potrebne elemente kako bi iz reaktivnog konačno prešla u proaktivni pristup DOP-u. Zbog toga je tijekom ožujka 2015. HŽI postao 36. član Hrvatskog poslovnog savjeta za održivi razvoj (HR PSOR). Vizija te udruge jest razvijena i moderna Hrvatska u kojoj odgovoran i uspješan poslovni svijet, dogovorno i u suradnji sa svim zainteresiranim stranama, pridonosi poželjnim promjenama u društvu, ekonomiji i okolišu tako da i buduće generacije imaju jednake mogućnosti zadovoljavanja svojih potreba. Prilikom predstavljanja HŽI-a za članstvo u HR PSOR-u ponajprije su prezentirani organizacijski ustroj i važne aktivnosti iz područja sigurnosti željezničkog sustava: akcije »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj«, osuvremenjivanje željezničko-cestovnih prijelaza i investicijska ulaganja u modernizaciju željezničke mreže.

HR PSOR ima dvadesetogodišnje iskustvo u radu a cilj mu je kroz partnerstvo s Vladom RH ojačati uloge u donošenju propisa od važnosti za gospodarstvo, podizanje kapaciteta za primjenu održiva razvoja u gospodarstvu te primjena održiva razvoja u RH. Do sada se najviše radilo na jačanju svijesti o važnosti novog pristupa uobičajenom/dosadašnjem izražavanju poslovnih rezultata u financijskom obliku. Nov način prikazivanja poslovnih rezultata, u kontekstu postizanja održiva razvoja, uključuje i doprinos društvenoj zajednici i korist za sve zainteresirane sudionike, razmjenjivanje dobrih iskustava i isticanje pozitivnih primjera u sklopu cijeloga poslovnog sektora, zagovaranje dijaloga/razgovora između svih zainteresiranih sudionika i poticanje novih partnerstva u svrhu

postizanja veće konkurentnosti i stvaranja inovacija, podupiranje politike i usmjerenja koja pridonose novim održivim oblicima ponašanja i djelovanja u svim segmentima društva te na kraju pridonosenje uspostavljanja poštenog i slobodnog tržišnog natjecanja te transparentnog i odgovornog djelovanja svih njegovih sudionika.

Dok europske zemlje, putem poduzeća u svojem vlasništvu, potiču održivi razvoj i društvenu odgovornost koju slijede i poduzeća u privatnome sektoru, dotle je u Hrvatskoj situacija obrnuta. Razvoj društveno odgovornog poslovanja ponajprije potiču poduzeća iz privatnog sektora kao što su Agrokor, Atlantic Grupa, Ericsson, Pliva, Podravka, Hrvatski Telekom, INA i drugi. HŽI, nakon Odašiljača i veza, drugo je poduzeće u državnome vlasništvu koje se opredijelilo za proaktivni pristup i uključivanje u HR PSOR. Taj proaktivni pristup mogao je uslijediti nakon što je Uprava HŽI kao strateško usmjerenje prihvatila ustrojavanje HŽI-a kao temelja održiva razvoja željezničkog sektora u Hrvatskoj te to da u cijelosti u novi ustroj integrira sustave upravljanja koji su dio DOP-a. Temelj održiva razvoja ponajprije se odnosi na suradnju HŽI-a s lokalnom zajednicom, kupcima i dobavljačima, socijalnim partnerima i školskim ustanovama te ostalim stranama zainteresiranim za razvoj društvene odgovornosti. Temelj za razvoj DOP-a unutar poduzeća jest integriranje svih sustava upravljanja, a rezultat toga bit će i izrada nefinancijskih izvještaja HŽI-a o DOP-u. No, cilj nije izrada nefinancijskog izvješća nego stvarno poslovanje po načelima DOP-a.

Kako bi se to postiglo prvo je potrebno educirati sve mjerodavne organizacijske jedinice o tome što je DOP, koji su segmenti bitni u nefinancijskome izvještavanju o DOP-u, a potom do listopada 2015. izraditi prvi nefinancijski izvještaj HŽI-a o DOP-u prema smjernicama za izvještavanje o održivosti G4. Do kraja 2015. treba provesti edukaciju svih nadređenih radnika kako bi se podigla razina svjesnosti unutar poduzeća o DOP-u. U 2016. valja podići razinu kvalitete nefinancijskih izvještaja HŽI-a, upoznati s DOP-om zainteresirane sudionike od socijalnih partnera do kupaca, dobavljača i drugih. Tijekom 2017. HŽI treba početi provoditi nove važne akcije održiva razvoja. Nositelji navedenih aktivnosti DOP-a su Poslovi upravljanja kvalitetom, a glavni sponzor projekta je Uprava HŽI-a.



Željeznički tehnikum u Puli

Bivši učenici postavili spomen-ploču

»Pula je grad iz kojeg smo krenuli u život, a sjećanja na taj život sada su udomljena kod naših unuka. Neka ova spomen-ploča bude mali kamenčić u bogatom mozaiku povijesti Pule«, rekao je Ivan Jelen 8. svibnja prigodom postavljanja spomen-ploče na pročelje zgrade Društvenog centra »Rojc« u Puli.



Neposredno nakon Drugoga svjetskog rata bila je potrebna intenzivna obnova željezničkog sustava, no za to nije bilo dovoljno osposobljenih ljudi. Stoga je tadašnje Ministarstvo prometa donijelo odluku o osnivanju srednjih željezničkih škola, tzv. željezničkih tehnikuma, u Ljubljani, Zagrebu, Sarajevu, Beogradu, Nišu i Subotici, gdje su se kroz trogodišnje programe trebali školovati stručnjaci za prometnu, građevnu, strojarsku, elektrotehničku i ekonomsku struku. Školovanje je bilo besplatno. U lipnju ove godine navršava se 65 godina otkako je prvi naraštaj željezničkih tehničara završio školovanje. Prvi naraštaj željezničkih tehničara započeo je školovanje u jesen 1947. u Palmotićevoj 84 u Zagrebu, a nakon tri mjeseca nastavio ga je u Željezničkom tehnikumu u Puli gdje je maturirao 1950. Nakon mature svi su bili zaposleni na željeznici, a mnogi od njih sve do umirovljenja.

Prema nekim izvorima, Željeznički tehnikum u Puli počeo je s radom 10. rujna 1947. u pulskim vilama »Munz« (zgrade uz današnji hotel »Rivijera«), a kasnije su se preselili u bivšu vojarnu na Monte Zaru. Naime, nakon odlaska savezničke vojske iz Pule bilo je dovoljno prostora za učionice i smještaj učenika, pa je u pojedinim školskim godinama u 56 odjeljenja bilo i do 2400 učenika. To je bio jedinstveni željeznički tehnikum u koji su bile upisane generacije prometnih, elektrotehničkih i strojarskih tehničara te ekonomista, a kasnije je trebao preuzeti školovanje za potrebe Jugoslavenskih željeznica. Bila je to jedna od najvećih škola u tadašnjoj Federativnoj Narodnoj Republici Jugoslaviji, a pohađalo ju je ukupno oko 4600 učenika. Kao predavači trebali su biti angažirani najbolji stručnjaci i praktičari te pedagozi iz čitave države. Bilo je određeno da škola bude internatskog tipa, a grad Pula bio je najpogodniji grad za prihvatanje velikog broja novih stanovnika (učenika, nastavnika, odgajatelja i pomoćnog osoblja u internatu škole). Međutim, Tehnikum je djelovao samo do kraja školske godine 1952/53. tako da su u njemu školovanje završile

samo tri generacije, ali im je priznato četverogodišnje obrazovanje. Kasnije su osnovane strukovne škole za pojedina zanimanja pa nije više bilo potrebe za tako velikim obrazovnim centrom.

Tim povodom jedan od malobrojnih živih učenika Željezničkog tehnikuma Pula Ivan Jelen još je 2010. okupio Inicijativni odbor i u Gradskome poglavarstvu grada Pule inicirao imenovanje ulice koja vodi prema željezničkome kolodvoru Ulicom Željezničkog tehnikuma te postavljanje spomen-ploče na zgradi hotela »Rivijera«. Grad je odbio oba prijedloga, ali je odobrio postavljanje spomen-ploče na pročelje zgrade u Ulici Ljudevita Gaja 3 (bivša vojarna »Karlo Rojc«, danas Društveni centar »Rojc«), koja je postavljena 8. svibnja.

Od 2500 bivših učenika na skromnu svečanost otkrivanja spomen-ploče došli su Ivan Jelen i Antun Karlović iz Zagreba te Leon Randić iz Rijeke, kao i dvadesetak njihovih prijatelja i članova obitelji. U ime HŽ Infrastrukture pridružio im se šef kolodvora Pula Darko Milohanić te kustosica Hrvatskog željezničkog muzeja Renata Veličan. Ostalih desetak živih učenika, danas osamdesetogodišnjaka, nije moglo doći u Pulu, ali su zato podijelili trošak postavljanja ploče koju su sami osmislili i financirali.

U emotivnom govoru kojim se Ivan Jelen obratio sudionicima svečanosti zahvalio je svima koji su pridonijeli tome trenutku, ali i profesorima i odgajateljima kojih nema više, kao ni većine kolega, a građanima Pule čestitao Dan grada. Prisjetio se tog jutra u jesen 1947. kad je vlak bez voznoga reda stigao s vagonima iz Beograda, Zagreba, Sarajeva i Ljubljane koji su u pulski kolodvor dovezli oko 2500 petnaestogodišnjaka, većinom djece željezničara, koji su tada prvi puta vidjeli more. Osim što su po sedam sati dnevno provodili u školi, ostatak dana raščičavali su ruševine po gradu i u brodogradilištu, pošumljavali parkove, družili se u desetak sekcija kulturno-umjetničkog društva koje su sami osnovali. O njima je brinulo više od 160 nastavnika i odgajatelja.

- Pula je grad iz kojeg smo krenuli u život, a sjećanja na taj život sada su udomljena kod naših unuka. Neka ova spomen-ploča bude mali kamenčić u bogatom mozaiku povijesti Pule – rekao je Ivan Jelen s ponosom u glasu i suzama u očima.

Životni put Ivana Jelena sličan je tisućama životnih putova njegovih kolega iz Tehnikuma. Diploma strojarskog tehničara dala mu je prvu priliku da se zaposli u osječkoj Vuči vlakova gdje je položio ostale stručne ispite i radio kao strojovođa, a nakon što je odslužio vojni rok, po dekretu selio se po raznim mjestima tadašnje države. Uz rad završio je Ekonomski fakultet, ali ga je dekret usmjerio u vojnu industriju u Novi Travnik i Lički Osik, pa u Autokaroseriju u Zagrebu, Autohrvatsku u Splitu, a radio je i kao pravobranitelj samoupravljanja i sudac Suda udruženog rada, da bi od siječnja 1990. počeo uživati u zasluženoj mirovini.

U Zagrebu živi još petero polaznika Željezničkog tehnikuma koji su kasnije završili tehničke fakultete i radili na željeznici i u drugim industrijama. Svaki prvi četvrtak u mjesecu redovito se sastaju u zagrebačkoj Gradskoj kavani. Jedan od njih je i Živko Kavšek, vrlo cijenjeni željezničar koji je cijeli radni vijek proveo na željeznici baveći se investicijama i razvojem željeznice.

Jelena Pajić, novinarka, urednica i voditeljica na HRT-u

Voditeljica mora imati puno vrlina i osjećaj za mjeru

Mlada novinarka, urednica i voditeljica na Hrvatskoj radioteleviziji Jelena Pajić ove je godine dobila Večernjakovu ružu kao novo TV-lice godine. Iako je već desetak godina na Radio Sljemenu, tek nakon njezina reporterskog, a od lanjskog ljeta i voditeljskog angažmana u popularnoj emisiji »Dobro jutro, Hrvatska« Jelena je gotovo preko noći postala omiljeno lice s malih ekrana.



Ta rođena Zagrepčanka završila je jezičnu gimnaziju u Križanićevoj ulici i pred diplomom je Kroatistike i Fonetike na Filozofskom fakultetu u Zagrebu. Njezin mlađi brat Matija također je pred završetkom studija, i to arhitekture, a voditelj je arhitektonskog tima projekta Koncept Membrain kojim su se zagrebački studenti predstavili na međunarodnome natjecanju Solar Decathlon Europe 2014.

Kako i kada ste se počeli baviti novinarstvom na HRT-u?

- Bilo je to krajem 2004. godine, tijekom druge godine studija. Počela sam volontirati na Radio Sljemenu, da bi me nekoliko mjeseci kasnije primili kao honorarnog suradnika. Prvo sam bila pomoćnica u programu, zatim novinarka, a potom i urednica. Danas sam na radiju urednica subotnje emisije »Flashback«, a prošle sezone dobila sam priliku raditi i u emisiji »Dobro jutro, Hrvatska«. U početku kao reporterka u javljanjima uživo jedanput tjedno, a kad se to počelo lijepo razvijati, naraslo je na više javljanja u tjednu i za emisiju »Subotom ujutro«. U međuvremenu sam se okušala i kao novinarka u emisiji »Što vas žulja?«. Prošlog ljeta ušla sam i u studio »Dobrog jutra« kao voditeljica. Uz sve to, s vremena na vrijeme imam prilike biti dio nekih posebnih emisija ili programa HRT-a i sve me to iznimno veseli.

Jeste li na početku strahovali od rada na televiziji?

- Naravno, nije mi bilo svejedno. Mislim da se u početku trema mogla i vidjeti, ali prošlo je. Zapravo, trema uvijek ima, ali u onoj dozi da ona bude konstruktivna, a ne da me blokira.

Kada ustajete kada radite »Dobro jutro, Hrvatsku«?

- Dižem se najčešće oko pola četiri. To je definitivno rano, ali već sam se navikla. Nije mi uvijek lako ustati, posebice ako se tako zareda nekoliko dana, ali to mi je posao. Volim ustati dovoljno rano da se mogu na miru i bez žurbe spremiti, a i kava je obavezan element prije izlaska iz kuće.

Kako izgledaju pripreme za »Dobro jutro, Hrvatsku«?

- Polovina posla odradi se uvijek dan ranije – pripremam javljanja ili detaljno proučim pripremu ako vodim emisiju. Na dan kad radim u DJH-u dođem na posao oko 5.30 i odlazim u šminku gdje me cure uljepšaju, malo se podružimo i zajedno razbudimo. Ako idem na teren, nalazim se s ekipom s kojom taj dan radim i krećemo u akciju, a ostajem li u studiju, čeka me još odijevanje za vođenje emisije. U studio dođem barem pola sata ranije da još malo preletim pripremu, dogovorim se s kolegom suvoditeljem oko nekih detalja i porazgovaram i našalim se s ljudima s kojima taj dan radim ...

Kakva mora biti dobra voditeljica? Što ne smije raditi?

- Ona ponajprije mora biti pripremljena za emisiju, ali i snalažljiva, jer su iznenađenja uvijek moguća. Treba biti elokventna, pristojna, pristupačna, zainteresirana za temu i sugovornike te pokušati s gostima ostvariti poseban kontakt kako bi razgovor bolje tekao. Puno toga može napraviti razliku. Dobrodošli su obrazovanost, opća kultura i informiranost, načitanost i empatija, a neizostavan je i smisao za humor. Osim toga, treba imati mjeru i ni u čemu ne pretjerivati. A što voditelj ne smije raditi? Vrlo je lako napraviti pogrešku, ali možda je još gore od toga ako voditelj ne shvati ili ne želi shvatiti da je pogriješio i gura po svom.

Javljaju li Vam se obožavatelji otkako Vas gledaju na ekranu?

- Pa, ne bih htjela da ispadne bahato, ali javljaju se. No, pomalo. Ljudi mi se znaju javiti preko facebooka ili komentirati nešto kad me sretnu – ispred dućana, na blagajni kina ... Ne događa se to baš svakodnevno, ali zna biti simpatično.

Što volite u svom poslu?

- Uživam u tome što kroz njega obilazim Zagreb i okolicu, odlazim na brojna događanja, upoznajem nove ljude, učim nove stvari i imam priliku isprobati, vidjeti i doživjeti ono što možda ne bih mogla ili jednostavno ne bih imala vremena za sve to. Uz kolege koji su dragi, kreativni i radišni, ovaj posao je divan i gotovo da zaboraviš da radiš!

I napokon, koja je poveznica između Vas i željeznice?

- Redovito sam se vozila vlakom prvih nekoliko godina faksa na relaciji Sestete – Zagreb Glavni kolodvor. To je bio najbrži način da dođem na predavanja. Moja iskustva iz vlaka većinom su pozitivna. Sjećam se grozne gužve ujutro kad svi idu na posao, ludih vrućina ljeti kad bismo se svi zajedno toplili u vožnji, ali i lijepih putovanja prema Slavoniji. Zadnji put vlakom sam se vozila prema Novoj Gradiški. Udobno, ugodno, mirno! A najdalje što sam putovala vlakom bilo je prema Münchenu. Tada sam putem zaspala, a kad sam se probudila, vlak više nije vozio u smjeru u kojem sam sjedila nego »prema natrag«. Moram priznati da mi nije bilo svejedno!

27. susret »Z armoniku v Roč«

Na harmonici od desete do devedesete godine

Od najmlađeg desetogodišnjeg Dorijana Brečevića s trišetinkom starijom od 115 godina do najstarijeg, devedesetogodišnjeg Štefana Hrvatina koji je trištinke pratio na violini, četrdeset svirača dijatonskih harmonika i još toliko svirača pratećih instrumenata i pjevača došlo je u nedjelju 10. svibnja 2015. u mali istarski glagoljaški gradić Roč na 27. međunarodni susret svirača dijatonskih harmonika (trieština) »Z armoniku v Roč«.



Susret pod pokroviteljstvom Županije istarske, Grada Buzeta i Turističke zajednice Grada Buzeta i taj je put izvršno organizirao ŽKUD »Renato Pernić« iz Roča, bivši KUD »Istarski željezničar«, a potporu organizaciji susreta dala je i HŽ Infrastruktura.

Od podneva ročkim se ulicama razlijevala glazba, što glazba trieština, što koračnica Puhačkog orkestra »Sokol« iz Buzeta koji je kružio mjestom najavljujući festival. Svoj prilog izvršnoj atmosferi dali su i željezničari slikari koji su u Domu kulture izložili radove nastale na zadnjoj likovnoj koloniji u Roču, a u istome prostoru pridružili su im se i slikar Alen Kasumović koji je izložio motive svirača u akrilu i Ksenija Talijančić Šubat koja je izložila motive škura u ulju na platnu. Bilo je tu i raznih štandova s ponudom drvenih i kamenih istarskih suvenira, harmonika, ali i mirisne hrane i autohtonih pića. Ročki su susreti uvijek bili i ostali praznik za sva čula.

Kao i prethodnih 26 drugih nedjelja u svibnju koje su rezervirane za susrete svirača trieština, tako su i taj susret započeli domaćini – Branko Pernić na trieštini i Romano Vivoda na bajsu, uz plesnu točku koju su u istarskim nošnjama izveli najmlađi članovi iz dječjeg vrtića »Grdelin« koja njeguje tradicijsku baštinu.

Nakon njih nastupila su dva veterana, jedni svirači koji su nastupili na svim susretima, Mario Kotiga i vlakovođa Dorijano Buždon sa sinovima Ivanom i Igorom koji su ga

pratili na klarinetu i trubi. I taj susret, kao i svih dosadašnjih 26, vodio je, u komentarima nenadmašni Vlado Pernić.

Nastavili su se redati živopisni likovi i zvukovi koje su uz trieštine stvarali bajsovi, violine, gitare, ali i razni lonci, usne harmonike pa i glasovi. Publika je snažnim pljeskom ohrabivala sve svirače, a najviše najmlađega Dorijana Brečevića koji je nastupio prvi put i najstarijeg Štefana Hrvatina koji je na violini pratio Ivana Ivančića. Bilo je još svirača koji su harmoniku naučili svirati samo da bi mogli nastupiti u Roču, pa i sedamdesetogodišnjih debitanta.



Zapažen nastup imao je Armin Bernobić kojeg su uz veselu polku na gitarama pratili Denis iz Huma i Joško iz Roča koji su također nastupili prvi put. Svirač Viktor Kržanac godinama je pratio ročke susrete, a onda je kupio harmoniku, naučio svirati i prvi put se pojavio kao svirač, a ne samo kao gledatelj. Kao i više puta do sada, vrlo je veseo bio nastup sastava iz Trsta »Banda Žluk« u kojem jedan od svirača svira na improviziranoj bačvi s držalom uz koje je provučena struna koja stvara duboke ritam-tonove. Zanimljiva je bila i polka Staneta Planinca koji je sam izradio harmoniku te Branka Zlatića koji je svirao na harmonici starijoj od 150 godina, a neki su svirači uz svoju harmoniku i zapjevali.

Susret je završio bravuroznom svirkom svjetskih prvaka, već dobro poznatih ročkoj publici, Talijana Claudia Di Muzia i Michellea Patachiolia. Iako ih slušamo godinama, svaki put ponovno naprave urnebes na svojim malim harmonikama. Unatoč tome što je publike i svirača bilo manje nego prethodnih godina, ročki su željezničari organizirali još jedan susret harmonikaša koji će se pamtili. A sve su bliže i tridesetoj obljetnici.

KUD HŽ-a izvrstan organizator

2. međunarodni folklorni festival

Na središnjemu varaždinskom trgu 9. svibnja održan je 2. međunarodni folklorni festival KUD-a HŽ-a Varaždin i prijatelji.

Uoči početka koncerta oko 200 sudionika u narodnim nošnjama prošetalo je središtem grada, a sudionike je primio Josip Hehet, predsjednik Gradskog vijeća. U programu koji je trajao dulje od sat vremena nastupili su članovi kulturno-umjetničkih društava iz Beletinca u Sloveniji, Soprona u Mađarskoj, Laminaca u Bosni i Hercegovini te još jedno željezničarsko društvo HKUD Željezničar iz Osijeka.

U jednosatnome programu na Trgu kralja Tomislava društva su predstavila pjesme i običaje svojih krajeva, a najviše aplauza zaslužili su najmlađi članovi KUD-a HŽ-a Varaždin. Nenad Sudar, voditelj osječkog društva, istaknuo je zadovoljstvo prvim nastupom na festivalu i izvrsnom organizacijom. Pročelnik folklorne i tamburaške sekcije KUD-a HŽ, Krunoslav Drožđek istaknuo je kako je sve proteklo jako dobro:

- Prošlogodišnji, prvi festival bio nam je svojevrsna škola. Uočili smo pogreške koje smo radili pa je ove godine sve proteklo jako dobro i doista smo zadovoljni, a vjerujem da moje mišljenje dijele i naši gosti.



Hrvatski željeznički muzej i Udruga PimpMyPump

Zabava za sve uzraste

Glavni željeznički kolodvor u Zagrebu na dva dana, 16. i 17. svibnja, postao dom ulične. Publika je u četiri vagona vidjela presjek dosadašnjih radova kolektiva Pimp my Pump, humanitarnu izložbu Pomozi Nepal, sudjelovala u kreativnim radionicama, pogledala dva filma ...

Kompoziciju su činila četiri vagona, prvi je bio izložbeni poštanski vagon Hrvatskog željezničkog muzeja, a sljedeća tri za ovu je priliku ustupio HŽ Putnički prijevoz.

U poštanskom vagonu, koji je dio Zbirke željezničkih vozila Hrvatskog željezničkog muzeja, okupljeni su mogli vidjeti fotografije dosadašnjih pumpi iz milja zvanih Franceki kojima je ovaj kolektiv postao naširoko poznat.

Sljedeći vagon, poslužio je kao galerija za humanitarnu prodaju fotografija čija sva zarada odlazi za pomoć žrtvama potresa. Skup je to 50 fotografija koje su u zadnjih nekoliko godina snimili putnici Jungle Tribe putničke agencije putujući po ovoj divnoj zemlji.

Treći je vagon bio multimedijalni postav 5 tematskih pumpi posebno oslikanih za ovu izložbu. Vlak u snijegu, Limeni, Nepostojeći tramvaj broj 16, Samoborčekova srebrna strijela i Orijent Express mirno su stajali dok su se u pozadini mogle vidjeti projekcije putujućih vlakova.

Posljednji vagon imao je ulogu kino dvorane u kojoj su posjetitelji sjedeći na sijenu uživali u projekcijama glazbenih filmova 'Marley' i 'U potrazi za Felom'.

Kreativne radionice za djecu Udruge Praktikum, oba su se dana od 11 do 13 sati održavale na 6. peronu i u vagonima.

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Janka Fučić



Marijan Vrga, tajnik Ragbi kluba »Lokomotiva«

Sve se toliko promijenilo

Malotko zna da je poznato željezničarsko lice Milivoj Vrga simbol Ragbi kluba »Lokomotiva«, a zasigurno i jedan od najzaslužnijih za rezultate i potencijal Kluba.



Marijan Vrga, tajnik Ragbi kluba »Lokomotiva«, u ragbiju je aktivan 38 godina i igrao je u svim kategorijama, a u Hrvatskim željeznicama radi samo godinu manje.

- U tih se 37 godina posla sve toliko promijenilo kao da onih godina nije ni bilo. Nekada nas je u centrali HŽ-a bilo 35, a sada smo nas četvorica. Nije to samo posljedica restrukturiranja nego i prirodnog odlaska. O tehnologiji da ne govorim – dva sasvim druga svijeta. A to nije tako daleko, to su te

famozne osamdesete godine prošlog stoljeća. No, ljudi nam ne nedostaje jer se radi o tome da nas je tehnologija »prešla« – rekao je Vrga upoznavajući nas sa svojim poslom.

TK centar HŽ-a bio je velik pogon, no zahvaljujući napretku danas centrale stanu gotovo u jednu sobu.

- Mnogo je tu arhivskih, muzejskih primjeraka kojima se nekada radilo. Ovo što sad imamo može biti samo manje, na jednoj pločici. Jedan kolega koji je otišao u mirovinu najbolje je to opisao: „Fućkaj uređaj u koji ja ne mogu gurnuti šrafnciger!“ – rekao je Vrga kroz smijeh.

Nekad su u TK centru bila i dežurstva, no to je već povijest.

- Imali smo 24-satna dežurstva, no to već dugo nije potrebno. Nekoga od nas »diže se« samo u slučaju ako se nešto dogodi u Ranžirnome kolodvoru. Danas to sve rade uglavnom informatičari – dodao je.

Američki nogomet je više predstava, australski nogomet prilično gruba igra, a ragbi olimpijski sport. Ragbijem se bave i muškarci i žene. Najvažnije je da se lopta ne dodaje prema naprijed nego suigraču iza sebe. Cilj je loptu položiti iza gol-linije (linije zgoditka). Kako bi postigli zgoditak, igrači se u formaciji kreću prema голу, a obrana ih zaustavlja tijelom i zato je to vrlo dinamičan sport. Polaganje donosi pet bodova, a time se stvara i prilika za pucanje na gol, što donosi još dva boda.

- Još davne 1968. nekoliko entuzijasta se okupilo i osnovalo Ragbi klub »Lokomotiva«. Dvije godine nakon toga primljeni smo u sportsko društvo. Danas brojimo 70-ak aktivnih članova do 18 godina starosti te 30-ak seniora, dakle Ragbi klub »Lokomotiva« čini ukupno stotinjak članova – rekao je Vrga.

Postoje natjecanja za sve uzraste i dobne skupine, a hrvatska je liga podijeljena na dvije regionalne – sjevernu odnosno zagrebački savez i južnu koja okuplja ragbijaške klubove u Dalmaciji, no nema ni mnogo igrača ni klubova.

Osim u hrvatskoj ligi, »Lokomotiva« igra i u drugoj austrijskoj ligi, i to uspješno. Bio je to važan iskorak za Lokose jer igraju više utakmica i na nešto višoj razini.

- Ideja je došla iz naših redova. Kada smo odigrali nekoliko

prijateljskih utakmica s Mariborom i saznali da smo im dorasli, pitali smo Austrijance bismo li se mogli natjecati u drugoj ligi. Oni su nas prihvatili bez ikakvih financijskih uvjeta; samo moramo odigrati sve utakmice i morali smo tražiti dozvolu od HRS-a. Pet austrijskih klubova, »Maribor« i »Lokomotiva«. Momčad je mlada i nije lako samo trenirati, a malo igrati i zato je za njih važan prelazak nacionalnog okvira – istaknuo je Marijan Vrga

U Klubu treniraju igrači svih uzrasta – kadeti, juniori, seniori i veterani. Zanimanje za ragbi je prilično veliko i ne jenjava. Iako je RK »Lokomotiva« uspješan klub, ragbijaši su zapravo beskućnici.

- Svojedobno smo trenirali na Kajzerici, gdje su trenirali i nogometaši, ali se tamo kopalo i gradilo pa nismo imali gdje igrati. Selimo se po nekim mjestima, no za sada nigdje nismo trajno. Postojala je ideja da se sagradi ragbijaški centar, ali to ne riješava problem, jer bi služio za odigravanje utakmica i svejedno ne bismo imali gdje trenirati – komentirao je Vrga.

I Klub, kao i ostali klubovi Sportskog društva »Lokomotiva«, »muku muči« s financijama i teško se provlači kroz krizu.

- Jako je teško i to snalaženje na sve moguće i nemoguće načine nije nikakvo rješenje. Jedinu pomoć Klub ima od Grada – komentirao je teški situaciju Vrga.

Vrga tvrdi da se njegovo vrijeme igranje ragbija i rada u Klubu bliže kraju jer:

- Trideset i osam je godina dug staž. Jednostavno dođe vrijeme za odlazak i treba misliti na to da se nekoga pripremi za posao tajnika koji radim.



Centar za zaštitu ptica »Griffon«

Nova senjska atrakcija

Desetak kilometar iza Senja u smjeru Karlobaga, pokraj sela Crnika na samoj Jadranskoj magistrali smješten je Centar za zaštitu ptica grabljivica »Griffon«. Riječ je o vrlo poučnom i zanimljivom mjestu za obići i razgledati, osobito u društvu djece.



Centar je osmišljen kao oporavilište, ali i kao edukacijski centar u kojemu se može saznati doista sve o pticama grabljivicama s ovih prostora, kao i zanimljivosti vezane uz ta predivna pernata stvorenja. Težište je na edukaciji djece. Zato taj centar vrlo često posjećuju organizirane skupine djece koja na kraju odlaze zadovoljna i prepuna neizbrisivih dojmova.

Dođete li, stručan tim rado će vas provesti kroz Centar i pokazati vam ptice koje su trenutačno na oporavku te odgovoriti vam na sva pitanja. U Centru ćete imati priliku vidjeti ptice grabljivice u njihovu prostoru za oporavak te uz mnoge edukacijske sadržaje saznati razne zanimljivosti iz života tih ugroženih vrsta. Iz prostora za posjetitelje, kroz veliku zaštitnu staklenu stijenu, uz malo sreće, moći ćete vidjeti kako se bjeloglavi supovi hrane strvinama, ljubavne igre ali i svađe orlova škanjaca ili pak kako se ptice bezbrižno sunčaju na granama čekajući konačni oporavak i puštanje na slobodu. Ako volite fotografirati, svakako pripremite svoje

fotoaparate! Mada su sve ptice grabljivice posebne i jedinstvene, meni su najdojmljiviji bjeloglavi supovi. Mogu ih promatrati satima. Te veličanstvene ptice čiji raspon krila iznosi i više od 2,5 metra ujedno su najveće ptice koje lete. Imao sam priliku promatrati njihov let u prirodi. Svojim velikim krilima zaklanjaju sunce poput oblaka. Njihovo kružno jedrenje zračnim strujama izgleda zaista impozantno.



Na otoku Cresu penjao sam se strmim liticama gdje svijaju gnijezda i promatrao ih izbliza u njihovu prirodnom okružju. Mimikrija njihova perja takva je da sam ih jedva uspio razaznati u odnosu na prirodnu pozadinu stijena. Bjeloglavi supovi nisu agresivne ptice, strvinari su i hrane se isključivo strvinama. Lešine lako uočavaju i s velikih visina jer im je vid čak osam puta oštrije od ljudskog, a snažan kljun i dugačak vrat omogućuju im lakše hranjenje iznutricama strvine.

Bjeloglavi supovi ugrožena su vrsta i vrlo vjerojatno bi do sada već izumrli na ovim prostorima da nije angažmana i djelovanja dr. sc. Gorana Sušića, predsjednika Udruge. On i njegov tim na svaku dojavu o stradaloj ptici odmah izlaze na teren u akciju spašavanja.

Česti uzroci stradavanja bjeloglavih supova trovanja su koja provodi lokalno stanovništvo. Također, nerijetko za ljetnih mjeseci bučne brodice pune glasnih i znatiželjnih turista uznemiruju male ptiče koji uplašeni iskaču iz gnijezda i padaju s litica u more te vrlo često i ugibaju. Tek poneki od njih imaju sreće završiti u oporavilištu pa potom zdravi na slobodi.

Danas u Hrvatskoj ima oko 300 odraslih bjeloglavih supova. Nekada su nastanjivali područje cijele Hrvatske i bilo ih je znatno više, ali danas se gnijezde samo na otocima Cresu, Krku, Plavniku, Prviću te Pagu.

Želite li vidjeti i saznati nešto više o ovim pticama svakako posjetite Centar, a prolazite li otokom Cresom podignite na trenutak glavu i usmjerite pogled prema nebu jer postoji velika vjerojatnost da ćete vidjeti bjeloglave supove u njihovim karakterističnim izvidničkim kružnim letovima.

Galapagos

Jedan sasvim drugačiji svijet

Otočje Galapagos spada u ona mjesta na svijetu koja imaju kulturni status. Svi smo čuli za otoke na kojima žive čudne životinje koje je proslavio Charles Darwin. To je izdvojeni svijet koji je stvorio posebna životna pravila koja ga isključuju od ostatka zemaljske različitosti. To je svijet na kojemu se turist osjeća kao pravi stranac, koji kao da je zakoračio na drugu planetu.

Nastanak i povijest otočja

Izolirano otočje nastalo je prije više milijuna godina usred Pacifika zahvaljujući vulkanskim aktivnostima. Zbog te činjenice nikada nije postojao most između kopna i otoka pa se sva flora i fauna na neki način morala domoći Galapagosa. Udaljene 1000 km od kopna, životinjske su se vrste generacijama prilagođavale novim uvjetima. S dugotrajnim protokom vremena sva je ljepota evolucije isplivala na površinu tako da danas na otočju obitavaju uglavnom



Osnovne informacije

Otočje pripada državi Ekvador. Smješteno je na ekvatoru, 1000 km udaljeno od ekvadorske obale na Pacifiku.

Običnom posjetitelju Galapagos će otkriti niz iznenađenja. Za početak, otočje je naseljeno. Od 12 većih i 12 manjih otoka, čovjek obitava na njih pet. Gotovo polovina od 30 000 stanovnika živi u glavnome mjestu otočja Puerto Ayora, na otoku Santa Cruz koji je smješten u središtu arhipelaga. Za posjetitelja je taj otok važno odredište jer je polazište većine turističkih tura. Uostalom, na otoku se nalazi i glavni aerodrom na koji slijeće najveći broj posjetitelja, iako je u upotrebi još jedan aerodrom na otoku San Cristobal koji je sagrađen da bi zadovoljio potrebe turista koji stižu u sve većem broju.

Postoje brojne opcije organiziranja posjeta Galapagosu. Najjednostavnije je odabrati aranžman u gradu Guayaquil na kopnu iz kojeg polijeću zrakoplovi koji lete na otočje. Tipičan aranžman traje tjedan dana i obuhvaća većinu zanimljivih lokaliteta koji se obilaze brodom na kojemu su osigurani hrana i krevet. Moguće je dogovoriti aranžman na samome otočju, npr. u Puerto Ayori, ali šira paleta agencija u Guayaquilu nudi više mogućnosti.

Cijena aranžmana ovisi o tipu broda, razini luksuza i broju dana. Prosječna cijena jednotjednog boravka s uračunatom cijenom leta iznosi oko 1500 američkih dolara. Svaki posjetitelj plaća ulaz u nacionalni park pri slijetanju, a to košta dodatnih 100 američkih dolara.

Postoji i opcija da se u vlastitoj organizaciji, bez unaprijed dogovorenog aranžmana, odsjedne u hotelu na glavnome otoku Santa Cruz te da se ide na dnevne izlete. Mana takvog aranžmana je što rano ujutro i kasno navečer niste prisutni na lokalitetima, a to je najljepši dio dana za promatranje životinja.

endemske vrste. Tu je promjenu prvi uočio istraživač i znanstvenik Charles Darwin koji je otočje posjetio 1835. Ono što je zamijetio na životinjama kasnije je tvorilo temelj njegove slavne knjige »O porijeklu vrsta«, jednom od najutjecajnijih knjiga ikada objavljenih. Darwin je uočio da vrapci imaju drugačije kljunove od svojih srodnika na kopnu i zaključio da su se morali prilagoditi novim okolnostima, što je jedan od glavnih postulata teorije o evoluciji. U njegovu čast ti se vrapci nazivaju Darwinovi vrapci.

Otočje je slučajno otkriveno 1535. kada je prvi panamski biskup skrenuo s putanje na ruti Panama – Peru. Otkriće je odmah prijavio španjolskome kralju Karlu V. i pritom opisao gigantske Galapagos kornjače po kojima je otočje dobilo naziv. Do dolaska modernog doba otocima su se služili gusari, pomorci i lovci na kitove. Ondje su nalazili skrovišta, drvo, vodu i obilje hrane. Na njihovoj je meti najčešće bila kornjača koja je na brodu mogla preživjeti i godinu dana te je bila jedini izvor svježe hrane kada su pomorci mjesecima boravili na moru. Neke od dugovječnih kornjača koje danas žive na Galapagosu bile su svjedocima Darwinova dolaska prije više od 150 godina.

Organizirani turizam počeo se razvijati 60-ih godina prošlog stoljeća kada je otočje posjećivalo do 1000 gostiju godišnje. Danas ta brojka premašuje 100 000 posjetitelja godišnje. Iako je taj podatak pozitivan za ekonomiju Ekvadora, on također predstavlja potencijalnu opasnost za ravnotežu prirodnog svijeta Galapagosa. Otkad je čovjekove prisutnosti na otocima, pet posto flore i faune nestalo je zbog čega su uvedena stroga pravila o ponašanju prilikom posjeta. Samo edukacijom stanovništva i posjetitelja može se ostvariti odgovoran turizam koji neće poremetiti taj mali kozmos.

Flora i fauna

Gusari i mornari koji su prije posjećivali otočje uvijek su se smijali pticama i drugim životinjama koje nisu bježale od njih pa su bile laki plijen. To je zbog toga što sve životinje na Galapagosu nisu imale predatore pa ni razvijen strah prema drugim vrstama. Tako je i danas. Upravo zbog te činjenice današnji turist doživljava interakciju sa životinjama kakva nije moguća nigdje drugdje na svijetu. Sjediti pored ptice koja nese jaje ili gledati izbliza ples udvaranja para plavonogih bluna (eng. blue-footed boobie) ostavlja dubok dojam. Galapagos je zapravo ogromni zoološki vrt na otvorenome gdje životinje žive po vlastitim pravilima. To se odnosi i na veliku koloniju morskih lavova koji se neometano vuku po ulicama otočnih mjestašaca. Galapagoški orao često slijeće blizu skupine turista da bi pokazao svoj plemenit stas. Alfa mužjak jedinstvene morske iguane odigrava pravu predstavu tjerajući ostale mlađe mužjake sa svojeg teritorija naglašavajući svoje prvenstvo pri parenju. Posebno je bujno podmorje gdje su najuočljivije raznolike šarene ribe. Turiste se često vodi na ronjenje kod otoka Santa Maria gdje se nalazi potopljeni vulkan. Iznad površine mora viri krater koji zbog svojeg izgleda nosi naziv Đavolja kruna. Uz brojne bliske susrete s podvodnim svijetom, najviše adrenalina potiče prolazak galapagoškog morskog psa tik ispod ronionca. Nakon što vas uvjere u to da je u proteklih 30 godina zabilježen samo jedan nesretni slučaj, taj će doživljaj ronjenja s morskim psima, uz ostale ljepote i izazove koje otoci nude, biti jedan od milijun razloga zašto doći na Galapagos. Po povratku kući imat ćete, doduše, jedan problem – kako se nakon čarolije koja vas je razmazila ponovno prebaciti u svakodnevni život?



Slavonsko-podravska željeznica

Sudbina obitelji Gutmann

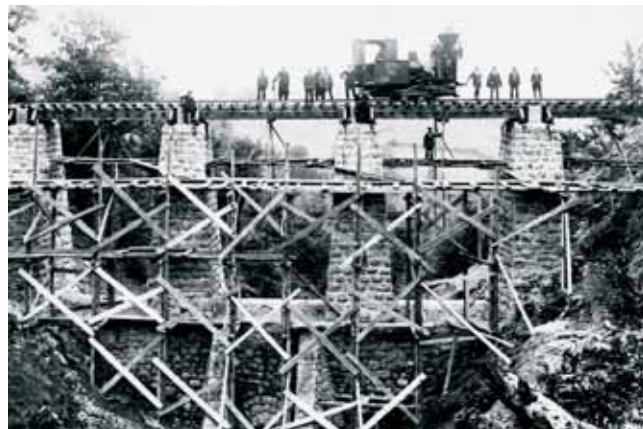
Obitelj Gutmann i Slavonsko-podravska željeznica koju je ta obitelj pokrenula najzaslužniji su za razvitak Belišća.

Tvrtka S. H. Gutmann Belišće osnovana je 1884. godine. Kraljevska kotarska oblast kao obrtna vlast u Osijeku 1908. izdala joj je obrtnu iskaznicu za rad parne pilane, a 1918. postala je dioničko društvo u kojem su braća Gutmann posjedovala 60 % kapitala. Prema bilanci tvrtke iz 1918., vrijednost tvrtke iznosila je 5.779.500 kruna, a industrijske željeznice i vozila 2.220.500 kruna. U iznos od 5.779.500 kruna bili su uključeni: parna pilana, tvornica tanina, tvornica buradi, destilacija drveta, radionica za popravak lokomotiva, željezničkih vagona i tvorničkih uređaja sa svim pomoćnim strojevima, pomoćni pogoni (vodovod, parna pekara, ciglana, tvornica leda itd.) i tvornička kolonija. U iznos od 2.220.500 kruna bila je uključena industrijska željeznica u ukupnoj dužini 150 km, pet lokomotiva, 439 vagona i 254 tvornička vagona. Kamenolom u Orahovici sadržan je u bilanci u iznosu od 200.000 kruna. U iznos 300.000 kruna bili su uključeni ribnjaci s gospodarskim zgradama. Svravnjujući vrijednosti investicija, prema zaključku glavne skupštine tvrtke S. H. Gutmann iz 1927., industrijske željeznice i vozni park koji su knjiženi prilikom osnivanja društva s 2.220.500 kruna nakon provedene valorizacije knjiženi su s 44.410.000 kruna, tj. 11.102.500 dinara. Sveukupna vrijednost željeznice iznosila je 15.600.000 dinara.

Član ravnateljstva i suosnivač tvrtke S. H. Gutmann barun Alfred Gutmann preminuo je 19. prosinca 1919., a predsjednik tvrtke i suosnivač raznih industrijskih poduzeća barun Vilim Gutmann preminuo je 6. rujna 1921.

Dioničko društvo Slavonsko-podravske željeznice, tzv. Gutmannove željeznice, osnovano je 1899. godine. SPŽ je osnovan radi prijevoza sirovina i gotove robe za tvrtku S. H. Gutmann d.d. Belišće. Dioničko društvo Slavonsko-podravske željeznice bilo je zapravo tvrtka kći tvrtke S. H. Gutmann d.d. u Belišću. Sjedište SPŽ-a prvotno je bilo u Velikoj Kaniži (Nagykanizsa), da bi kasnije bilo preseljeno u Budimpeštu, a nakon raspada Monarhije u Belišće. Kraljevski sudbeni stol kao trgovački sud u Osijeku objavio je u svibnju 1925. da je u trgovački registar upisana Slavonsko-podravska željeznica mjesnoga interesa d.d. u Belišću. Kao članovi Ravnateljskog vijeća upisani su Ladislav Gutmann, Artur Gutmann, Ernest Gutmann, Oto Gutmann, Henrik Gutmann, Viktor Gutmann, dr. Karlo Neumann i ing. Henrik Herz. Dana 31. prosinca 1937. SPŽ imala je 182,5 km eksploatacijske dužine pruge, 35 stanica i pet stajališta. Također, imala je 29 lokomotiva, 56 putničkih i 877 teretnih vagona. Godine 1937. prevezla je 370.899 putnika, 30 tona prtljage, 504.354 tone robe i 472.020 tona privatne robe. Zapošljavala je 567 radnika. Ukupan prihod od eksploatacije iznosio je 14.318.758 dinara, a rashod 13.971.619 dinara.

Pozivom na Zakonsku odredbu o obveznoj prijavi imetka Židova i židovskih poduzeća od 5. lipnja 1941. Direkcija SPŽ podnijela je 1941. prijavu Ministarstvu narodnog gospodarstva NDH o poduzeću i svojem imetku.



U vezi s Zakonskom odredbom ing. Viktor barun Gutmann, poslao je 30. lipnja 1941. sljedeći dopis Uredu za obnovu privrede pri Ministarstvu narodnog gospodarstva NDH u Zagrebu:

»Ja se nalazim zatvoren kod Redarstvenog ravnateljstva u Zagrebu već od 17. svibnja 1941. Ja sam član Ravnateljstva i Egzekutivnog odbora S. H. Gutmann d.d. Belišće, Slavonsko-podravske željeznice d.d. i Tvornice pokućstva Valpovo. Osim toga sam suvlasnik u ½ vlastelinstva Voćin i Orahovica Pištana i nekretnina u Beču. Moji papiri nalaze se deponirani kod banke u Budimpešti i u Beču. Do svih podataka, koji su mi potrebni da u cijelosti udovoljim Zakonskoj odredbi od obvezne prijave imetka Židova ne mogu doći dok se nalazim u zatvoru, a obzirom i na kompliciranost potreban mi je zato dulji nego zakonski rok. Obzirom na izloženo, molim, da mi se produži rok za podnos prijave na daljnjih 5 mjeseci.«

Nakon Drugoga svjetskog rata Privredni savjet Vlade Demokratske Federativne Jugoslavije donio je odluku da od kolovoza 1945. do sljedeće odredbe SPŽ i šumska željeznica bivšega dioničkog društva Gutmann u Belišću prelaze u državnu eksploataciju. Likvidacijska komisija SPŽ-a objavila je 28. srpnja 1949. u Belišću da je rješenjem bivše Glavne direkcije za eksploataciju željeznica u Zagrebu određena likvidacija SPŽ-a u Belišću koji je 1. siječnja 1949. preuzet u eksploataciju Jugoslavenskih državnih željeznica.

Cjelokupno poduzeće S. H. Gutmann »Šumsko veleobrotno d.d. Belišće«, konfiscirano je presudom Okružnog narodnog suda za grad Zagreb od 21. studenoga 1945., potvrđenom presudom Vrhovnog suda Hrvatske u Zagrebu od 19. siječnja 1946. Navedenom presudom, pod optužbom za gospodarsku suradnju s okupatorom, osuđeno je deset predstavnika poduzeća, od kojih trojica na smrtnu kaznu strijeljanjem i trajan gubitak političkih i građanskih prava, kao i konfiskaciju cjelokupne imovine, a ostalih sedam na kaznu lišenja slobode s prisilnim radom i gubitkom političkih i građanskih prava. Na temelju Zakona o krivičnim djelima protiv naroda i države ing. Viktor Gutmann, rođen 3. listopada 1891. u Beču, državljanin Demokratske Federativne Jugoslavije, Hrvat, strojarski inženjer, oženjen, otac dvoje djece, završio Tehnički fakultet, bez imovine, osuđen je na smrtnu kaznu strijeljanjem, trajan gubitak političkih i građanskih prava i konfiskaciju cjelokupne imovine.



»Vlak je uvijek brži«

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Branimir Butković

Brojne aktivnosti tijekom svibnja

Tijekom svibnja održane se tri akcije »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj«. Prva je održana u Osnovnoj školi Otok u novozagrebačkome naselju Slobošćini 7. svibnja. Tom su prilikom održane akcije »Vlak je uvijek brži« s učenicima četvrtih razreda te »Stvaraj, ne uništavaj« s učenicima sedmih i osmih razreda.

Prvi su put 20. svibnja radionice za djecu održane u gorskokotarskim osnovnim školama u mjestima uz prugu. Radionice za djecu iz nižih i viših razreda osnovnih škola na temu opasnosti koje prijete uz

prugu kao i podizanja razine svijesti o štetnosti uništavanja željezničke imovine održane su u Brod Moravicama, Skradu i Delnicama.

I na kraju, dana 22. svibnja akcija je održana u Ogulinu. Na željezničko-cestovnome prijelazu udaljenom nekoliko stotina metara od željezničkog kolodvora vozače su na opasnosti na željezničko-cestovnim prijelazima upozoravali Ivan Vuković, član Uprave HŽ Infrastrukture, i gradonačelnik Jure Turković. Radionice u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« održane su u Osnovnoj školi Ivane Brlić Mažuranić.

Podignuta razina sigurnosti

/ Piše: Ružica Stanić

Dodatno osigurana tri željezničko-cestovna prijelaza

Na pruzi Zagreb – Sisak – Novska dodatno je podignuta razina sigurnosti prometa. Naime, na dionicama Greda – Lekenik i Lekenik – Turopolje tri željezničko-cestovna prijelaza dopunjena su polubranicima.

Radove su izveli radnici PP-a POSIT pri Pružnim građevinama d.o.o. i Aneora Signal d.o.o. iz Zagreba. Prijelazi su otprije osigurani cestovnim svjetlosno-zvučnim signalima.

HŽ Infrastruktura ulaže vrlo velike napore kako bi

modernizirala osiguranje na što više željezničko-cestovnih prijelaza i time povećala razinu sigurnosti svih sudionika u prometu na križanjima željezničkih pruga i cesta. U prilog tomu svjedoče podaci da su 2013. ugrađena 32 nova uređaja s polubranicima i svjetlosno-zvučnom signalizacijom u vrijednosti oko 40 milijuna kuna, a 2014. ugrađena su 23 nova uređaja. U ovoj i sljedećoj godini planira se ugradnja najmodernijih uređaja sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom na još 70 željezničko-cestovnih prijelaza.



www.hzinfra.hr

ISSN 1330-0547

/IZ HRVATSKOG ŽELJEZNIČKOG MUZEJA
Dunja Pašalić

Foto: Renato Brandolica