

ŽELJEZNIČAR

BROJ 835 || LIPANJ 2015.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Odobrena sredstva
za šest projekata

4

RADOVI

Obnovljen kolodvor Pula

12

SIGURNOST

»Ne žuri, ne riskiraj život!«

19



HŽ INFRASTRUKTURA

FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Buzet



Kućica skretničara Buzet

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Odobrena sredstva za šest projekata

4

RADOVI

Obnovljen kolodvor Pula

12

SIGURNOST

»Ne žuri, ne riskiraj život!«

19

PUTOPIS

Turska - čarolija u deset dana

24

PORTRET

Vlakom smo proputovali Europu

26

ZANIMLJIVOSTI

6. susret željezničkih modelara srednje Europe

29

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

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić – Richter, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan

Kartelo, Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Ante Klečina

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12
 telefon: +385 (0) 1 4534 288
 telefaks: +385 (0) 1 4572 131
 e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr
 www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Poštovani kolege,

stara kineska poslovice kaže: »Put od tisuću milja počinje prvim korakom«. Iako mjesečnik »Željezničar« uspješno korača dugi niz godina i neizostavni je dio željezničarske duše, poželjeli smo biti još bolji i napraviti korak dalje te stoga novim dizajnom koji vam predstavljamo u ovom broju krećemo na svojevrsno novo putovanje. Na tom putu vodilja će nam i dalje biti bogata željezničarska tradicija, naša radna postignuća, razne priče sa željeznice te obične priče poznatih i nepoznatih lica. »Željezničar« mora biti i medij kroz koji ćemo dobivati informacije o događanjima u svim željezničkim društvima, o njihovu poslovanju, ugodnim, ali ponekad i onim manje ugodnim događanjima i previranjima. Idemo naprijed bez zadržke i »u sridu« jer to je jedini način da se između vas čitatelja i naše male radionice razvije međusobno poštovanje i povjerenje. Vjerujemo da će nova izdanja svojim izgledom i sadržajem privući i čitatelje izvan naše željezničarske obitelji kojima će »Željo« možda sasvim slučajno završiti u rukama.

U gospodarski izazovnim vremenima kad se svaka kuna prevrne nekoliko puta, s veseljem smo dočekali vijest da su HŽ Infrastruktura i resorno ministarstvo potpisali ugovore o dodjeli bespovratnih sredstava za šest projekata sufinanciranih iz Europskog fonda za regionalni razvoj. I ovaj put putovali smo diljem Hrvatske i zabilježili razne radove na prugama i oko njih. U Istri, nedaleko kolodvora u Buzetu, gledali smo kako se izvodi sanacija stijene Raspadalice, punom parom radi se i na obnovi dionice Koprivnica – Botovo – državna granica, a u Dalmaciji je saniran usjek između kolodvora Labin Dalmatinski i Kaštel Stari. U Puli je punim sjajem zasjala prekrasna »ljepotica«, obnovljena kolodvorska zgrada. I u ovome broju donosimo intervju s ljudima sa željeznice, a svoju vezu sa željezničarskom obitelji otkrila nam je i zvijezda televizijskih ekrana, voditelj Boris Mirković. Nadamo se da će vam se novi dizajn svidjeti, a sve eventualne kritike vezane uz sadržaj hrabro ćemo primiti na adresu e-pošte zeljeznicar@hzinfra.hr i sa svakim sljedećim brojem nastojati biti još bolji!

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



ODOBRENA SREDSTVA ZA ŠEST PROJEKATA

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Ante Klečina



Najvažniji i vrijednosno najveći ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava odnosi se na Projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnju drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci. Prihvatljivi izdaci procijenjeni su na ukupno 1,52 milijarde kuna, pri čemu 1,29 milijarda kuna (85 %) čine bespovratna sredstva iz Europskog fonda za regionalni razvoj, a preostalih 227 milijuna kuna (15 %) osigurano je iz državnog proračuna. Dionica na kojoj se izvodi projekt nalazi se na Osnovnoj prometnoj mreži Transeuropske prometne mreže (TEN-T), odnosno Mediteranskom koridoru, kojim se Pirinejski poluotok povezuje s mađarsko-ukrajinskom granicom. Ukupna duljina dionice uključene u projekt iznosi 38,23 km. Cijela dionica bit će dvokolosiječna i elektrificirana te izvedena za brzinu od 160 km/h.

Drugi po vrijednosti je Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za Projekt izgradnje nove željezničke pruge za prigradski promet Gradec – Sveti Ivan Žabno. Od 245,4 milijuna kuna ukupno prihvatljivih izdataka, Europski fond za regionalni razvoj sufinancira 208,6 milijuna kuna (85 %), a s 36,8 milijuna kuna sudjeluje Republika Hrvatska. Projekt uključuje izgradnju nove jednokolosiječne neelektrificirane željezničke pruge za prigradski željeznički prijevoz s trima stajalištima te djelomično uređenje kolodvora Gradec i rekonstrukciju kolodvora Sveti Ivan Žabno. Željeznička pruga bit će izgrađena između dvaju malih gradova, Gradeca i Svetog Ivana Žabna, stoga će biti važna ponajprije za lokalni, a potom i regionalni željeznički prijevoz. Također, radi povećanja regionalne povezanosti i prometne integracije cijelog područja, izgradnja te pruge omogućit će i

MINISTAR POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE SINIŠA HAJDAŠ DONČIĆ I PRED-SJEDNICA UPRAVE HŽ INFRASTRUKTURE RENATA SUŠA POTPISALI SU 8. LIPNJA 2015. UGOVORE O DODJELI BESPOVRATNIH SREDSTAVA ZA ŠEST PROJEKATA SUFINANCIRANIH IZ EUROPSKOG FONDA ZA REGIONALNI RAZVOJ U SKLOPU OPERATIVNOG PROGRAMA PROMET 2007. - 2013., A U SKLADU S PRAVNOM STEČEVINOM EUROPSKE UNIJE I NACIONALNOM REGULATIVOM. PROJEKTI PRIDONOSE STVARANJU JEDNAKIH MOGUĆNOSTI ZA CIJELO STANOVNIŠTVO, ODRŽIVU RAZVOJU I ZAŠTITI OKOLIŠA TE PROMICANJU NAČELA DOBROG UPRAVLJANJA I SURADNJE S CIVILNIM DRUŠTVOM.

izravnu vezu između Bjelovara i Zagreba te će se skratiti vrijeme putovanja. Voditelj je projekta Hrvoje Milas.

Osim navedena dva projekta, do kraja 2016. iz Europskog fonda za regionalni razvoj u iznosu 85 % ukupno prihvatljivih izdataka sufinancirat će se i izrada četiriju studija čiji je cilj povećati kvalitetu pripremljenosti projekata te osigurati stratešku bazu projekata za razvoj prometnog sektora za programsko razdoblje 2014. – 2020. i osnovu za daljnju izgradnju i modernizaciju željezničke infrastrukturne mreže u RH.

Tako će se ugovorom o dodjeli bespovratnih sredstava financirati izrada studije uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS). U cilju povećanja konkurentnosti željezničke mreže RH kao i poboljšanja interoperabilnosti željezničkog prometa, što će olakšati pružanje željezničkih usluga europskim operatorima, analizirat će se željeznička mreža i odrediti željezničke pruge odnosno pojedine dionice na kojima je potrebno i opravdano izgraditi Europski sustav upravljanja željezničkim prometom. U skladu s rezultatima odredit će se postupnost izrade tehničke dokumentacije i izvođenja radova, uvažavajući postojeće stanje željezničkih infra-

strukturnih podsustava i projekata u tijeku, kao i financijska sredstva potrebna za izradu tehničke dokumentacije, nabavu opreme i izvođenje radova. Vrijednost Studije procjenjuje se na pet milijuna kuna.

Sljedeći ugovor odnosi se na dionicu Oštarije – Škrljevo, koja je sastavni dio željezničke pruge za međunarodni prijevoz M202 Zagreb GK – Rijeka, odnosno koridor RH2. Uzimajući u obzir postojeće stanje infrastrukture te dosadašnja istraživanja, postojeću prugu potrebno je rekonstruirati tako da se omogući vožnja interoperabilnih vlakova (teretnih i putničkih). Studijom modernizacije željezničke pruge M202 Zagreb GK – Rijeka na dionici Oštarije – Škrljevo istražiti će se okvirne mogućnosti modernizacije na temelju analize postojećeg stanja željezničke infrastrukture, prognoze putničkog i teretnog prijevoza na cijeloj dionici od Rijeke do Zagreba te lokalnog rada u službenim mjestima. Studija će obuhvatiti i izradu studije izvodljivosti kao i prijedlog optimalne varijante modernizacije na temelju višekriterijske analize. Za izradu Studije predviđeno je ukupno četiri milijuna kuna.

Zagrebačko željezničko čvorište predstavlja jezgru željezničke mreže na području RH koja povezuje južni priobalni dio mreže sa sjevernim kontinentalnim dijelom i europskim promet

nim sustavom. Također, zagrebačko čvorište predstavlja sjecište koridora RH1 (državna granica – Savski Marof – Zagreb – Dugo Selo – Novska – Vinkovci – Tovarnik – državna granica) i koridora RH2 (državna granica – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Šapjane – državna granica), čiju važnu komponentu svakako čine putnički gradski i prigradski prijevoz te teretni prijevoz. Studija razvoja željezničkog čvora Zagreb detaljno će analizirati prometnu ponudu, potražnju, ranžirne aktivnosti i kapacitete te predložiti mjere i ciljeve za poboljšanje usluga upravitelja željezničke infrastrukture. Za izradu te studije predviđena su tri milijuna kuna.

Četvrti ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava namijenjen je za izradu Studije izvodljivosti i ekonomsko-financijske analize modernizacije željezničke pruge M104 Novska – Tovarnik – DG, dionica Okučani – Vinkovci. Željeznička pruga M104 Novska – Tovarnik – državna granica sastavni je dio željezničkoga prometnog koridora RH1 (bivši X. paneuropski prometni koridor) i najvažnija je željeznička prometna veza sjeverozapadne i sjeveroistočne Hrvatske kojom teče međunarodni tranzitni teretni i putnički prijevoz te unutarnji daljinski i regionalni teretni i putnički prijevoz kroz RH na relaciji Zagreb – Novska – Slavonski Brod – Vinkovci. Studija će analizirati ponudu i potražnju u putničkom i teretnom prijevozu te kapacitet željezničke pruge i postojećih službenih mjesta u odnosu na planirani opseg prijevoza. Rezultati Studije bit će osnova za izradu tehničke dokumentacije te daljnju izgradnju, modernizaciju i obnovu dionice Okučani – Vinkovci. Za izradu Studije predviđeno je 1,5 milijuna kuna.

OPĆA SKUPŠTINA KORRIDORA X PLUS

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić



Opća skupština Udruge Korridor X Plus

Upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture u Zagrebu 18. lipnja održana je Opća skupština Udruge Korridor X Plus na kojoj se raspravljalo o mjerama potrebnima za uključenje bivšega X. paneuropskog koridora u europsku TEN-T mrežu (Trans European Network Transport) i formiranje novoga željezničkog infrastrukturnog teretnog koridora RFC 10 (Rail Freight Corridore).

Na sastanku su sudjelovali predsjednik Udruge Bojan Kekec i predstavnik Udruge Miran Pirnar iz Slovenskih željeznica, Marko Car, Biserka Keller i Ivana Zanki iz HŽ Infrastrukture, Harald Hotz iz Austrijskih saveznih željeznica, Dragan Miladinović i Milan Šegan iz Srpskih željeznica, Alexey Natchev iz Bugarskih željeznica te Ivan Škrčić u svojstvu pridruženog člana iz HŽ Putničkog prijevoza.

U ime Uprave HŽ Infrastrukture predstavnik željezničkih infrastruk-

NAJVAŽNIJA TOČKA DNEVNOG REDA OPĆE SKUPŠTINE BILA JE SASTAVLJANJE PISMA NAMJERE O NOMINIRANJU NOVOGA ŽELJEZNIČKOG INFRASTRUKTURNOG TERETNOG KORIDORA RFC 10.

turnih tvrtki pozdravio je član Uprave Ivan Vuković koji je tom prilikom izrazio očekivanje da će tijekom Skupštine biti dogovorene pozicije HŽ Infrastrukture i prisutnih predstavnika upravitelja na budućem teretnom koridoru RFC 10 a koje će omogućiti benefite u poslovanju.

Dosadašnje aktivnosti Koordinacijske skupine Udruge, sastavljene od predstavnika upravitelja željezničke infrastrukture iz Austrije, Slovenije, Hrvatske, Srbije i Bugarske, bile su usmjerene na kandidaturu pružne dionice od Villacha do Svilengrada za teretni koridor RFC 10, a najavljena je mogućnost da se taj koridor produži do Münchena, odnosno Nürnberga. Najvažnija točka dnevnog reda Opće

skupštine bila je sastavljanje pisma namjere o nominiranju novoga željezničkog infrastrukturnog teretnog koridora RFC 10.

Slovensko ministarstvo preuzelo je obvezu sastavljanja zajedničkog pisma namjere te ga je uputilo nadležnim ministarstvima. Budući da sva ministarstva u načelu podržavaju uspostavljanje novog koridora RFC 10, u sljedećem razdoblju očekuje se potpisivanje pisma namjere i potom daljnje intenziviranje aktivnosti na nominiranju novog koridora.

Dogovoreno je da će sljedeća Opća skupština biti održana 28. listopada u Beogradu, dan nakon Konferencije o razvoju željeznica u jugoistočnoj Europi.

SASTANAK UPRAVITELJA INFRASTRUKTURE

PIŠE: Vlatka Škorić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

U Varšavi je 2. i 3. lipnja u organizaciji upravitelja infrastrukture poljskih željeznica i CER-a održan sastanak Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) i Europskih upravitelja infrastrukture (EIM) na kojemu je bila i predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša.

Na redovitom godišnjem sastanku na visokoj razini upravitelja infrastrukture CER-a i EIM-a sudionici su upoznati sa stanjem na infrastrukturnoj mreži poljskih željeznica, a na okruglim stolovima razgovaralo se i o drugim aktualnim temama. Razgovarajući o prednostima digitalizacije u sektoru željezničke infrastrukture, zaključeno je da će digitalizacija omogućiti veće prijevozne brzine, ali je potrebno i promijeniti mentalitet upravitelja infrastrukture na svim razinama. Također, potrebna je uska suradnja sviju zainteresiranih strana pa je zaključeno da će svoje viđenje digitalizacije dati infrastrukturni stručnjaci koji će odab-

rati pet ključnih projekata u svakome infrastrukturnom poduzeću na području digitalizacije, predstaviti ih, raspravljati o njima i dogovoriti se o njihovoj opravdanosti i prednostima. Rezultati će biti predstavljeni na sljedećem sastanku upravitelja infrastrukture na najvišoj razini sljedeće godine.

Drugoga dana sastanka održana je radionica usmjerena na bolju harmonizaciju koridora za teretni prijevoz. Ustanovljeno je da su koridori harmonizirani unutar sebe, ali ne i međusobno, što predstavlja problem za 23 upravitelja infrastrukture i korisnika na devet koridora.

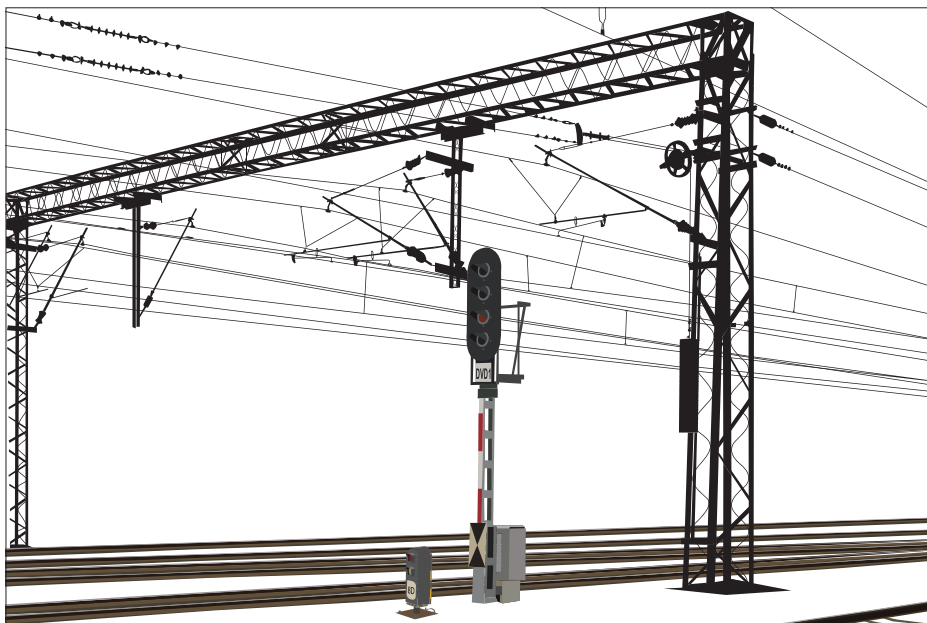
Zaključeno je da bi koridori trebali imati fleksibilnije cijene i postati tržišno orijentirani. Dogovoreno je da do kraja 2016. CER i EIM izrade nacrt zajedničkog stajališta (tzv. *position paper*) kao građu za izvješće o regulaciji teretnog prijevoza koje će uključiti sve relevantne dionike i

konzultirati se s njima. Održan je i šesti sastanak Platforme željezničkih infrastrukturnih upravitelja u Europi (PRIME), koju je 2013. uspostavila Europska komisija.

Taj je put sastanak PRIME-a bio iznimno otvoren i za upravitelje infrastrukture koji nisu njegovi članovi, a sudjeluju na sastanku upravitelja infrastrukture na visokoj razini. Sljedeći sastanak CER-a i EIM-a održat će se početkom lipnja 2016. u Londonu, a domaćin će mu biti britanski Network Rail.

O svojim dojmovima sa sastanka predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša rekla je:

„U ugodnom ambijentu i zahvaljujući izvrsnoj organizaciji upravitelja infrastrukture poljskih željeznica bila je to izvrsna prilika za razmjenu mišljenja. Drago mi je da sam imala priliku sudjelovati na šestom sastanku platforme PRIME i pobliže se upoznati s njihovim konceptom rada.“



DIGITALIZACIJA ĆE OMOGUĆITI VEĆE PRIJEVOZNE BRZINE, ALI JE POTREBNO I PROMIJENITI MENTALITET UPRAVITELJA INFRASTRUKTURE NA SVIM RAZINAMA.

SVJETSKA BANKA: RADNICI ZADOVOLJNI OTPREMNINAMA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Branimir Butković

Svjetska banka organizirala je radionicu na kojoj su predstavljani rezultati Analize socijalnih učinaka reforme HŽ-a u sklopu Projekta održivih hrvatskih željeznica u Europi.

Istraživanje je obuhvatilo učinak restrukturiranja željezničkog sustava na različite društvene skupine, posebice na najugroženije i siromašne. Njime su se željele identificirati najbolje moguće mjere za povećanje mogućnosti radnika da se nakon odlaska iz HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga ponovno zaposle. Rezultati su temeljeni na grupnim raspravama s bivšim radnicima i dubinskim intervjuima sa zaposlenicima HŽ Putničkog prijevoza, članovima udruge Cargo te korisnicima Željezničkog fonda.

Prema rezultatima većina je radnika iz željezničkih tvrtki otišla dobrovoljno, dok su u HŽ Cargu radnici proglašeni tehnološkim viškom. Najviše ih je otišlo u starosnu, odnosno prijevremenu mirovinu ili primaju naknadu s HZZ-a dok ne ostvare uvjete za mirovinu. Istraživanje je pokazalo kako je na odluku o odlasku utjecalo više čimbenika: uvjeti za mirovinu, visina otpremnine, neizvjesnost u dobivanju otpremnine u budućnosti te, što je osobito zanimljivo, međuljudski odnosi na radnom mjestu. Ispostavilo se da nije jasno kako su radnici dobivali informacije o mogućim odlascima i eventualnom ukidanju radnih mjesta, osim u HŽ Cargu, gdje je javno objavljen popis radnika koji su proglašeni tehnološkim viškom.

Radnici su izrazili zadovoljstvo poticajnim otpremninama, posebice oni koji su otišli u mirovinu. Inače su takve otpremnine, koje iznose i do 200 000 kuna, pozitivan izuzetak u hrvatskom gospodarstvu. Dio (mlađih) radnika otišao je u Željeznički fond jer se žele



Radionica PSIA, socijalni učinak reforme Hrvatskih željeznica

ponovno zaposliti u željezničkom sektoru. Analizom je ustanovljeno i da je potrebno detaljnije informirati radnike o uvjetima pod kojima mogu primati naknadu s HZZ-a (ako je potpisan sporazumni raskid ugovora o radu zbog tehnološkog viška, odnosno zbog kolektivnog zbrinjavanja radnika). Također, većina ispitanika nije znala da potpisivanjem sporazumnog raskida radnog odnosa gube mogućnost zapošljavanja u svim tvrtkama financiranim iz državnog proračuna.

Većina anketiranih radnika koji su prihvatili poticajne otpremnine izjavila je da ne osjeća materijalni gubitak, osim smanjenja primanja zbog odlaska u mirovinu. Otpremninama rješavaju neka od životnih pitanja (otplaćivanje kredita, pomaganje djeci) ili premošćuju razdoblje do odlaska u mirovinu. Neki su izjavili da im je ipak nedostajala priprema za odlazak u mirovinu jer su o odlasku trebali odlučiti u kratkom vremenu. Neki pak osjećaju olakšanje zbog teškog posla ili narušenih međuljudskih odnosa. No rezultati pokazuju i kako velik nematerijalni gubitak osjećaju radnici HŽ Carga koji su iz tvrtke otišli protiv svoje volje. Kao zaključak predloženo je da se

RADNICI SU IZRAZILI ZADOVOLJSTVO POTICAJNIM OTPREMNINAMA, POSEBICE ONI KOJI SU OTIŠLI U MIROVINU. INAČE SU TAKVE OTPREMNINE, KOJE IZNOSE I DO 200 000 KUNA, POZITIVAN IZUZETAK U HRVATSKOM GOSPODARSTVU.

radnike prilikom odlaska iz tvrtke bolje informira o njihovim pravima i mogućnostima. Radnike bi također trebalo pravodobno obavijestiti o sistematizaciji radnih mjesta, odnosno o popisima tehnološkog viška, čime bi im se dalo dovoljno vremena za donošenje tako važne odluke. Predloženo je angažiranje tima stručnjaka koji bi radnicima pružili stručnu pomoć u snalaženju prije i poslije gubitka radnog mjesta. Više je puta tijekom radionice rečeno da bi bilo korisno izraditi analizu radnih mjesta i procesa na osnovi čega bi se izradio program edukacija i prekvalifikacija za radnike u Željezničkom fondu i one koji su još uvijek zaposleni. Predloženo je da se izmijeni članak ugovora koji zabranjuje ponovno zapošljavanje u tvrtkama financiranim iz državnog proračuna, s obzirom na to da je u manjim sredinama, zbog vrlo malog udjela privatnog sektora, gotovo jedina mogućnost novog zapošljavanja upravo u javnom sektoru. Nakon izlaganja rezultata razvila se aktivna rasprava, ponajprije o načinima pripreme tih radnika za tržište rada. Na kraju je Daniel Owen iz Svjetske banke raspravu nazvao prosvjetljujućom i dobrim temeljom za buduće zajedničke aktivnosti.

REMONT I U KOLODVORU KOPRIVNICA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Radovi u kolodvoru Koprivnica

Prema planiranoj dinamici, radovi na remontu pruge Koprivnica – Botovo – državna granica trebali bi biti završeni do 30. srpnja. Radovi na otvorenoj pruzi i u kolodvorima Drnje i Botovo su dovršeni, a trenutačno se radi u kolodvoru Koprivnica.

Najveći dio radova na kapitalnom remontu pruge Koprivnica – Botovo – državna granica je dovršen, a u tijeku su završni radovi u kolodvoru Koprivnica. Radovi na toj pruzi logičan su nastavak radova nakon što su u posljednjih nekoliko godina obnovljene dionice od Zagreba do Dugog Sela te od Križevaca do Koprivnice. Nakon što krajem srpnja radovi budu završeni, na gotovo cijeloj dionici od Zagreba do Koprivnice i granice s Mađarskom vlakovi će, uz manje iznimke, moći voziti brzinama od 140 do 160 kilometara na sat. Radovi su započeli 19. srpnja prošle godine i uz rekonstrukciju četrnaest kilometara otvorene pruge uključivali su

i radove u kolodvorima Drnje, Botovo i Koprivnica. Do sada su u cijelosti završeni radovi na otvorenoj pruzi, što podrazumijeva radove na donjem pružnom ustroju gdje je ugrađen novi tamponski sloj, radove na gornjem pružnom ustroju, kompletne elektrotehničke radove, odnosno obnovu signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih sustava te kontaktne mreže. Završeni su i radovi u kolodvorima Botovo i Drnje.

Radovi u kolodvoru Koprivnica počeli su prije dva mjeseca i obuhvaćaju rekonstrukciju kolosijeka i zamjenu starih skretnica novima na glavnome prolaznom kolosijeku. Obnavljaju se treći i četvrti kolosijek koji su dugi oko 900 metara. Na trećem, prolaznom kolosijeku zaustavljaju se daljinski vlakovi i na njemu se mijenja svih deset skretnica, a uz njega bit će remontiran i preticajni, četvrti kolosijek. Uz ova dva najvažnija kolosijeka, bit će rekonstruiran i kolosijek 1a na kojem su bočna

RADOVI U KOLODVORU KOPRIVNICA POČELI SU PRIJE DVA MJESECA I OBUHVAĆAJU REKONSTRUKCIJU KOLOSIJEKA I ZAMJENU STARIH SKRETNICA NOVIMA NA GLAVNOME PROLAZNOM KOLOSIJEKU. OBNAVLJAJU SE TREĆI I ČETVRTI KOLOSIJEK KOJI SU DUGI OKO 900 METARA.

rampa i vaga. Dvadeseti kolosijek bit će betoniran i na njemu će se prati putnički vagoni. Svi bi radovi, saznajemo, trebali biti završeni tijekom lipnja.

Prvi dojam o kolodvorskoj zgradi u Koprivnici vrlo je pozitivan, no unutarnji prostori su na žalost u vrlo lošem stanju. U dva je navrata najavljivana obnova, no oba se puta odustalo od nje, a u trenutačnoj situaciji teško je očekivati da će se započeti s radovima. U vrlo su lošem stanju ponajprije javni sanitarni čvor, vestibul, čekaonica i pothodnik do perona. Radne prostorije radnici u najvećoj mogućoj mjeri uređuju sami.

Remont vrijedan 115,6 milijuna kuna izvodi zajednica izvoditelja koju čine Swietelsky B.m.b.H. – podružnica Zagreb i Pružne građevine. Od samog početka na tom se radilištu poštuje planirana dinamika radova i realno je očekivati da će svi radovi biti završeni 30. srpnja, kako je i bilo planirano.

SANACIJA RASPADALICE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznički kolodvor Buzet nalazi se oko 150 metara izdignut iznad grada i pogranični je kolodvor prema Sloveniji. Nekoliko stotina metara udaljeno od kolodvora nalazi se trenutno najveće gradilište na istarskim prugama, područje sanacije Rispadalice, nestabilne kosine koja se izdiže pedeset metara iznad pruge. Izvođač radova vrijednih 1.639.387,00 kn je osječka tvrtka Werkos d.o.o. Uz nadzor HŽ Infrastrukture geotehnički nadzor obavlja IGH d.d. Gradilište smo obišli početkom lipnja i tada su se izvodili radovi na zaštiti dijela kosine

ušpricavanjem mlaznog betona. Specifičnost tih radova korištenje je stroja s teleskopskim kranom koji se može izdignuti do 19 metara i strojno betonirati visoke kosine. Na taj se način izbjegava postavljanje skela, puno sporije betoniranje sa skele i za trajanja tzv. zatvora pruge može se odraditi puno više posla. Kako bi dobili na učinkovitosti, nabavili smo i lokomotivu pa će stroj biti mobilan i raspoloživ u cijeloj Hrvatskoj - otkrio je Damir Medvediđ, direktor tvrtke Cenoza promet koja je i vlasnik stroja. Inženjersko-geološke karakteristike stijene Rispadalice vrlo su nepovoljne u

smislu njezine stabilnosti, pa zbog vrlo složenog spleta pukotina nastalih tijekom tektonskih poremećaja u prošlosti dolazi do ispadanja velikih kamenih blokova zapremine od 5,0 do 500,0 m³. Jedna tako velika stijena posljednji se put odronila 1999. i s obzirom na objektivne opasnosti, krenulo se sa sanacijom stijene i dijela pruge oko stijene. Za osiguranje stabilnosti pruge klizište je sanirano u više navrata. Posljednje sanacije izvedene su u razdoblju između 2007. i 2010., a izvođač radova bile su Pružne građevine s podizvođačima.



Sanacija Rispadalice, stroj s teleskopskim kranom

SANACIJA USJEKA POKRAJ KAŠTEL STAROG

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Usjek na gotovo brdskoj dionici ličke pruge između kolodvora Labin Dalmatinski i Kaštel Stari, pokraj stajališta Sadine, u cijelosti je saniran sredinom lipnja, a tehnički pregled bit će obavljen u prvoj polovini srpnja. Uz taj usjek povezuju se dvije činjenice, i to ona da usjek nosi naziv Gnjile te ona da se u njemu, zbog odrona stijene na prugu, 10. rujna 2014. dogodila željeznička nesreća u kojoj se izvrnula lokomotiva vlaka 523.

Usjek se nalazi na području koje je oko sedam kilometara udaljeno od kolodvora u Kaštel Starom i do njega se može doći samo prugom. I dok sam u Kaštel Starom čekao da se na prugu propusti pružno vozilo, u razgovoru s radnicima Nadzornog središta Split doznao sam kako je činjenica da je usjek saniran vrlo važna jer je na tom mjestu oduvijek bilo problema.

U ožujku 2014. dogodio se prvi veći odron kamenja. Privremena barijera spriječila je da kamenje padne na prugu. Ubrzo je materijal uklonjen i pokos privremeno saniran tračnicama i pragovima. Do velikog odrona pri kojem barijera nije izdržala te je kamen pao na prugu došlo je 11. rujna prošle godine. Tom je prilikom i iskliznuo vlak. Usjek je privremeno saniran i uvedena je stražarska služba, no bilo je jasno kako treba pronaći trajno rješenje.

Nakon opsežnih inženjersko-geoloških istražnih radova tvrtka Geoekspert STM d.o.o. izradila je izvedbeni projekt, a radovi na sanaciji usjeka započeli su 16. ožujka i trajali su do 9. lipnja ove godine. Radovi su se izvodili tijekom dnevnih i noćnih tzv. zatvora pruge između kolodvora Kaštel Stari i Labin Dalmatinski, i to od 15.00 do 20.00 sati i od 22.00 do 4.20 sati. Sanacija usjeka sastojala se od čišćenja površine od raslinja i žbunja te uklanjanja nestabilnih blokova i postavljanja primarne nosive mreže na cjelok-

TIJEKOM PROTEKLOG RAZDOBLJA ODRONI STIJENA NA USJEKU SEDAM KILOMETARA UDALJENOM OD KAŠTEL STAROG UZROKOVALI SU PUNO PROBLEMA. ZBOG TOGA ŽELJEZNIČARI IZ TOGA KRAJA TAJ USJEK NA BRDOVITOM I NEPRISTUPAČNOM DIJELU LIČKE PRUGE NAZIVAJU GNJILE. NAKON GOTOVO TRI MJESECA NJEGOVE TEMELJITE SANACIJE RADOVI SU ZAVRŠENI 9. LIPNJA.



Sanirani usjek Gnjile



Djelatnik HŽ Infrastrukture

upnoj površini i sekundarne mreže sa strukturom 3D MAT na površinama zahvaćenim klizanjem fliša. Projekt je obuhvatio i izgradnju konstruktivnih nosivih sidara i vršnih sidara te izvedbu procjednica na postojećoj torkretnoj površini. Izvođač radova bila je tvrtka

Monterra d.o.o, a vrijednost radova iznosila je oko 1,9 milijuna kuna, bez PDV-a. Uslugu stručnog i tehnološkog nadzora nad radovima sanacije pružila je tvrtka Investinženjering d.o.o., a za projektni nadzor bila je mjerodavna tvrtka Geoekspert STM d.o.o.

OBNOVLJEN KOLODVOR PULA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Obnovom kolodvorske zgrade Pula je dobila još jednu reprezentativnu zgradu čija će ljepota još više dobiti na značenju dovršetkom projekta uređenja rive koji predviđa i obnovu tramvajske pruge i uvođenje povijesnog tramvaja koji bi iz kolodvora rivom vozio prema brodogradilištu.

U sklopu radova koji su trajali od listopada prošle godine promijenjeno je krovništvo, uređeno je pročelje, obnovljene su kamene obloge i ornamenti, uređena nadstrešnica, popločen prvi peron i okolica zgrade, a stolarija na vratima i prozorima zamijenjena je novom drvenom stolarijom, i to gotovo istom onakvom kakva je bila ugrađena izvorno. Bio je to vrlo složen proces u kojem se pazilo na svaki detalj, od načina obrade metalnih stupova nosača pokrova nadstrešnice koje je „pojela“ korozija i boje pročelja do drvenine. Obnova koju je u cijelosti financirala HŽ Infrastruktura stajala je 2,1 milijun kuna. Radovi su



Kolodvor Pula, detalj pročelja

izvođeni pod tzv. zaštitarskim nadzorom koji je vodila Barbara Belić Raulić, voditeljica Odsjeka za prostorno planiranje i graditeljsko nasljeđe grada Pule. Naime, zgrada pulskoga kolodvora nije upisana u Registar kulturnih dobara RH, kao ni mnoge druge zgrade HŽ Infrastrukture, ali se obnova obavljala pod paskom Odsjeka za prostorno planiranje i graditeljsko nasljeđe grada Pule jer je kolodvor Generalnim urbanističkim planom grada Pule uvršten u treću kategoriju zaštite, zajedno sa svim građevinama iz „austrijske Pule“ i njezine industrijske baštine. To znači da je kolodvor građevina ambijentalne vrijednosti za



Kolodvor Pula, zapadna strana

grad Pulu, da je građevina koja se može sanirati i tipološki obnoviti metodama znanstvene obrade s mogućnostima vraćanja građevine u izvorno stanje. Također izvorni elementi pročelja mogu se očuvati mogućnostima adaptacije, a na kojima je dozvoljeno rušenje neadekvatno sagrađenih suvremenih dodataka na građevini. Polovinom svibnja obavljen je interni tehnički pregled radova na obnovi kolodvorske zgrade u Puli, čiji je izgled nakon višemjesečnih radova vrlo sličan prvotnome koji je imala kada je sagrađena 1876. za potrebe ondašnje Austro-Ugarske Monarhije i njezinih vojnih planova u pulskoj luci.



Kolodvor Pula

NEOPHODNA OBNOVA KOLODVORA GOMIRJE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Gomirje

KOLODVOR GOMIRJE U VRLO JE LOŠEM STANJU KOJE IZISKUJE ULAGANJA U OBNOVU. TIJEKOM PROŠLE GODINE KOMISIJA HŽ NEKRETNINA OBIŠLA JE KOLODVOR I ZAKLJUČENO JE DA JE NEOPHODNA HITNA OBNOVA.



Savka Grubić

Prije nekoliko mjeseci razgovarao sam sa šefom kolodvora Moravice Ivicom Turkovićem. Tijekom razgovora dotakli smo se teme uređenosti kolodvora Vrbovsko i Gomirje koji su također u nadležnosti šefa kolodvora Moravice. I dok su Moravice i Vrbovsko u besprijeleornome stanju, šef kolodvora napomenuo je kako se za Gomirje to ne može reći. Budući da me put nanio na riječku prugu, iskoristio sam priliku i s ceste se spustio do kolodvora Gomirje i na licu mjesta mogao se uvjeriti kako je sve ono što mi je Ivica Turković rekao o stanju kolodvorske zgrade u cijelosti točno.

Velika kolodvorska zgrada u vrlo je lošem stanju. Pročelje je dotrajalo, a krov prokišnjava i za vjetrovita vremena crjepovi padaju s krova. Zbog toga je na bočnoj strani zgrade sagrađena nadstrešnica kako netko od putnika koji dolaze u kolodvor ne bi stradao. U

kolodvoru nema perona pa je otežan ulazak putnika u vlak i izlazak iz njega. Trenutačno je u tijeku remont riječke pruge od Moravica do Ogulina i nakon radova na otvorenoj pruzi očekuje se nastavak radova u kolodvorima Ogulin, Ogulinski Hreljin, Vrbovsko i Gomirje. Riječ je o vrlo zahtjevnim radovima jer će se mijenjati sve skretnice i svi kolosijeci. Radovi na otvorenoj pruzi izvode se planiranom dinamikom i trebali bi biti završeni 30. lipnja sljedeće godine. Nakon tih radova nastavilo bi se raditi u kolodvorima. Prilikom dolaska u željeznički kolodvor kroz odškrinuta vrata provirila je starica i pozdravili smo se. Kada sam odlazio, još jednom smo se pozdravili i malo razgovarali. Savka Grubić ima 92 godine i već šest desetljeća živi u službenom stanu iznad prometnog ureda. Suprug Branko koji je radio u brojnim kolodvorima na riječkoj pruzi umro je prije osam godina, a bivši stanari s kojima je dijelila potkrovlje u

međuvremenu su odselili, pa gospođa Grubić danas živi sama u velikom i dotrajalom prostoru.

„Živim sama i navikla sam. Jedino mi je po noći neugodno. Kćer mi s obitelji živi u Gomirju, a sin u Rijeci pa mi oni dolaze. Tu su i željezničari. Volim otić dole kod njih ... Mate, Vlado i onaj najmlađi, svi su Ogulinci i zaista su mi dobri – rekla je gđa Savka Grubić. Gospođa Grubić živi u lošim uvjetima. Posljedica dotrajalosti krova velike su smeđe mrlje na zidovima i miris vlage koji se odjeća u cijelome prostoru.

„Sve je staro i trebalo bi *krečiti*. Evo promijenili su mi vrata, ali vidi kako su sve šlampavo napravili. Opet ne mogu *sedit*, srce me vuče i govori *ajd, baba*. Tako odšepam do vrta i tamo sadim malo kapule, krumpira ... Držim i koke. Dobro je, i 22 stepenice do stana mi ne padaju teško – rekla je na kraju razgovora.

LABIN DALMATINSKI: MALI ALI VAŽNI KOLODVOR

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Labin Dalmatinski

Labin Dalmatinski mjesto je sa samo osamdesetak stanovnika, no vrlo važan željeznički kolodvor na najstrijemijem dijelu ličke pruge.

Postoje neka brojem stanovnika vrlo mala, no u prometnom smislu vrlo važna mjesta. Labin Dalmatinski sa svojih osamdesetak stanovnika svakako je jedno od takvih mjesta. U zaleđu Splita, u Prgometu, Labinu Dalmatinskom, Primorskom Dolcu i Perkoviću danas živi znatno manje stanovnika nego prije. Ljudi su se osamdesetih godina prošlog stoljeća raselili, a izgradnjom modernih cesta željeznica je postala manje važna u životu toga kraja.

Dionica pruge Split – Siverić dugačka 78,9 kilometara u promet je puštena 4. listopada 1877. godine, a kolodvorska zgrada u Labinu Dalmatinskom izgrađena je 1899. i dan danas ostavlja dojam vrlo kvalitetne gradnje. Izgrađena od kamena, a s obnovljenim krovom i zelenim žaluzinama slični drugim dalmatinskim kolodvorima. Jedino nadograd-

nja ispred prometnog ureda nagrđuje originalni izgled kolodvora. Interijer je kombinacija starog i novog namještaja. Prometom se upravlja blok-uređajem iz vremena kada je pruga otvorena, a postavljeni su ulazni likovni signali, dok izlaznih signala nema. Prometom upravlja prometnik i skretničar. U kolodvoru nema pitke vode te se ona dostavlja. Željezničari su u šali prigovorili zašto s vodom nije stigla i Cedevida.

U prometnom smislu taj je kolodvor važan jer se u njemu vlakovi spajaju i razdvajaju. Službeni nagib pruge iznosi 26 ‰, a u razgovoru s tamošnjim željezničarima može se čuti kako je stvarni nagib i veći. Na relaciji od Ogulina do Perkovića vlakovi mogu vući 13 007 tona tereta, a dalje do Splita 11 012 tona. Zbog nagiba pruge do Labina Dalmatinskog teret vuku dvije lokomotive, a ondje se razdvajaju i kombiniraju kako bi se racionalnije koristile.

U Dalmatinskoj zagori, zapravo na dionici od Kaštel Starog do Knina,

mного problema u putničkom prijevozu izazvalo je to što su strojovođe koristile neiskorištene dane godišnjeg odmora od prošle godine. Lokalni putnički vlakovi iz Splita prema 103 kilometra udaljenom Kninu stajali su već nakon 25 minuta u Kaštel Starom. Putnici su presjedali u autobuse i tako se vozili do Perkovića.

U Perkoviću su opet presjedali u vlak i putovali do Unešića, gdje su ponovno ulazili u autobus i nastavljali put do Knina. Budući da je putnike preuzimao jedan autobus, u situacijama kada je putnika bilo mnogo nastajala je gužva pri pokušajima putnika da zauzmu sjedala. Strojovođa s početka priče u međuvremenu bi odvezao vlak u Split, vratio se natrag i čekao vlak koji je dovezio putnike iz Knina. Jasno je da je korištenje godišnjih odmora prouzrokovalo velike poteškoće u prometu putničkih vlakova. Nastojanje da se smjene u zadanim uvjetima što racionalnije organiziraju prelama se, nažalost, preko leđa putnika odnosno kvalitete prijevoza.

KAŠTEL SUĆURAC: POTENCIJAL ZA RAZVOJ PRIGRADSKOG PRIJEVOZA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznički kolodvor u Kaštel Sućurcu jedan je od kolodvora i stajališta za koja je mjerodavan šef kolodvora Marko Marković. Osim tim kolodvorom on upravlja podređenim kolodvorima u Kaštel Starom i Labinu Dalmatinskom te stajalištima u Kaštel Gomilici, Kaštel Kambelovcu i Sadinama. U tim kolodvorima, uz šefa kolodvora, radi ukupno 14 prometnika i 25 skretničara.

Naš sugovornik Marko Marković s 12 godina radnog staža relativno je mlad željezničar. Nakon što je završio Željezničku tehničku školu i Fakultet prometnih znanosti zaposlio se kao pripravnik u tadašnjoj Prometnoj sekciji Split, a nakon što je položio stručni ispit za diplomiranog inženjera zaposlio se kao školski instruktor u kolodvoru Solin.

„Počeo sam kao školski instruktor a kasnije sam bio pomoćnik šefa kolodvora u Solinu. Neko vrijeme sam ovdje u Kaštel Sućurcu mijenjao šefa kolodvora, a od rujna 2014. imam stalni raspored ovdje. Upravljam prilično širokim područjem rada i relativno velikim brojem ljudi – rekao je Marković. U posljednjih desetak godina, otkako se smanjuje broj radnika na željeznici, proširilo se i područje rada šefova kolodvora:

„Situacija se promijenila. Prije je ovdje radio šef kolodvora, a okolo su bili prometnici koji su dežurali. Sada je sve to moje područje upravljanja i u svakom od kolodvora trebao bih se pojaviti jedanput tjedno. To često nije dovoljno. Mnogo je ljudi i različitih problema. Volim sve to rješavati izravnim razgovorom, »oči u oči«. Posao te jednostavno tjera da ideš, da si prisutan i drugačije se ne može – objasnio je Marković. Splitska prigradska željeznička linija, tzv. metro, vodi od splitske luke do



Marko Marković,
šef kolodvora u Kaštel Sućurcu

Kaštel Starog. Kaštel Sućurac nalazi se u zoni prigradskog prijevoza, a vlak prolazi praktički kroz središte mjesta. Izgrađen je i novi suvremeni peron, no on još uvijek ne funkcionira onako kako je to bilo zamišljeno. Kao potencijalna stajališta na putu do Kaštel Starog nameću se i Dujmovača i Širina u Solinu, a pogodnosti prigradskoga željezničkog prijevoza definitivno bi potvrdila gradnja željezničkog stajališta u središtu Splita, kod suda. Željeznička pruga u nekim je mjestima blizu središta, a ponegdje, kao primjerice u Kaštel Starom, poprilično udaljena od središta grada. Iako se često spominje, zajednička prijevozna karta za vlak i prigradski autobus ne postoji, no i u takvim uvjetima prostora za povećanje broja putnika ipak ima:

„Od Kaštel Starog do središta Splita putuje se dvadeset minuta. Autobus, pa i osobni automobil, teško da može postići to vrijeme. Uz to autobusi su krcati, a i ne

PRVOGA DANA LIPNJA POČELA JE PROTUPOŽARNA SEZONA KOJA TRAJE DO 30. RUJNA. SVE SU PRIPREME DOVRŠENE, A VLAKOVI ĆE VOZITI PREMA POSEBNOM REŽIMU.

mora se tražiti parkiralište za automobil. Mi uz kolodvor imamo prostor za parkiranje automobila i uz malo više promocije vjerujem da bi bilo i više putnika. Na tome bi se moglo malo više poraditi – ustvrdio je šef kolodvora.

Prvoga dana lipnja počela je protupožarna sezona koja traje do 30. rujna. Sve su pripreme dovršene, a vlakovi će voziti prema posebnom režimu.

„Imamo spreman protupožarni vlak i dvije cisterne. Od Labina Dalmatinskog do Kaštel Starog vozna brzina teretnih i putničkih vlakova zbog zagrijavanja kočnica i iskrenja ograničena je na 40 km/h. Isto tako svi teretni vlakovi zaustavljaju se na 15 minuta u Perkoviću radi hlađenja kočnica. Nadajmo se da neće biti potrebe za puno intervencija, no u svakom slučaju mi smo spremni – rekao je šef kolodvora Marković.

I DANAS SKOKNEM U MARIBOR

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nakon punih 36 godina provedenih u željezničkom sustavu Slovenije i Hrvatske, pomoćnik šefa kolodvora Čakovec Pero Vukoje idealna je osoba koja može usporediti te dvije željeznice, a i nešto reći o organizacijskim promjenama koje su se dogodile proteklih desetljeća.

—Kao klinac otišao sam iz Dervente i zaposlio se u Sloveniji. Radio sam u kolodvorima Hoče, Rače, Tezno i Maribor. Do 1993. radio sam na *osmici*. U Čakovcu sam zasnovao obitelj i tamo smo izgradili kuću. Na posao u Maribor putovao sam vlakom – rekao je Vukoje na početku razgovora.

Veze su bile jako dobre. Iz Čakovca je vlak kretao u 4.30 sati, a na povratku vlak je iz Maribora polazio u 18.45. Nakon osamostaljenja Slovenije promijenili su se propisi i više nije bilo moguće raditi u susjednoj državi.

—Prema zakonu iz 1992., svi oni koji nisu imali stalno boravište u Sloveniji nisu mogli produljiti radnu dozvolu. Imao sam deset godina radnog staža i dozvolu za privremeni boravak. Protiv zakona se nije moglo boriti, nisam uzeo državljanstvo i 1993. vratio sam se u Hrvatsku. No ni tu nije bilo jednostavno. Osim za zanimanje konduktera, na željeznici je na snazi bila zabrana zapošljavanja novih radnika – komentirao je Vukoje situaciju u kojoj se našao. Nakon godine dana stanke naš je sugovornik počeo raditi kao kondukter, a čim su se za to stekli prvi uvjeti ponovno je uzeo loparić u ruke, i to u kolodvoru Donji Kraljevac.

—Moram reći kako mi je u tim trenucima puno pomogao Stanko Kancijan, šef kolodvora Varaždin. Nakon toga radio sam kao pomoćnik šefa, šef kolodvora i sada sam u Čakovcu pomoćnik šefa kolodvora – rekao je gospodin Pero.



Pero Vukoje, pomoćnik šefa kolodvora Čakovec

PERO VUKOJE, POMOĆNIK ŠEFA KOLODVORA ČAKOVEC, BEZ BENEFICIJA IMA 36 GODINA RADNOG STAŽA TE ĆE, KADA BUDE ODLAZIO U MIROVINU, IMATI 46 GODINA RADNOG STAŽA. KAO ISKUSNI ŽELJEZNIČAR PAMTI DAN 5. SRPNJA 1978., DAN KADA JE POČEO RADITI NA ŽELJEZNICI. ZANIMLJIV JE I PODATAK DA JE TIJEKOM RADNOG VIJEKA RADIO NA DVIJE ŽELJEZNICE, NA SLOVENSKIM ŽELEZNICAMA I HRVATSKIM ŽELJEZNICAMA.

Na pitanje održava li još uvijek veze s kolegama iz Slovenije, Vukoje je odgovorio:

—Ponekad s kolegama odem na piće u Maribor, a osim toga organiziramo i *srećanja* slovenskih i hrvatskih željezničara iz graničnih kolodvora. Prošle smo godine mi bili domaćini, a na *srećanja* dolaze željezničari iz Murskog Središća, Ormoža, Lendave, Čakovca ...

O radu slovenskih i hrvatskih željeznica rekao je:

—Razlika je vidljiva čim se dođe u kolodvor u Mariboru. Mogu se vidjeti brojne garniture putničkih vlakova, kompozicije teretnih vlakova, nije pustoš kao kod nas. Sigurno je da dosta zaostajemo za Slovenijom. Nekada je ŽTP Zagreb u mnogočemu prednjačio. Sjećam se da smo imali najnapredniji informatički sustav.

Pero Vukoje dugo je na željeznici i doživio je brojne organizacijske promjene. O željeznici nekada i sada rekao je:

—Pitanje odgovornosti za posao nekada je bilo naglašenije. Kad je vlak kasnio, postavljalo se pitanje odgovornosti i postojala je realna šansa da netko osjeti sankcije. Danas se to pitanje ne može ni postaviti. Nekada se znalo tko je šef i tko je odgovoran i tko može bilo kojem radniku u kolodvoru narediti da nešto napravi. Šef kolodvora danas je nadležan samo za rad prometnika i skretničara, a u kolodvoru rade i putnički blagajnici, vlakovođe, pregledači vagona, manevristi ...

Slično kao i Zagorje, u putničkome prijevozu Međimurje je usmjereno na željeznicu. Spominje se i mogućnost ukidanja teretnog prijevoza na tome području. Vukoje je o tome rekao:

—Opseg rada u teretnom prijevozu je smanjen i vlakovi voze po najavi. S poslom nema problema, no ljudi strahuju. U novinama se mogu pročitati uznemirujuće vijesti. Veze u putničkome prijevozu trebalo bi bolje uskladiti. Kreatori voznog reda ne vode se logikom regija i vožnje vlakova nemaju kontinuitet. Tako, primjerice, putnik iz Murskog Središća doputuje u Čakovec, a vlak za Zagreb pobjegne mu za dvije minute. To nema logike. Veze bi trebalo uskladiti tako da odgovaraju putnicima, ponajprije učenicima i radnicima.

NADAMO SE SVJETLIJOJ BUDUĆNOSTI

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: Renato Brandolica

Liberalizacija tržišta u željezničkom teretnom prijevozu potaknula nas je da razgovaramo s predstavnicima tvrtki koje trenutačno djeluju u Republici Hrvatskoj. Za ovaj broj lista »Željezničar« razgovarali smo s Emsudom Habibovićem, direktorom RTS-a.

Možete li nam predstaviti Vašu tvrtku?

—Tvrtka RTS privatni je željeznički prijevoznik u Europskoj uniji, koja posluje u sklopu koncerna Swietelsky. Trenutačno smo u mogućnosti da kao prijevoznik pružamo usluge prijevoza u desetak europskih država. Tvrtka ima sjedište u Grazu, u Austriji, a posluje već deset godina.

Od kada poslujete u Hrvatskoj? Jeste li imali problema prilikom ishođenja dozvola potrebnih za prijevoz prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura?

—U Hrvatskoj djelujemo od kolovoza 2014. godine. Što se tiče dobivanja Potvrde o sigurnosti dio B, procedura je jednim dijelom istovjetna kao i u drugim članicama Europske unije, ali smo imali problema prilikom dobivanja dozvole za uporabu lokomotiva u Hrvatskoj.

Koliki opseg prijevoza ostvarujete i kakvi su Vaši planovi u sljedećem razdoblju?

—U 2014. ostvarili smo opseg rada od približno 70 000 tona, jer smo radili logistiku za radilište na rekonstrukciji pruge Botovo – Koprivnica. Ako bi se otvorilo tržište željezničkih usluga u Hrvatskoj, naša tvrtka mogla bi ostvarivati godišnji prijevoz oko 500 tisuća tona na samom početku.

Jesu li ispunjeni uvjeti za ravnopravnu tržišnu utakmicu?



Emsud Habibović, direktor RTS-a

—Od prosinca 2014. na hrvatskom smo tržištu zastupljeni samo simbolično, jer je Hrvatska, što se tiče otvorenog željezničkog tržišta u europskome smislu, blokirana u cijelosti. Novi prijevoznici još uvijek nemaju pristup ni lukama ni državnim tvrtkama, a ne mogu dobiti ni ugovor o primopredaji sa željeznicama u susjednim državama, primjerice Bosnom i Hercegovinom te Srbijom. Trenutačno se tek naslućuje da bi se nešto doista moglo pokrenuti u tom smjeru. Ovakvo stanje jako je loše za nas, nove željezničke prijevoznike, ali i za HŽ Cargo, a posebice za hrvatsko gospodarstvo i luke koje su zbog svoje zatvorenosti nepouzdana za strane korisnike. Zbog toga članice Europske unije ne usmjeravaju robne tokove prema Hrvatskoj. Nažalost, još uvijek su za teret iz jugoistočne Europe atraktivnije nizozemske luke, odnosno njemačka luka Hamburg. Luka Kopar prevladala je tu bolest i sada posluje solidno. Dovoljno je usporediti pokazatelje o količini robnih manipulacija u

AKO BI SE PAMETNO REAGIRALO, I AKO BI SE TRŽIŠTE STVARNO OTVORILO, POJEDINI ROBNİ TOKOVI USMJERILI BI SE PREMA HRVATSKIM LUKAMA, A DIO ROBA KOJE SE PREVOZE PREKO MAĐARSKE I SRBIJE MOGLE BI SE SKRENUTI PREKO HRVATSKE I SRBIJE I OBRATNO.

samoj luci Kopar sa svim hrvatskim lukama zajedno.

Kakva je, prema Vašem mišljenju, budućnost željezničkoga prijevoza u Hrvatskoj?

—Ako bi se pametno reagiralo, i ako bi se tržište stvarno otvorilo, pojedini robni tokovi usmjerili bi se prema hrvatskim lukama, a dio roba koje se prevoze preko Mađarske i Srbije mogle bi se skrenuti preko Hrvatske i Srbije i obratno. Ponovno puštanje u promet željezničke pruge Bihać – Knin dosta bi poboljšalo uvjete prijevoza te bi se smanjili prijevozni troškovi, a samim tim bi se mogao povećati opseg prijevoza. Predugo trajanje obrtaja važan je čimbenik za preusmjeravanje robnih tokova.

Ako bi radna klima u Hrvatskoj postala bolja, možemo očekivati svjetliju budućnost za sve nas. No, ako sadašnje stanje potraje, možemo očekivati samo još veću tamu.

62. KONFERENCIJA COLPOFER-a O ANTITERORIZMU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Miljenko Štabek

Unizozemskom gradu Utrechtu 11. i 12. lipnja održana je 62. konferencija COLPOFER-a pod nazivom »Poslije Madrida, Londona i Pariza, što je sljedeće?«. HŽ Infrastrukturu predstavljali su član Uprave Ivan Vuković i rukovoditelj Poslova sigurnosti, obrambenog planiranja i zaštite Miljenko Štabek.

COLPOFER (*Collaboration des services de police ferroviare et de securite*) – europska platforma za željezničku sigurnost jedna je u nizu udruženja Međunarodne željezničke unije (UIC), osnovana je 1980. godine, a kroz tih trideset i pet godina, kako se širio EU, pridružila su joj se mnoga europska poduzeća. Prvi dan konferencije bio je posvećen naslovnoj temi – terorizmu na željeznici i njegovu sprečavanju te preventivnoj sigurnosti koja će smanjiti svaku mogućnost terorističkog napada. Nakon što su se prisutni upoznali sa sigurnosti na nizozemskim željeznicama, prezentacije o vlastitom antiterorističkom programu održali su EUROPOL, RENFE, nizozemski nacionalni koordinator za antiterorizam i sigurnost, predstavnik nizozemske specijalne policije, predstavnik talijanskih željeznica i talijanske željezničke policije. U tom kontekstu razgovaralo se i o krađama metala na francuskim željeznicama kao jednom od oblika terorizma koji može imati katastrofalne posljedice. Iz svih izlaganja moglo se zaključiti da je to tema koja se tiče svih željeznica u svim regijama i da joj svi moraju dati veliku pozornost, bez obzira na procjenu stupnja ugroženosti.

Prvi dan završio je posjetom Muzeju prijevoza u Utrechtu.

Drugi dan razgovaralo se o borbi protiv grafitiranja, antisocijalnom ponašanju na željeznici, sigurnosti na bivšem X. koridoru, *cyber*-kriminalu, a pored izlaganja voditelja pojedinih skupina u



Član Uprave HŽI-a Ivan Vuković
i predsjednik COLPOFER-a Franco Fiumara

COLPOFER-u, svoja iskustva u prevenciji tih pojava prezentirali su predstavnici DG Movea, UIC-a, Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) i Međunarodne unije za javni prijevoz (UTIP). Iz njihovih primjera dobre prakse mnogo toga mogli su naučiti i sudionici iz drugih željeznica koji nemaju takve programe, zbog čega se i organiziraju po dvije redovite konferencije COPLOFER-a godišnje.

Glavna poruka upućena s konferencije jest ta da je u sprečavanju svih neželjenih oblika ponašanja, osobito terorizma, najvažnija sustavna i stalna razmjena informacija među članicama kako bi se pravodobno moglo reagirati na potencijalne opasnosti.

Na konferenciji su sudjelovali i član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković i rukovoditelj Poslova sigurnosti, obrambenog planiranja i zaštite Miljenko Štabek. O iskustvima koja se mogu primijeniti na hrvatskoj željezničkoj

GLAVNA PORUKA UPUĆENA S KONFERENCIJE JEST TA DA JE U SPREČAVANJU SVIH NEŽELJENIH OBLIKA PONAŠANJA, OSOBITO TERORIZMA, NAJVAŽNIJA SUSTAVNA I STALNA RAZMJENA INFORMACIJA IZMEĐU ČLANICA KAKO BI SE PRAVODOBNO MOGLO REAGIRATI NA POTENCIJALNE OPASNOSTI.

mreži član Uprave Vuković rekao je:

„Sigurnost je i dalje tema broj jedan. Kroz sva izlaganja i prezentacije provlači se bojazan od mogućih terorističkih napada na željeznički sustav. Sveprisutna je prijetnja raznih ekstremističkih skupina i nemoguće je predvidjeti posljedice takvih djelovanja. Očito je da je željeznički sustav izložen velikim iskušenjima i da osobe koje se bave sigurnošću svoj posao rade pod velikim pritiskom. Srećom po nas, naša iskustva uglavnom su vezana uz krađe metala i devastaciju prostora, dok su procjene za teroristički napad male. Mogućnosti brze razmjene podataka i zajedničko djelovanje svih uprava u okruženju diže na višu razinu sigurnost na našim prugama. Naš aktivan doprinos vidi se kroz rad radne skupine za sigurnost na X. koridoru koja se, između ostaloga, bavi i problemima krađa metala, a u kojoj je naš predstavnik aktivan član.“

»NE ŽURI, NE RISKIRAJ ŽIVOT!«

PIŠE: Martina Elizabeta Lovrić
FOTO: Sanja Paić

ILCAD ILI MEĐUNARODNI DAN SVJESNOSTI O OPASNOSTIMA NA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIM PRIJELAZIMA OBILJEŽEN JE 3. LIPNJA NA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNOM PRIJELAZU »RADE KONČAR« U SESVETSKOM KRALJEVCU. AKCIJU SU PODRŽALI ČLAN UPRAVE HŽ INFRASTRUKTURE ŽELJKO KOPČIĆ I VODITELJICA NARODNOG RADIJA NIVES ČANOVIĆ I SILVANO GOSPODARIĆ.

Akciju ILCAD ili Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima ove je godine obilježen 3. lipnja diljem svijeta. Riječ je o kampanji koju od 2009. koordinira Međunarodna željeznička unija (UIC) u suradnji s Europskom komisijom i Ekonomskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu. Svrha je te kampanje promijeniti pogrešnu percepciju da su nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima samo problem željeznice. Ove godine ciljana publika prigodnih akcija bili su pješaci i biciklisti, a

kampanja se provodila pod zajedničkim sloganom »Ne žuri, ne riskiraj život!« (»Take your time, don't risk your life!«). U Hrvatskoj ILCAD je obilježen u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« koja je održana na željezničko-cestovnom prijelazu »Rade Končar« u Sesvetskom Kraljevcu, a kojim radnim danom prođe više od 200 vlakova. Tom prilikom Željko Kopčić je naglasio:

„Baš na današnji dan dobili smo potvrdu koliko je važno poštivati signalizaciju i prometna pravila. Naime, u Slavoniji, nedaleko Vinkovaca

nesavjesni je vozač na željezničko-cestovnom prijelazu pokušao zaobići spuštene polubranike jer je pogrešno procijenio brzinu vlaka. Pritom je, nasreću, nadolazeći vlak taj automobil samo okrhnuo. Dakle, ozlijeđenih nema, napravljena je samo materijalna šteta, ali to je potencijalno moglo biti i fatalno. Upravo je takvim vozačima i namijenjena naša akcija »Vlak je uvijek brži«. Željezničko-cestovni prijelazi osobito su opasna mjesta susreta različitih vrsta prometa. Pogreške ili nepropisno ponašanje sudionika u prometu može dovesti do fatalnih posljedica. Najčešće stradavaju vozači cestovnih motornih vozila, ali žrtve mogu biti i željeznički radnici (npr. strojovođe) ili putnici vlakova, osobito u slučaju sudara s cestovnim vozilima C kategorije. Zahvaljujući i ovakvim akcijama broj nesreća te poginulih i ozlijeđenih u tim nesrećama se smanjuje.



Željko Kopčić, član Uprave HŽ Infrastrukture, u akciji ILCAD



Nives Čanović, voditeljica Narodnog radija, u akciji ILCAD

»VLAK JE ZAKON!«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Dragutin Staničić

Prvi tjedan u lipnju u Daruvaru je održan Vinodar, 17. međunarodna izložba vina i sajam tradicionalnih proizvoda Bjelovarsko-bilogorske županije. Najviše događanja bilo je organizirano tijekom vikenda od 5. do 7. lipnja, a u subotu 6. lipnja manifestaciju je posjetilo dvjestotinjak Zagrepčana koji su se u Daruvar dovezli posebnim vlakom »Vinodar-expressom«.

Vinodar kao najzabavniji festival vina organizira Turistička zajednica Daruvar – Papuk u cilju promocije gastro, eno, etno i turističke ponude Bjelovarsko-bilogorske županije, i to im iz godine u godinu sve bolje ide! Kao i prethodnih godina, tijekom tjedna organizirali su stručne skupove o uzgoju loze i proizvodnji vina, a za vikend su organizirali kušaonice vina za širu javnost, likovne kolonije, slikarske izložbe, vinodarsku povorku u kojoj su sudjelovali proizvođači vina, prezentaciju starih zanata, međunarodni kulturno-umjetnički program i folklorni program, teniske turnire, biciklističke rute, a tri večeri vikenda završavale su nastupom bendova. Najboljim vinima ove su godine bili proglašeni *suvignon* daruvarske Vinarije, graševina »Feravina« iz Feričanaca i Josipa Gašparića te traminac »Sonenšajn«. Zagrepčani su ove godine drugi put mogli putovati »Vinodar-expressom« u Daruvar, i to nakon što je prošle godine »probijen led«. Turistička zajednica Daruvar – Papuk odlučila je to ponoviti i ove godine – i ispatilo se! Za 20 kuna svaki je putnik mogao doživjeti toliko lijepih doživljaja. Gotovo pun novi dizel-motorni vlak krenuo je iz zagrebačkog Glavnog kolodvora u subotnje jutro, a putnici su već na početku putovanja bili obradovani ponudom daruvarskih sireva, krampogačama (pogačicama od čvaraka) i daruvarskim rizlingom, uz glazbenu pratnju harmonikaša. Putovanje, koje je trajalo



»Vinodar-expressom« u Daruvar

više od tri sata, prošlo je u trenutku. Tijekom putovanja prema Daruvaru u vlaku je bilo vrlo veselo. Kondukter Matija Gračaković prvi je put pregledavao karte u nekom izletničkom vlaku i to mu se iskustvo jako sviđjelo. Inače mu je »domicil« u Novskoj, radi 11 godina i zadovoljan je poslom, »...makar uvijek može biti bolje ...«. Vlak je do Daruvara doveo vrlo samozatajni strojovođa koji se nije želio predstaviti jer ga »... ne zanima ništa drugo osim njegova vlaka ili lokomotive«. I prošle je godine vozio prvi »Vinodar-express«. Rekao je da će uskoro u mirovinu jer ima već oko pedeset godina staža i da mu je svejedno koje vozilo vozi jer »...to voli i radi cijeli život«. Dodao je da su novi vlakovi super i da uživa u njima. Među veselim skupinama putnika upoznala sam prijateljice Snježanu, Miru, Zlaticu i Marijanu koje su vjerne putnice izletničkih vlakova. Vlakom već godinama odlaze na planinarske izlete, bučijade, kestenijade ...

- Genijalno nam je! Uživamo u vlaku - veselo su rekle, vadeći iz ruksaka plastične zdjelice sa sirom i čvarcima, te uglas dodale: - Vratite nam ukinute vlakove i pojeftinite karte. Vlakovi će biti puni jer vlak je zakon!

Prvi put izletničkim vlakom putovale su i tri sestre Božena, Ema i Maja s prijateljem Lukom. Bile su ugodno iznenađene i nije im smetalo što je vožnja trajala tri sata jer su uživali. U putovanju je uživalo i mlado društvo sastavljeno od desetak studenata i zaposlenih koji su na Vinodaru bili i prošle godine. Budući da vlakovi već neko vrijeme ne voze prugom od Banove Jaruge prema Daruvaru, prolazak izletničkog vlaka »Vinodar-express« bio je doživljaj i za stanovništvo uz prugu koje je mahalo putnicima u vlaku, pozdravljalo ih i fotografiralo. Bez obzira na autobuse, Daruvarčani se vesele vlaku, jer, kako su rekle putnice, vlak je zakon!

LOKOMOTIVA KOJU NE ZAUSTAVLJAJU GRANICE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Vectron lokomotiva

DANA 13. I 14. LIPNJA U SLOVENIJI, HRVATSKOJ I MAĐARSKOJ ODRŽANA JE PREZENTACIJSKA VOŽNJA NAJMODERNIJE ELEKTRIČNE LOKOMOTIVE NA SVIJETU. RIJEČ JE O LOKOMOTIVI VECTRON, KOJU JE U SVOJIM POGONIMA U MÜNCHENU PROIZVELA TVRTKA SIEMENS. PREZENTACIJSKU VOŽNJU ORGANIZIRALA JE AUSTRIJSKA TERETNA ŽELJEZNIČKA TVRTKA RAIL CARGO AUSTRIA.

Lokomotiva nosi broj 193 822, ima 8600 konjskih snaga i dostiže brzinu do 200 km/h. Zahvaljujući različitim sustavima električnog napajanja i sigurnosno-signalnim sustavima može voziti čitavom Europom. Zbog toga je Vectron prava interoperabilna lokomotiva koja Europu povezuje bez obzira na državne granice i različite tehničko-sigurnosne standarde željezničkih uprava. Vectron je tako u Italiji i Sloveniji vozio na željezničkim prugama elektrificiranim 3-kilovoltnim sustavom, a u Hrvatskoj i Mađarskoj na

prugama sustava od 25 kV 50 Hz. Vectron je visokomodularno željezničko vučno vozilo, koje je javnosti prvi puta predstavljeno na berlinskome željezničkom sajmu InnoTrans 2010. Razvijeno je kao nasljednik izuzetno uspješnih Siemensovih lokomotiva tipa EuroSprinter i EuroRunner, kojih je naručiteljima diljem svijeta isporučeno više od 1600 komada u raznim verzijama. Vectron je razvijen prema načelima modularnosti upravo zbog potrebe za univerzalnom električnom lokomotivom koja bi mogla voziti čitavom Europskom unijom i prevoziti teret bez obzira na državne granice i tehničke standarde.

Danas se lokomotive Vectron proizvode u trima varijantama – električnoj, dizelskoj i električno-dizelskoj. Električna je snage 6,4 MW (8600 ks) ili 5,2 MW (tzv. medium power varijanta) i razvija brzine od 200 odnosno 160 km/h, dizelska je snage 2,4 MW, a električno-dizelska varijanta zapravo je električna lokomo-

tiva opremljena manjim dizelskim motorom koji lokomotivi omogućuje vožnju neelektrificiranim kolosijecima.

Teretni vlak 43798 koji je vukla lokomotiva Vectron vozio je na relaciji Trst – Budimpešta, a prevezio je tzv. high-cube kontejnere na posebnim šestoosovinskim teretnim vagonima mase 1300 tona i dužine 550 metara. Iz talijansko-slovenskog pograničnog stajališta Villa Opicina vlak je krenuo u subotu poslijepodne, nakon čega je prošao Ljubljanu i slovensko-hrvatsko pogranično stajalište Dobova. Nakon stanke u Zagrebu, prema Budimpešti je krenuo u nedjelju prijepodne.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju i prilagodbom nacionalnog zakonodavstva omogućena je potpuna interoperabilnost željezničkog prometa. Upravo je na tome tragu, a radi tehnološke i tehničke demonstracije jedne od najsuvremenijih električnih lokomotiva uopće organizirana ta prezentacijska vožnja.

EUROPSKA PROMETNA POLITIKA

PIŠE: Avenka Butković

FOTO: Ante Klečina

Europska prometna politika na tragu je ekološki i energetske prihvatljivijih rješenja. Jasno je da tu željeznički promet ima i treba tražiti svoju priliku.

Jedna od najvažnijih javnih politika u sljedećem razdoblju u Europskoj uniji, uz one koje se odnose na energetske učinkovitost, zaštitu okoliša, društvenu i gospodarsku učinkovitost, prostornu povezanost i koheziju, jest prometna politika, odnosno politika koja obuhvaća područje prometa i prometne infrastrukture.

Znatna poboljšanja i ulaganja u području prometa i infrastrukture moraju biti u sinergiji s učincima ostalih javnih politika što bi vodilo poticanju europskoga gospodarstva, njegovoj tržišnoj usklađenosti i visokokvalitetnoj prijezovnoj razini. Inovativno jest da prijevoz mora teći tako da se ubuduće koristi manje energije i da ona bude čišća, da se postojeća prometna infrastruktura koristi na bolji način, a okoliš očuva od buke i onečišćenja. Smjernice, prema kojima bi se europski prometni sustav trebao kretati u razdoblju od 2014. do 2020., odnose se na postizanje bolje energetske učinkovitosti svih vrsta prijezovnih sredstava, korištenje održivih goriva, razvoj novih pogonskih sustava, veći poticaj multimodalnim oblicima prijevoza, učinkovitije korištenje postojeće infrastrukture i prijevoza uvođenjem informacijskog sustava za upravljanje prometom i kvalitetnije pružanje usluga te puni razvoj integriranoga europskog željezničkog tržišta. Europska komisija donijela je novu prometnu politiku do 2020. za države članice u svrhu njezina povezivanja s ostalim javnim politikama, primjerice politikom zaštite okoliša i energetske politike, kako bi se ostvarila visoka razina kvalitete prijezovnih usluga i



Regio-Shuttle RS1, Holzgerlingen, Njemačka

povećane prometne sigurnosti uz smanjeni utrošak vremena i energije. Preporuka Europske komisije odnosi se na znatna ulaganja u obnovu postojeće i izgradnju moderne prometne infrastrukture, sustava za upravljanje prometom, prijezovnih sredstava, sustava za smanjenje buke te korištenje obnovljivih izvora energije. Države članice koje će slijediti navedene preporuke moći će koristiti znatna financijska sredstva iz fondova Europske unije koja su predviđena za provođenje javnih politika.

Nova strategija europske prometne politike uključuje politiku zaštite okoliša i energetske politiku kao bitne odrednice u rješavanju gospodarske krize i stvaranju novih radnih mjesta. Prometna politika zasnovana na ekološkim i energetske načelima učinkovitije bi mogla odgovoriti tržišnim uvjetima zbog predviđenih izdašnih financijskih sredstava iz europskog proračuna namijenjenih zaštiti okoliša i energetske učinkovitosti.

Zaštita okoliša u području prometa odnosi se na 20-postotno smanjenje emisije stakleničkih plinova korištenjem obnovljive energije te na smanjenje buke i zaštitu korištenjem inovativnih rješenja primjerice »domaćeg« RUCONBAR-a, ekološke apsorbirajuće betonske barijere.

Energetska učinkovitost podrazumijeva da se uz manji utrošak energije postiže odgovarajuće ekonomsko djelovanje. Stoga je energetska politika u Europskoj uniji prepoznata kao područje mogućega gospodarskog rasta jer provedbe mjera energetske učinkovitosti pridonose smanjenoj potrošnji energije i izravnom utjecaju na okoliš. Unatoč tomu što je Europska unija bogata energetske resursima, istodobno je među najvećim uvoznicima energije. To područje svojim inovativnim rješenjima i novim tehnologijama otvara prostor za buduće djelovanje, odnosno mogućnost zapošljavanja većeg broja ljudi te racionalnijeg korištenja energije.

TVRTKA FCE NARUČILA NOVE VLAKOVE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: <http://www.etnalife.it>



Talijanska tvrtka FCE vozi vlakove na 110 km dugoj i 950 mm širokoj željezničkoj pruzi Circumetnea te obilazi sicilijanski vulkan Etnu. U ožujku 2015. poljski NEWAG počeo je za FCE graditi četiri dvodijelna dizelsko-motorna vlaka, a FCE je izrazio želju da kupi i dodatnih šest vlakova. Ti će vlakovi, koje je NEWAG u skladu s prugom po kojoj će voziti nazvao Vulcano, biti opremljeni sa dva dizelska motora i električnim prijenosom, moći će voziti najvećom brzinom od 100 km/h te će imati stotinu sjedećih mjesta, klima-uređaje za putnički prostor, sustav videonadzora te mjesta za invalide i bicikle.

Prvi novi vlak FCE-u će biti isporučen ovog ljeta i odmah će proći detaljna ispitivanja na pruzi Circumetnea. Preostali vlakovi bit će isporučeni u jesen. Prva četiri vlaka naručena su po cijeni od 15 milijuna eura, dok će preostalih šest vlakova koštati 25 milijuna eura.

TUNEL KARAVANKE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: <http://nl.wikipedia.org>



Jedna vrlo važna vijest iz neposrednog susjedstva prošla je prilično nezapaženo u hrvatskim medijima. Naime, dana 21. ožujka ministarstva prometa Slovenije i Austrije potpisala su ugovor o rekonstrukciji tunela Karavanke između Jesenica i Rosenbacha, što obuhvaća i pretvaranje današnjeg dvokolosiječnog tunela u jednokolosiječni.

Naime, sukladno važećim austrijskim i EU-ovim normama o sigurnosti u željezničkim tunelima neophodno je osigurati evakuacijske prostore čitavom dužinom tunela. Budući da su Karavanke probijene 1906., njihov slobodni profil često nije dovoljan ni za prijevoz izvanrednih pošiljaka, a o evakuacijskim ploham ne može se ni razmišljati. Tako će rekonstrukcijom odnosno pomicanjem jednog kolosijeka u sredinu tunela biti dobiven puno veći dozvoljeni slobodni profil, a sa svake će se strane izgraditi evakuacijske plohe. Ugovorom među ministarstvima nije dogovoren rok u kojem ta rekonstrukcija mora biti izvedena.

RŽD ISPITUJU NOVE VLAKOVE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: <http://engineeringrussia.wordpress.com>



Ruske državne željeznice (RŽD) su 26. ožujka počele ispitivati nove vlakove serije EG2Tv, čiji je prototip proizveo TransMašHoldingov pogon u gradu Tveru. Vlak se ispituje na ispitnome željezničkom poligonu Ščerbinka, južno od Moskve. Vlak EG2Tv za sada je sagrađen u električnoj verziji 3-kilovoltnog sustava napajanja, no predviđene su i verzije za 25 kV, dvosustavna verzija kao i ona dizelska. Vlak je opremljen smještajem za putnike dvaju razreda i namijenjen je vožnji po glavnim prugama, uz česta zaustavljanja, koja maksimalno traje do 180 minuta.

U međuvremenu RŽD je organizirao turneju Siemensovih vlakova Lastočka po čitavoj Rusiji. Vlak ES2G 004, koji je prema Siemensovoj licenci sagrađila ruska tvornica UL, na turneji je po središnjem Sibiru, gdje će neki od vlakova te serije i redovito voziti. Dana 15. svibnja vlak je bio u Čeljabinsku, nakon čega je krenuo prema Novosibirsku i Irkutsku.

TURSKA - ČAROLIJA

U DESET DANA

PIŠE: Ivana Čepulić

FOTO: Ivana Čepulić

Putovanje Turskom bilo je kratko, ali intenzivno. Zahvaljujući dobrim pripremama i organizaciji, u samo 10 dana, moj suputnik i ja obišli smo vjerojatno najljepše i najčudesnije dijelove te zemlje.

Kao i inače, pripreme za put obuhvatile su detaljno istraživanje na internetu te traženje domaćina couchsurfera, što nije išlo glatko. Naime, boravak u Istanbulu na kraju ture isplanirala sam baš na Ramazanski bajram, a to je vrijeme kada su Turci većinom sa svojim obiteljima. Nakon najmanje 40 poslanih upita za Istanbul, pozitivan odgovor dobila sam od Ramiza.

Ramiz nas je dočekao u zračnoj luci te odvezao u jedan od svojih restorana u samom središtu Istanbula – ulici Istiklal. Ramiz je, naime, vlasnik lanca restorana. Nakon što nas je dobro nahranio, i to besplatno, odvezao nas je na autobusni kolodvor jer smo još iste večeri nastavljali put do Kapadokije. Privremeno smo se oprostili od Ramiza i uputili se prema istoku. Ujutro smo stigli u Göreme. Kapadokija je jedno od najbizarnijih i najčudesnijih mjesta koja sam u životu posjetila. Njezine neobične stijene koje podsjećaju na skulpture nastale su erozijom uslijed djelovanja vode i vjetrova na tuf, stijenu nastalu od skrućenog vulkanskog pepela. Tako su stvoreni kanjoni i litice iznad njih, koje su erodirale u jedinstven krajolik pun prirodnih skulptura nalik na gljive, dimnjake, stupove i stošce visoke i do 40 metara. Neke od njih prirodno su pune šupljina, a stanovnici toga kraja u prošlosti su mnoge od njih pretvorili u kuće, crkve, skladišta i štale isklesavši u njima prostorije.

Naš kapadokijski domaćin odveo nas je u svoju kuću, koja se igrom slučaja nalazila baš u jednoj od glasovitih stijena. Tek ujutro, kad smo se probudili u toj neobičnoj nastambi, pogledavši



Kapadokija, vilinski dimnjaci

kroz prozor, shvatili smo koliko je čaroban njezin krajolik. Tom dojamu doprinijeli su i baloni koji su letjeli iznad njega. U Kapadokiji smo ostali nekoliko dana i činilo nam se kao da se nalazimo u bajci. U blizini Nevşehir razgledali smo jedan od 36 podzemnih gradova. Mnogi od njih služili su kao skrovišta za kršćane dok kršćanstvo nije postalo prihvaćena religija. Ti podzemni labirinti tunela i hodnika imali su i sustave obrane u obliku zamki. Najveći među njima, Derinkuyu, mogao je prihvatiti 20 000 ljudi, a u njemu su se nalazili i preše za vino i ulje, štale, podrumi, blagovonice, kapelice, pa čak i škole. Jedan od najljepših izleta bio je onaj u grad Uçhisar, koji već iz daljine nalikuje mjestu iz kakvog filma fantazije ili znanstvene fantastike. Nad gradom nadvilo se stjenovito brdo pretvoreno u tvrđavu, što već izdaleka izgleda zaista impresivno.

Od Uçhisara do Goremea vraćali smo se pješice kroz nevjerojatne stijene nalik na

goleme okamenjene divove. Sljedeći je na mojem popisu bio Pamukkale još jedno u nizu čarobnih i nevjerojatnih mjesta koja smo obišli na putovanju Turskom. Kada smo ugledali terasasta jezerca s prekrasnom tirkiznom vodom, okružena snježno bijelim vapnencem, ostali smo bez riječi. Nikada u životu nisam vidjela nešto slično! Iz jedne bajke stigli smo u drugu – a taj put kao da je čarolijom sve bilo okovano ledom. Zapravo se uopće nije radilo o ledu, nego o toplim izvorima s vapnencem travertinom, od kojih prelijevanjem mineralne vode i taloženjem minerala nastaju plitki terasasti bazeni. Polako smo se penjali i uživali u sve ljepšem pogledu, a na vrhu brda čekalo nas je još jedno iznenađenje – antički grčki grad Hierapolis. Nakon šetnje kroz njegove ruševine i dobro očuvani amfiteatar bilo je vrijeme da krenemo dalje – prema gradu Denizliju. U Denizliju nas je dočekao couchsurfer Adam, koji nas nije mogao primiti na spavanje, ali je zato ponudio da nas

odveze u Aphrodisias, antički lokalitet koji je gotovo nedostupan javnim prijevozom. Onamo smo stigli već rano popodne i imali smo dovoljno vremena za uživanje u njegovoj ljepoti. Posebno su me se dojmile kamene glave u visokom reljefu koje su krasile jedno pročelje, ali i ostaci hrama božice Afrodite. S obzirom na njegovu tešku dostupnost, to je mjesto odisalo posebnim mirom, što je rijetkost na takvim turističkim mjestima.

I u sljedećem gradu Selçuku imali smo divnog domaćina. Proveli smo neko vrijeme u razgovoru s njim prije razgledanja veličanstvenog Efeza, koji se nalazio samo koji kilometar od grada pa smo se onamo uputili pješice. Efez su u 11. st. pr. Kr. osnovali Grci, a tamošnji Artemidin hram ubrajao se u sedam svjetskih čuda antičkog doba. O nekadašnjoj veličini i važnosti Efeza svjedoči amfiteatar, mnoštvo popločenih ulica i trgova, ostaci hramova i stupovi, ali ponajprije impresivna Celzova knjižnica. Nakon Selçuka i Efeza obišli smo Izmir, grad na zapadu Turske s četiri milijuna stanovnika u širem gradskom području i poviješću dugom 4000 godina. Naš domaćin Ramiz s početka priče došao je po nas automobilom i poveo nas u svoju kuću za odmor u Çeşmeu, na morskoj obali, gdje smo i prespavali. Idućeg jutra otišli smo na plažu, gdje smo uživali u suncu i moru i dobrom društvu. Navečer smo se uputili natrag u Istanbulu, ali bez domaćina, koji su u svom ljetnikovcu ostali još jedan dan. Ramiz nam je dao ključeve svojega luksuznog stana u Istanbulu te je nazvao čuvara zgrade i dao mu upute da nas pusti unutra.

U Istanbulu smo dobar dio vremena proveli u razgledanju. Grad je smješten na Bosporskom tjesnacu, a kroz povijest je bio prijestolnica triju carstava – rimskog, bizantskog i otomanskog. Iako je Ankara proglašena glavnim gradom



Palača Dolmabahce

Turske, Istanbul je njezin najveći grad te kulturno i gospodarsko središte. Nalazi se na dva kontinenta, ali njegovo je povijesno i trgovačko središte u europskom dijelu. Broji oko 14 i pol milijuna stanovnika. Odmah prvog dana obišli smo palaču Dolmabahçe, jednu od najglamuroznijih palača na svijetu. Sagrađena je u 19. stoljeću, a svojedobno je bila glavno administrativno središte Otomanskog Carstva. Bila je rezidencijom zadnjeg otomanskog sultana, a nakon osnivanja Republike Turske, njezin prvi predsjednik Mustafa Kemal Atatürk u njoj je boravio kadgod bi iz Ankare dolazio u Istanbul. Ondje je čak i umro pa su u znak žalosti i počasti svi satovi u palači zaustavljeni u trenutku njegove smrti – u 9.05 sati. Razgledali smo i glasovitu džamiju Sultana Ahmeda iz 17. st., poznatu pod nazivom Plava džamija, kao i veličanstvenu Aju Sofiju iz 5. st. S arhitektonske strane, kupola Aje Sofije je za svoje vrijeme bila revolucionarna. Kroz povijest bila je

krunidbena crkva bizantskih careva, a nakon otomanske okupacije grada u 15. st. prenamijenjena je u džamiju te su joj dodani minareti. Kemal Atatürk ju je kasnije pretvorio u muzej.

Obišli smo i Cisternu bazilike, poznatu i pod nazivom Potopljena palača. To je golema podzemna komora s konstrukcijom od stupova i lukova, izgrađena u 6. st. ispod nekadašnje antičke bazilike, po kojoj je dobila naziv. Njezini su zidovi premazani posebnom vodootpornom žbukom, a služila je za opskrbu pitkom vodom. Nakon ulaska u podzemlje grada popeli smo se na srednjovjekovni kameni toranj Galata, visok gotovo 70 metara. S okruglog tornja pruža se jedinstven panoramski pogled na stari dio Istanbula. Po povratku u Istanbul, Ramiz se ponovno potrudio da nas razmazi. Kada je došao trenutak rastanka, bilo je jako teško ostaviti ga. Tada nismo mogli znati da će to zapravo biti samo jedan u nizu naših susreta s njim, ali smo se tome iskreno nadali.

VLAKOM SMO PROPUTOVALI EUROPU

PIŠE: Hrvoje Dečak
FOTO: Renato Brandolica

Poznati zagrebački kazališni, filmski i televizijski glumac te voditelj Boris Mirković odmalena je na osobit način povezan sa željeznicom, jer je njegov otac Slobodan 35 godina radio na njoj.

Od svoje sedme do 19. godine Boris je bio član Zagrebačkog kazališta mladih. Počeo je studirati na Prehrambeno biotehnoškome fakultetu u Zagrebu, ali nakon treće godine studija vratio se glumi i postao član drame Hrvatskog narodnog kazališta »August Cesarac« u Varaždinu. Po povratku u Zagreb, 1991. angažiran je u Zagrebačkom kazalištu lutaka (ZKL) kao matičnom kazalištu i u njemu nastupa i danas. Važnije uloge u ZKL-u odigrao je u predstavama »Ivica i Marica«, »Afrička bajka«, »Potjeh«, »Umišljena mišica«, »Heidi«, »Vremeplov«, »Pepeljuga«, »Bijeli zec«, »Neva Nevičica«, »Čarobna frula« te »Peća i vuk«. Glumio je i u predstavama HNK-a Varaždin (»Hipokondrijakuš«, »Školjka šumi«, »Komedijska zabluda«, »Bogi Ivač« i dr.), Teatra &TD (»Trač o ljubavi«) i Glumačke družine »Histrion« (»Grička vještica«).

Na velikom ekranu Boris je glumio u filmovima »Papa mora umrijeti« (1991.), »Gavrilo Princip - Smrt školarca« (1990.) i »Slike iz života jednog šalabahtera« (1987.). Na televiziji odigrao je uloge u serijama »Smogovci« (uloga Dade, 1989. – 1997.), »Zabranjena ljubav« (uloga voditelja, 2006.), »Naša mala klinika« (uloga Đonija, 2007.), »Zakon!« (uloga spikera, 2009.), »Stipe u gostima« (uloga Zvonka, 2009.) i drugima.

Kao televizijski voditelj postao je poznat u emisiji za djecu »Halo, tko igra?«, a slijedili su »Hugo Show«, »Srcolovka«, »Big brother«, »Žuta minuta«, »Mijau, Vau...«, »Moj tata je bolji od tvog tate« i drugi. Sada je voditelj »Kola sreće« u kojem mu je partnerica manekenka Iva Jerković.



Boris Mirković

Nagrađen je za predstavu ZKM-a »U koga se uvrгло ovo dijete?« (1984.), na Danima satire za tekst predstave »Zagreb Cabaret« i predstavu u cjelini te zahvalnicom Hrvatskog društva dramskih umjetnika. Jedan je od osnivača prvog motokluba glumaca na ovim prostorima - »The Actors«. Borisov tri godine mlađi brat Mario također je poznati glumac, a zajedno nastupaju i u predstavi »Čudo u Poskokovoj Dragi« u zagrebačkom Satiričkom kazalištu »Kerempuh«, u kojoj i glume braću.

Borise, Vaš je otac radio na tehničkoj dokumentaciji u stručnim službama u direkciji u Mihanovićevoj ulici u Zagrebu. Kada je otišao u mirovinu i kako provodi umirovljeničke dane?

—Evo, već je više od deset godina u penziji, uskoro slavi zlatni pir, pa su sinovi ponosni, a posvetio se unucima i vikendici nedaleko od Koprivnice.

Je li još netko iz Vaše obitelji radio na željeznici? Koliko ste preko oca osjećali

povezanost sa željeznicom? Čega se sjećate?

—On je bio jedini u obitelji, ali dovoljno da smo posjedovali režijske karte i na taj način dosta proputovali što po bivšoj državi, što po Europi. Kao klincima najzбудljivije nam je bilo putovanje baki u London koje je trajalo 36 sati preko Njemačke ili Francuske. To je bio pravi doživljaj!

Jeste li Vi i brat Mario kao dječaci željeli biti željezničari?

—Nismo imali takve snove jer smo se vrlo rano počeli baviti glumom!

Koja putovanja vlakom posebno pamтите? Neki doživljaj? Koliko često danas putujete željeznicom?

—Sjećam se »Marjan-expressa« i »Mimare«, ali najčešće sam koristio liniju do Splita. Ostalo mi je u sjećanju i putovanje na sjever Poljske kada sam morao prijeći povelik broj granica!

Što trenutno pripremate kao glumac?

—Trenutno su na redu godišnji odmor i »punjenje baterija«. Prije toga slijedi gostovanje na Međunarodnom dječjem festivalu u Šibeniku s predstavom matičnog Zagrebačkog kazališta lutaka.

Zašto volite voditeljski posao na televiziji?

—Prije dvadeset godina počeo sam voditi dječji show »Halo, tko igra?« i zavolio druženje s kamerama i ljudima iza nje. I eto, ljubav traje do danas ...

Koliko su stare Vaše kćeri Nika i Petra?

—Djevojke su odrasle, imaju 18 i 21 godinu, i tata je jako ponosan na njih!

OSJEČANI U DALMACIJI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prošle godine KUDŽ »Filip Dević« gostovao je u Osijeku gdje mu je domaćin bilo osječko društvo. Splićani su uzvratili gostoprimstvo HKUD-u »Željezničar« od 5. do 7. lipnja.

Tijekom trodnevnog boravka HKUD-a »Željezničar« u Splitu Osječani su održali dva iznimno uspješna nastupa, prvi 5. lipnja na Splitskoj rivi a sljedeći dan na 6. festivalu folkloru u Primorskom Dolcu. Prvi nastup na kojem su zajednički nastupili domaćini KUDŽ »Filip Dević« i HKUD »Željezničar« održan je u petak u večernjim satima na pozornici u središtu splitske rive.

Nastup je privukao brojne Splićane, a još više šaroliko društvo turista iz svih dijelova svijeta. Društva su izvela pjesme i plesove Slavonije, Murtera, Međimurja, dubrovačkog kraja, Zagorja...

Uz izvrstan nastup publiku su oduševile i prekrasne nošnje. Drugi dan Osječani su se uputili u Primorski Dolac na 6. festival folkloru. Nova sportska dvorana bila je ispunjena do posljednjeg mjesta i prema procjeni predsjednika HKUD-a »Željezničar« Marka Brekala okupilo se gotovo 1000 ljudi.

Dvorana je bila puna i mi smo izveli pjesme i plesove Slavonije i Podravine i zaradili veliki pljesak. U Dalmaciji nam je bilo predivno, onako kako to samo s Dalmatincima zna biti – ležerno, veselo i polako. I na kraju želio bih posebno zahvaliti našim domaćinima KUDŽ-u »Filip Dević« i njihovom predsjedniku Tončiju Kovaču – rekao je Brekalo.

Prvi dio sezone HKUD »Željezničar« završit će nakon desetodnevne turneje u Belgiji na koju kreću 8. srpnja.



HKUD »Željezničar« Osijek u Splitu uoči nastupa



HKUD »Željezničar« i KUDŽ »Filip Dević«

VELIKA STRAST I RADOST

PIŠE: Ljiljana Jazbinšek
FOTO: Renato Brandolica

NAŠ SUGOVORNIK LUKA ERCEGOVAC USPJEŠNO SE PREKVALIFICIRAO ZA PROMETNIKA I STROJOVOĐU. UZ TO IZRAĐUJE VRLO ZANIMLJIVE MAKETE LOKOMOTIVA I VAGONA, OD KOJIH SU DVA MODELA IZLOŽENA U TEHNIČKOJ ŠKOLI U ZAGREBU.



Luka Ercegovac

Dvadesetogodišnji Luka Ercegovac živi u Koški, mjestu između Osijeka i Našica. Nakon što je završio srednju školu u Našicama, prekvalificirao se za prometnika. Potom je ponovno upisao Tehničku školu u Zagrebu i ovih dana uspješno završio prekvalifikaciju za strojovođu. Velika mu je želja raditi kao strojovođa u teretnom ili putničkom prijevozu.

Otkud Vaša zainteresiranost za željeznicu?

Od malih nogu gajio sam interes za željeznicu i zanimanje strojovođe, ponajviše zahvaljujući mojemu ujaku koji je pomoćnik strojovođe. Preko njega upoznao sam sve što taj posao zahtijeva. Iako je zahtjevan i odgovoran, meni je najdraži. To pokazujem svojim prekvalifikacijama, pogotovo ovom posljednjom. Osim toga, simpatije prema željeznici iskazujem i izradom maketa. Taj posao zahtijeva puno strpljenja. Do sada sam

izradio makete sedam lokomotiva, od toga triju parnih i četiriju dizel-električnih lokomotiva, te putničkih i teretnih vagona. Makete izrađujem nakon što uočim i izmjerim zanimljive lokomotive i vagonne. Sviđa mi se puno toga i neću stati na ovih sedam lokomotiva.

Od pokojnog djeda Luki je u nasljedstvo ostala strojobravska radionica s alatom i malo sirovina.

Makete izrađujem potpuno sam, bez nacrti, strujnim varenjem od željeznih otpadaka, tako da nemam financijskih troškova osim onih za boje i elektrode za varenje. Makete dizel-električne lokomotive 2062 i EAS vagona poklonio sam svojoj Tehničkoj školi Zagreb, a ostale makete nalaze se kod mene. Drago mi je što će i drugi ljubitelji željeznice imati priliku vidjeti moj rad zahvaljujući Vašem časopisu. Za većinu su ljudi vlakovi i lokomotive obična prijevozna sredstva, a za mene su to veličanstveni strojevi.

SKRETNIČAR BICIKLIST

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Marijan Anzur skretničar je u kolodvoru u Pazinu. Sreli smo ga slučajno u kolodvoru tijekom obilaska istarskih kolodvora. Nije neobično sresti skretničara u kolodvoru, ali Marijan Anzur udaljenost od prometnog ureda do skretnice koju treba prebaciti prije i nakon nailaska vlaka prevađuje biciklom. To mu je, kaže, jednostavniji i brži način dolaska do skretničkog područja. Tako u smjeni

tri puta odlazi biciklom s jedne na drugu stranu kolodvora.

Kolodvor Pazin samo je jedan od kolodvora na jednokolosiječnim prugama na kojima nema središnjeg postavljanja skretnica kao što je to slučaj na prugama u Istri, ličkoj i podravskoj pruži i još nekim lokalnim prugama pa se na njima skretničari služe biciklom u službene svrhe.



Marijan Anzur

6. SUSRET ŽELJEZNIČKIH MODELARA SREDNJE EUROPE

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

U Salzburgu je 13. lipnja održan 6. susret željezničkih modelara srednje Europe. Četrdesetak gostiju okupilo se u napuštenoj postavnici Austrijskih saveznih željeznica (ÖBB) Salzburg Parsch.

Pozivu su se odazvali Klub željezničkih modelara Zagreb, Društvo ljubiteljev železnica »Železna cesta« iz Ljubljane, Club Triestino Fermodellisti Mitteleuropa iz Trsta i Modelleisenbahn Kärnten iz Köttmannsdorfa.

Domaćin ovogodišnjeg susreta 1. Salzburger Modelleisenbahn Club prvi je put imao čast organizirati takav susret. Domaćini su upoznali goste s aktualnim događanjima te poviješću svoga kluba koji je osnovan prije 67 godina te je jedan od najstarijih klubova u Austriji.

Od 1978. klub djeluje u napuštenoj ÖBB-ovoj postavnici Salzburg Parsch, koju su članovi tijekom niza godina temeljito obnovili i prenamijenili. U najvećem prostoru na katu nalazi se velika maketa koja se prostire na otprilike 85 m² u nekoliko razina, u mjerilu HO 1 : 87. U maketu je ugrađeno više od tisuću metara tračnica, 300 skretnica i 100 signala. U nekoliko kolodvora, od kojih je dio skriven, postavljeno je 60 garnitura vlakova i 15 uskotračnih vlakova. Izbor i sadržaj kompozicija odabiru članovi, koji sastavljaju vlakove koji su vozili ili voze prugama austrijskih željeznica. Velikim brojem vlakova na maketi upravlja se računalno, sa središnjeg mjesta.

Maketu krasi brojne salzburske građevine kao i živopisna austrijska mjesta. Dio povijesnih građevina sami su izradili članovi kluba i time se svrstavaju u raritetne makete. Članovi kluba izradili su i lokomotivu serije 31 koja je vozila okolicom Salzburga na području Salzkammergut Lokalbahna. Izradili su i dijelove kontaktne mreže, dio raslinja te brojne detalje među kojima su izgradnja mostova i sanacija podzida.



Maketa na čak 85 kvadratnih metara



6. susret željezničkih modelara u Salzburgu

Osim razvijene željezničke mreže, maketom na otprilike 200 metara voze brojna osobna i teretna cestovna vozila, autobusi te vozila posebnih namjena kao što su vatrogasna vozila, vozila pomoći na cesti i policijska vozila u sustavu *Faller Car*. Cestovna infrastruktura i signalizacija, tramvajska mreža, rasvjeta objekata i javnih površina, uz brojne detalje iz svakodnevnog života, ukazuju na silnu ljubav prema tom hobi, znanje i entuzijazam, dakako uz golem novac potreban da bi se takav projekt u minijaturi ostvario. Snježni je dio makete zamračen kako bi se istaknule osvijetljene skijaške staze, žičare, građevine i život u malim austrijskim mjestima uoči božićnih blagdana. Osim maštovito osmišljene, kreativno i pedantno izrađene makete, klub ima

vlastitu prodavaonicu modela, prostoriju za servis i popravak vozila, skladište te prostor za druženje. Smještaj kluba na postavnici uz magistralnu prugu prema Villachu omogućuje pogled na veliku i malu željeznicu. Susret je završen obilaskom Salzburga novim trolejbusom. Inicijativu za taj neslužbeni savez klubova dao je Klub željezničkih modelara Zagreb 2009. prilikom obilježavanja 40. obljetnice Kluba, koji je bio prvi domaćin druženja te potaknuo suradnju klubova iz Slovenije, Italije i Austrije. Nadamo se da će se idućih godina priključiti još klubova.

Više informacija o klubu 1. Salzburger Modelleisenbahn Clubu i mogućnostima obilaska dostupno je na <http://www.smec.at>.

STARE IGRAČKE

PIŠE: Iva Aščić
FOTO: Iva Aščić

Na prijedlog Udruge europskih javnih poštanskih operatora (PostEurop) od 1956. europske poštanske uprave izdaju jednu ili više poštanskih maraka u seriji »Europa« na temu od globalnog značenja, a od 2002. bira se najljepša poštanska marka na predloženu temu.

Do sada su obrađene teme: znamenite žene, poštanska vozila, izumi, narodna glazbala, šume, dječje knjige, astronomija, praznici i dr. Oko pedeset europskih izavača poštanskih maraka i ove se godine uključilo u PostEuropovo natjecanje za najljepšu marku na temu »Europa – stare igračke«.

PostEuropovo natjecanje izvrsna je prilika za promidžbu manje poznatih zemalja, samostalnih teritorija ili autonomnih regija kao što su Guernsey, Farski otoci, Gibraltar ili Greenland. Zašto? Zato što veliki broj filatelista sakuplja marke na temu Europe i nastoji doći do svih tih marka koje detaljno proučavaju i istražuju.

Da je riječ o vrlo zanimljivoj temi potvrđuje podatak kako su već za nekoliko sljedećih godina određene teme za marke iz serije »Europa«: »Ekologija u Europi - razmišljaj zeleno" (2016.), "Dvorci" (2017.) i "Mostovi" (2018.).

Za najljepšu europsku poštansku marku može se glasovati na internetskoj stranici <http://www.posteurop.org>. Zanimljivo je spomenuti kako je na natjecanju 2012. hrvatska marka s motivom Nacionalnog parka Paklenica osvojila, prema ocjenama glasača, brončanu medalju.

Izdavač poštanskih maraka Republike Hrvatske na natjecanje je prijavio poštansku marku s motivom porculanske lutke. Karakterizira je neodoljiva ljepota, potcrtna domaćom odjećom koju nosi. To je mala, stara, bogato vezena, u svim pojedinostima prava posavska nošnja. Osim te marke, dana 7.



svibnja 2015. izdana je i marka s motivom igračke TO TAK iz 1965. autora Ante Jakića, namijenjena serijskoj proizvodnji, koja se inventivnošću može mjeriti s vrhunskim ostvarenjima skandinavskog i talijanskog dizajna tog vremena. Riječ je o 14 elemenata od tokarenog drva, različitih veličina i oblika, od kojih je moguće sastaviti neograničen broj kombinacija. Jednostavnim međusobnim umetanjem štapića, prstenastih i konusno zaobljenih dijelova nastaju različiti životinjski oblici. Zbog većeg zanimanja filatelista za temu Europe, naklada tih maraka nekoliko je puta veća od uobičajene. Naime, marke će u svoje kolekcije spremiti i obožavatelji igrački, nesakupljači maraka.

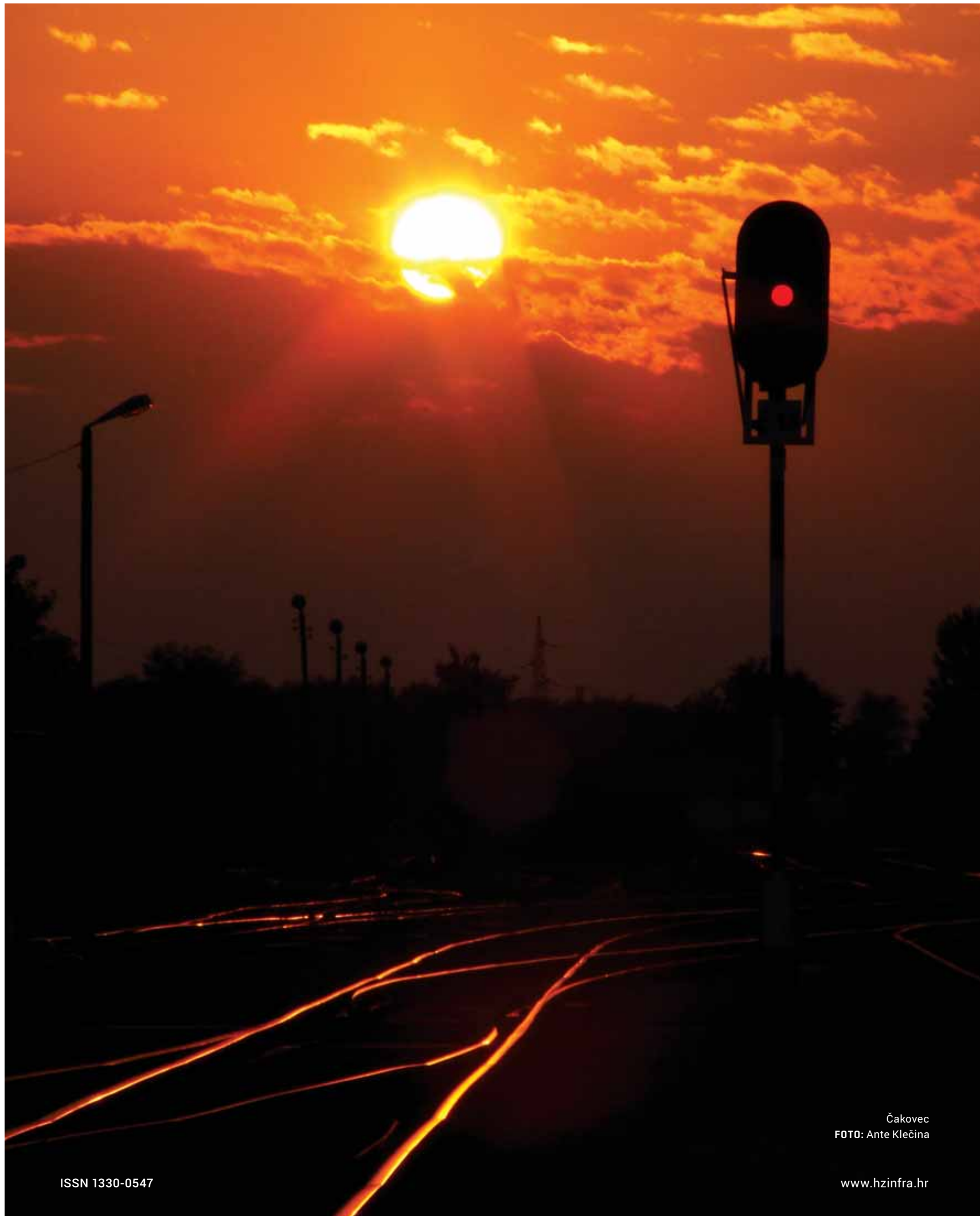
Na ostalim markama koje se natječu za titulu najljepše prikazane su različite igračke kakve su koristila ili još uvijek koriste djeca u svojim svakodnevnim igrama. Naravno, te igračke zanimljive

su i odraslima jer ih podsjećaju na djetinjstvo ili su im zanimljive na drugi način. Igračka je najčešće simbolična zamjena za stvarni predmet. Pojavila se kada je čovjek počeo izrađivati umanjena oruđa i oružja. U ranom se djetinjstvu najčešće koriste igračke koje su vrlo slične stvarnim predmetima i vrlo su važne tijekom razvoja. Klasična je podjela još od antičkog vremena na »muške« i »ženske« igračke – one za dječake koje valja naučiti ratovati i one za djevojčice koje moraju svladati sva kućna znanja i umijeća. Također se razlikuju i po vijeku uporabe, obzirom na ubrzani razvoj čovječanstva.

Igračke u obliku vlaka i željezničke infrastrukture također su neki od motiva koji su se našli na ovogodišnjim »europskim« markama. Među njima su marke otoka Mana (engl. Isle of Man), Španjolske, Monaka, Švedske, Azerbejdžana ali i Vatikana.



Kolodvor Slavonski Brod
FOTO: Dragutin Staničić



Čakovec
FOTO: Ante Klečina