

ŽELJEZNIČAR

broj 819/ veljača 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



/Fužine početkom veljače



/ Foto: Branimir Butković

/ IZ SADRŽAJA

- /4 Povijesna nabava vlakova
- /6 Tjedan EU fondova
- /8 Restrukturiranje
- /13 Gorski kotar okovan ledom
- /20 Seljačka buna u Donjoj Stubici
- /24 Inovativna rješenja za komercijalizaciju prostora
- /26 Karmela Vukov-Colić
- /28 Privatizacija željeznice u Velikoj Britaniji
- /36 Putopis

/ IMPRESSUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Darko Peričić

Urednički odbor: Marko Čar
Vlatka Škorić
Martina Elizabeta Lovrić
Katarina Rakas
Sanja Vučić

Glavni urednik: Branimir Butković

Jezična urednica: Nataša Bunijevac

Priprema za tisak: Lidija Torma

Obrada fotografija: Gordana Petrinjak

Fotografija na naslovnici: Novi elektromotorni vlak

Snimio: Dragutin Staničić

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeva 12

telefoni: 01/4577-591, 01/4534 288

telefaks: 01/457 21 31

e-mail: zeljeznicar@hznet.hr

www.hznet.hr

Tisak: Željeznička tiskara d.o.o.
Zagreb, Petrinjska 87

Protekli mjesec obilježilo je potpisivanje ugovora HŽ Putničkog prijevoza i tvrtke Končar – Električna vozila. Taj ugovor vrlo je važan za cjelokupni željeznički sustav, Končar i njegove brojne kooperante jer otvara oko 3000 radnih mjesta, a novi vlakovi dokaz su da hrvatske tvrtke imaju znanje potrebno za razvoj i proizvodnju vrlo zahtjevnih proizvoda kao što su to elektromotorni i dizel-električni motorni vlakovi. Nabava 32 elektromotorna vlaka i 12 dizel-električnih motornih vlakova HŽ Putničkog prijevoza te ulaganja HŽ Infrastrukture u modernizaciju i gradnju novih pruga dokaz su toga da je nekada jedinstvena željeznica kao sustav podijeljena, ali da su ciljevi ostali isti. Vjerujem da će putnici, pogotovo u zagrebačkome prstenu, već sredinom ove godine prepoznati ulaganja u infrastrukturu, no kada na naše pruge tijekom 2015. počnu stizati novi vlakovi, tek tada će to postati zaokružena priča. I kao što je resorni ministar rekao prigodom potpisivanja ugovora o nabavi vlakova, vjerujem da

ćemo se nakon 15 mjeseci ponovno okupiti u istome sastavu i krenuti na vožnju novim vlakom.

U veljači je HŽ Putnički prijevoz potpisao još jedan važan ugovor koji se odnosi na informatizaciju prodaje karata.

Kraj siječnja i početak veljače obilježila je i elementarna nepogoda koja je pogodila Gorski kotar. I dok su krajem prosinca, po sunčanom vremenu, radnici mijenjali čeličnu konstrukciju mosta u Fužinama te smo se ponadali da ćemo ove godine „jeftino proći“, kiša koja se smrzнула i doslovno zaledila Gorski kotar svima, a pogotovo stanovnicima toga kraja, jako je otežala život i uzrokovala velike materijalne štete. Kada su prošle godine u dva navrata pale velike količine snijega, uz dosta napora raskrčili smo pruge i održali promet, no ove godine, unatoč velikome trudu naših radnika, protiv leda se nije moglo boriti i željeznički je promet bio prekinut nekoliko dana.

predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture
Darko Peričić, mag. ing. traff.

HŽ Putnički prijevoz

Povijesna nabava vlakova

HŽ Putnički prijevoz ugovorio je nabavu 44 nova motorna vlaka. Ugovor je potpisan 30. siječnja 2014., a projekt je osobno podržao predsjednik Vlade Zoran Milanović.



HŽ Putnički prijevoz ugovorio je nabavu 32 elektromotorna vlaka, i to 16 za gradsko-prigradski prijevoz i 16 za regionalni prijevoz, te 12 dizel-električnih motornih vlakova. Nositelj proizvodnje 44 nova motorna vlaka je tvrtka »Končar - Električna vozila«. Ugovore su potpisali Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, i Ivan Bahun, predsjednik Uprave »Končar – Električnih vozila«. Potpisivanje ugovora svojim su nazočnošću uveličali Zoran Milanović, predsjednik Vlade RH; Branko Grčić, potpredsjednik Vlade RH i ministar regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, i Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture.

Tom prigodom Dražen Ratković je istaknuo:

/ Ovi su ugovori vrijedni milijardu i 630 milijuna kuna, a ona gotovo neprocjenjiva vrijednost bit će zadovoljstvo naših putnika koji će se voziti u novim niskopodnim vlakovima u kojima će biti više mjesta, u kojima će putem displeja i razglasa znati kada se vlak približava njihovoj kolodvoru ili stajalištu, koji će biti opremljeni suvremenim sustavima grijanja i hlađenja te videonadzorom, koji će biti prilagođeni prijevozu osoba u invalidskim kolicima i prijevozu bicikala. Mi u HŽ Putničkom prijevozu vjerujemo da će ovakvih nabava biti još jer nam je cilj kompletan klasični

vozni park, dakle lokomotive i vagoni, zamijeniti suvremenim motornim vlakovima. To donosi višestruku korist – veću pouzdanost vozila, stabilniji vozni red, mogućnost povećanja frekvencije vlakova i broja putnika, smanjenje onečišćenja okoliša, a sve uz puno niže operativne troškove.

Elektromotorni vlakovi bit će sagrađeni kao četverodijelne niskopodne garniture s dvije motorne jedinice i dva središnja segmenta, dok će dizel-električni motorni vlakovi biti sagrađeni kao trodijelne niskopodne garniture s dva motorna vagona s upravljačnicom i srednjim vagonom. Niskopodnost novih motornih vlakova omogućavat će neometan ulazak putnika s perona standardne visine. Broj sjedećih i stajaćih mjesta ovisi o namjeni vlaka. Putnički prostor vlaka činit će jedinstvena i prostrana cjelina u koju će biti ugrađene djelomične pregrade koje vizualno ne zatvaraju prostor, a putnike štite od prodora hladnog zraka prilikom otvaranja vrata. Sjedala će biti izvedena kao dvosjedi i jednosjedi, a u dijelu prostora namijenjenog osobama sa smanjenom pokretljivošću bit će ugrađena i preklopna sjedala. Zahvaljujući dvostrukim širokim vratima, bit će omogućen brzi izlazak i ulazak većeg broja putnika. Prozorska stakla bit će zatamnjena 60 % radi zaštite od sunca, a cjelokupan prostor za putnike bit će pod videonadzorom. Motorni vlakovi bit će isporučivani i puštani u promet tijekom 2015., 2016. i 2017. godine.

Darinko Bago, predsjednik Uprave »Končar – Elektroindustrije«, istaknuo je važnost ovog ugovora za domaću industriju:

/ Ovaj posao nije važan samo za putnički prijevoz radi pomla-

divanja flote, on je višestruko važan za »Končar« i cijelu Hrvatsku, to je vlastiti proizvod. Ima vrlo malo poduzeća u Europi koja mogu rasti i proizvoditi ovako sofisticirane proizvode. Može ih se nabrojati na prste jedne ruke. Naravno da ima poduzeća koja mogu proizvoditi po licenci, ali ovo je »Končarev« razvoj, razvoj u koji smo krenuli s partnerima. Nema uspjeha bez entuzijazma, znanja i sposobnosti da se nešto napravi. Pokazali smo da možemo proizvesti vlakove. Posao će biti realiziran u tri godine i to je posao za 3000 ljudi, što je vrlo važno i za nas dobavljače i za cijelo hrvatsko gospodarstvo.



Investicije u nabavu novih prijevoznih kapaciteta neophodan su preduvjet za uspješno poslovanje i pozicioniranje HŽ Putničkog prijevoza kao konkurentnog i financijski održivog sustava. Resorni ministar Siniša Hajdaš Dončić kazao je da su ovi ugovori još jedan dokaz opredijeljenosti ove Vlade za ulaganje u željeznički sektor:

/ Nakon dvije godine mandata ove Vlade možemo posvjedočiti povijesnome trenutku za HŽ Putnički prijevoz. Ovom je nabavom domaća tvrtka pokazala konkurentnost prema većim tvrtkama zapadne Europe. Postupak restrukturiranja HŽ Putničkog prijevoza uključuje nabavu novih vlakova i logistička poboljšanja. HŽ Putnički prijevoz potpisat će i jedan veliki ugovor o informatizaciji cijelog sustava, gdje bi s isporukom prvoga novog vlaka trebala biti moguća kupnja karata preko mobilnog uređaja i interneta na zadovoljstvo krajnjih korisnika. Ovo je jedna dobra hrvatska priča. Kada se entuzijazam spoji s ekonomskim računom, uspjeh ne izostaje.

Siniša Hajdaš Dončić na kraju govora prisjetio se svojega putovanja vlakom iz Zaboka na početku mandata te poželio da za 15 mjeseci iz Zaboka u Zagreb doputuje novim vlakom. To da novi vlakovi što prije počnu voziti po hrvatskim prugama priželjkuje i predsjednik Vlade Zoran Milanović. U prigodnome govoru istaknuo je da je to drugi put u zadnjih 10 godina da iz iste tvornice izlazi hrvatskih proizvod za tračnički promet, nakon niskopodnih tramvaja, što je dokaz da se u Hrvatskoj može napraviti kvalitetan proizvod.

/ Raspisan je natječaj koji je dobila domaća tvrtka, cijena je bila konkurentna, taj je poslovno-financijski ciklus zaokružen i za nekoliko godina u Hrvatskoj ćemo se voziti modernim vlakovima, što nismo jako dugo. Hrvatska je mala i rijetko naseljena država te stoga nema veliki potencijal za veliko i moćno željezničko tržište putničkog prijevoza kao primjerice u Njemačkoj, Francuskoj, zemljama Beneluxa gdje po kilometru kvadratnom žive stotine stanovnika. No, oko urbanih središta postoje potrebe, najviše oko grada Zagreba, u dijelovima Slavonije, i ovo je jedna uistinu velika priča. I zato što zapošljava ljude i zato što, možda još važnije od svega, zadržava znanje. Očuvanjem znanja mi držimo korak s onima koji su jači od nas, s onima koji su među najjačima u svijetu. Bit ćemo sretni kada vlakovi počnu voziti – zaključio je Zoran Milanović.

Nakon potpisivanja ugovora i prigodnih govora izaslanstvo na čelu s predsjednikom Vlade obišlo je prototip elektromotornog vlaka za regionalni prijevoz koji je u prometu od 2011., a prema kojemu će se sagraditi serija od 16 vlakova od navedena 44 vlaka.





Ulaganje u budućnost

»Tjedan EU fondova«

Informativno-edukativna događanja »Tjedan EU fondova« od 10. do 14. veljače zajednički su organizirali Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU, institucije uključene u sustav upravljanja i korištenja sredstava strukturnih instrumenata, Hrvatska gospodarska komora te veleposlanstva pojedinih zemalja članica EU-a.



Cris Kirby



Dubravka Đurkan Horvat



Ivana Krusleva

Tematska područja o kojima se raspravljalo u sklopu »Tjedna EU fondova« jesu inovacije i EU-ovi fondovi, energetska učinkovitost i EU-ovi fondovi, vodno gospodarstvo i EU-ovi fondovi, prometne investicije u kontekstu održiva urbanog razvoja i EU-ovi fondovi te ruralni razvoj i EU-ovi fondovi. Prometne investicije bile su tema četvrtog dana događanja. Suorganizator tog dijela bilo je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, a pokrovitelj Veleposlanstvo Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske.

Mnogobrojnu publiku u ime organizatora pozdravili su Marko Lončarević, pomoćnik ministra za prometnu infrastrukturu i fondove EU-a, i David Slinn, veleposlanik Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske, zemlje partnera na događanju.

Veleposlanik David Slinn istaknuo je da je naziv »Ulaganje u budućnost« izvrsno odabran:

/ Europska unija poreznim obveznicima svakako mora dokazati da se sredstva namjenski troše i da pritom nema korupcije. Isto tako i vlada Velike Britanije pozorno prati kako se u sklopu Europske unije koriste sredstva koja ona kao članica uplaćuje u zajedničku blagajnu. Hrvatska se ne treba bojati kontrole, tim više što se uspješnim korištenjem sredstava šalje jaka poruka potencijalnim investitorima da je ova zemlja dobro mjesto za posao i ulaganje. U Hrvatskoj je vidljiv napredak u posljednje dvije godine, puno toga je napravljeno i stoga je razdoblje od 2014. do 2020. veliki izazov i sredstva se moraju iskoristiti na najbolji mogući način. Nakon autocesta koje su među najboljima u ovoj regiji na red je došla željeznica – rekao je Slinn.

Voditeljica sektora za fondove EU-a pri MPPI-u Dubravka Đurkan Horvat predstavila je investicijske prioritete RH za razdoblje od 2014. do 2020. istaknute u radnoj verziji »Strategije prometnog razvoja RH«. U pripremi strategije sudjeluje pet sektorskih skupina, a kao šesta skupina zastupljena je javna gradska, prigradska i regionalna mobilnost. Nakon odabira projekata odredit će se prioritete po sektorima.

Gosti predavači iz Velike Britanije bili su Richard Harding, savjetnik Ujedinjenog Kraljevstva za Hrvatsku o kohezijskoj politici EU-a; Ivana Krusleva, stručnjakinja za implementaciju strukturnih i kohezijskih fondova EU-a u Češkoj, i Chris Kirby, koordinator Ujedinjenog Kraljevstva za EU-ove fondove.

O dva velika britanska infrastrukturna projekta, »Manchester Metro Link« i »Tyna and Wear Metro« u Newcastleu, govorio je Richard Harding. U Manchesteru su, nakon što su se opredijelili za automobilski prijevoz, ukinute tramvajske linije. Nakon što su promijenjene okolnosti, gradske vlasti odlučile su izgraditi liniju metroa koja je u promet puštena 1992. godine. Ugovor vrijedan 160 milijuna eura bio je potpisan s privatnim konzorcijem. Linije metroa duge su 39 kilometara i subvencioniranje usluge prijevoza nije moguće. Privatni investitor koji je projektirao, izgradio i održava metro prisiljen je poslovati profitabilno. Statistika pokazuje kako je korištenje osobnih automobila smanjeno za 10 posto.

»Tyne and Wear Metro« u Newcastleu, projekt vrijedan 600 milijuna eura, financirala je Europska investicijska banka na rok od 30 godina. Metro se u promet pušta po fazama i čitav projekt trebao bi biti završen do 2016. godine. Linije metroa u Newcastleu duge su 97 kilometara i to je nakon Londona drugi najveći britanski metro. Taj projekt Europska unija sufinancirala je u 20-postotnom udjelu.

O tome kako sudjelovanje Europske unije u gradnji infrastrukturnih objekata ne smije biti korišteno za narušavanje tržišne utakmice i uklanjanje konkurencije govorila je Ivana Krusleva. Kao primjer navela je podatak da ako se vozila kupe uz sufinanciranje EU-a, ona se barem deset godina trebaju koristiti na linijama za koje je pomoć zatražena.

/ Premda pojam narušavanja konkurencije nije u cijelosti definiran, o tome se da do toga ne dođe brinu mjerodavna ministarstva ili agencije. U Hrvatskoj je za to mjerodavna Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja – rekla je Krusleva.

Chris Kirby rekao je da je projekt gondole u istočnome dijelu Londona EU sufinancirao sa 10 milijuna eura i dodao:

/ Uspinjača koja prelazi preko Temze iz koje se pruža prekrasan pogled na panoramu grada u cijelosti je komercijalni projekt koji je sa još 42 milijuna eura financirala aviokompanija »Emirates«.

Na kraju su predstavljene londonski metro i gradsko-prigradski željeznički sustav. London je grad sa 8,2 milijuna stanovnika i 30 milijuna turista tijekom godine. Čak tri četvrtine putovanja u Velikoj Britaniji počinje ili završava u Londonu. Projekt »Croorail« vrijedan 18 milijardi eura povezivat će zračnu luku Heatrow s istokom i zapadom Londona. Po završetku projekta prometni kapacitet povećat će se za 10 posto. Projekt »London Overground«, odnosno kružne željezničke linije oko grada, udvostručio je prijevozne kapacitete, no gužve su i dalje velike. U sljedećih sedam godina očekuje se daljnji porast broja putnika za 40 posto.

U raspravi koja je uslijedila nakon prezentacija, uz goste iz Velike Britanije, sudjelovali su Slavko Štefičar, Davor Brčić, Mario Švigir i Dubravka Đurkan Horvat.

CER i ETF pripremaju seminar o socijalnom dijalogu

Socijalna prava u slučaju promjene operatera

U Zagrebu je 20. veljače održan pripremni sastanak na kojem su dogovorene teme i smjernice za održavanje trodnevnog seminara na temu Socijalni dijalog u željezničkom sektoru u zemljama zapadnog Balkana koji će se održati u Zagrebu od 16. do 18. lipnja. Na sastanku su pored organizatora CER-a i ETF-a sudjelovali i predstavnici službi ljudskih potencijala HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza dok su predstavnici HŽ Carga ispričali nedolazak zauzetošću svojih predstavnika. Na sastanku su bili i predstavnici većine željezničkih sindikata.



Predstavnici CER-a i ETF-a kod Darka Perićića

Tijekom sastanka organizatori iz CER-a i ETF-a sa svim sudionicima razgovarali su o uvjetima poslovanja društava u kontekstu gospodarske situacije u Hrvatskoj, radnim uvjetima, odnosima između uprave i sindikata unutar društva, strukturi sindikata, sustavu radnih odnosa unutar društava i na razini sektora, o tome što društva i sindikati misle o utjecaju proširenja EU-a te što očekuju od europskog socijalnog dijaloga?

Naravno da odgovori na sva ta pitanja nisu bili jedinstveni. Predstavnici poslodavaca smatraju da se socijalni dijalog, unatoč priporima, održava oko svih važnijih pitanja dok sindikalni predstavnici smatraju da je socijalni dijalog na „iznimno niskim granama“ i očituje se samo oko kolektivnih pregovora dok ga u drugim sferama nema. Sami sindikalni predstavnici naglasili su dvije vrste problema: jedan je nedostatan dijalog između društava i socijalnih partnera, a drugi loš dijalog između samih sindikata međusobno. Kao osnovni problem stanja u Hrvatskoj sindikalni predstavnici naglasili su i problem recesije, nedostatak prometne strategije i provođenje restrukturiranja na pogrešan način i u pogrešnom smjeru. Predstavnici poslodavca naglasili su postojanje Željezničkog fonda čije su osnivanje potakli upravo sindikati, kao prednost i dobar model za zbrinjavanje viška radnika koji nastaje u procesu restrukturiranja i modernizacije poslovnih procesa. Na sastanku je dogovoreno da će predstavnici poslodavca i socijalnih partnera do sredine travnja izraditi zajedničko izvješće oko svijua na sastanku otvorenih pitanja koje će biti podloga organizatorima seminara za razradu tema i radionica koje će se organizirati u okviru seminara u lipnju.

Inače, seminar Socijalni dijalog u željezničkom sektoru u zemljama zapadnog Balkana koji će u Zagrebu biti održan od 16. do 18. lipnja 2014. bit će samo jedan u nizu događanja u okviru projekta koji

sufinancira EU, a u okviru kojega je sačinjena i „Studija o socijalnim aspektima i zaštiti radnika u javnim natječajima za usluge javnog prijevoza željeznicom i u slučaju promjene željezničkog operatera“. Kao dio procjene različitih socijalnih pravila u željezničkom putničkom prijevozu vezanih za Uredbu 1370/2007 „PSO“, CER i ETF su odlučili provesti tu studiju koja daje sliku stanja zaštite zaposlenika u državama članicama EU-a.

Studija je pokazala da se nacionalne situacije vrlo razlikuju što se tiče socijalnih aspekata i zaštite radnika kod promjene operatera. S jedne strane su neke države članice na nacionalnoj razini utvrdile slična pravila što se tiče obvezujućih socijalnih standarda i/ili obveznog prijenosa radnika prije nego je Uredba 1370/2007 stupila na snagu. Zapravo su neke zemlje odlučile stvoriti takva socijalna pravila putem nacionalnih zakona ili propisa ili su uspostavile okvir u kojem socijalni partneri mogu sklapati ugovore o adekvatnim socijalnim standardima u sektoru. S druge strane, još uvijek postoje države članice gdje socijalni aspekti otvaranja tržišta nisu dovoljno ili čak uopće uzeti u obzir.

Iako europski socijalni partneri imaju različita stajališta o potrebi daljnje liberalizacije i otvaranja tržišta, svi smatraju da posljedice konkurencije ne smiju utjecati na radne uvjete radnika koji pružaju usluge tako što će se na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini zahtijevati obvezujući socijalni standardi i/ili obvezan prijenos radnika u slučaju promjene operatera.

Socijalni partneri inzistiraju da svaka država članica EU-a u kojoj takva zaštita ne postoji mora stvoriti socijalne uvjete izjednačenog nadmetanja određivanjem obvezujućih socijalnih standarda (na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini) kako bi se zaštitili radni uvjeti koji postoje u trenutku promjene operatera i/ili zahtijevanjem prijenosa radnika prethodno angažiranih za pružanje usluga. Takvi socijalni standardi kao minimum moraju uključivati odredbe o plaćama, radnom vremenu, zdravstvenom osiguranju, sigurnosti i izobrazbi.

Obvezan prijenos radnika u slučaju promjene operatera također će osigurati kontinuitet usluga za putnike i prometne vlasti. Kada dođe do prijenosa, on se mora primjenjivati na željezničare koje je prethodni operator već zaposlio za pružanje usluga i dati im prava na koja bi imali pravo da je došlo do prijenosa u smislu Direktive 2001/23. Međutim, prethodni operator ima mogućnost ponuditi nova radna mjesta tim zaposlenicima uz nastavak postojećeg ugovora.

Sve to čeka i nas u Hrvatskoj. Tržište teretnog prijevoza otvara se 1. srpnja ove godine, tržište međunarodnog putničkog prijevoza otvara se 2017., a unutarnjeg putničkog prijevoza 2019. A vrijeme tako brze teče...

Prije samoga sastanka, organizatore iz CER-a i ETF-a primio je predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Darko Perićić koji ih je informirao o trenutnom stanju i organizaciji u željezničkom sektoru u Hrvatskoj. Po njegovom mišljenju socijalni dijalog u HŽ Infrastrukturi je na zadovoljavajućoj razini, sindikalni predstavnici svjesni su gospodarskih uvjeta u kojima posluju željezničke tvrtke u Hrvatskoj, a svoju otvorenost prema sindikatima opisao je sljedećim riječima: - Uprava HŽ Infrastrukture ima 5 članova, ali vrlo često se dešava da prvu jutarnju kavu popijem sa nekim predsjednikom sindikata, a tek onda se vidim sa svojim članovima Uprave. Teško je očekivati da između poslodavca i sindikata neće biti problema, ali zato smo tu da ih rješavamo.

Program restrukturiranja HŽ Infrastrukture

U tijeku su kolektivni pregovori

I u siječnju 2014. nastavljene su aktivnosti na provedbi Programa restrukturiranja HŽ Infrastrukture (HŽI).

STATUSNE PROMJENE

Privatizacija Pružnih građevina

Prema Drugim izmjenama i dopunama Programa restrukturiranja društvo Pružne građevine (PG) predviđeno je za privatizaciju. U postupku pripreme za privatizaciju provedena je njegova dokapitalizacija i pokriveni su gubitci, a ovlaštenu procjenitelji procijenili su vrijednost nekretnina, strojeva i opreme Društva. Dana 29. studenoga 2013. u javnim glasilima objavljen je javni natječaj za prodaju Društva. Na otvaranje neobvezujućih ponuda, koje je održano 17. siječnja 2014., stiglo je pet ponuda.

Pravilnik je objavljen u Službenome vjesniku 23. prosinca 2013. te je 1. siječnja 2014. stupio na snagu. Tijekom siječnja potpisani su ugovori za nadređene radnike u skladu s novim Pravilnikom o organizaciji. U tijeku je izdavanje ugovora o radu ostalim radnicima prema prijedlogu nadređenih radnika.

KOLEKTIVNI PREGOVORI

U skladu s obvezama iz Kolektivnog ugovora (KU), Uprava HŽI-a je 21. studenoga 2013. donijela Odluku o pokretanju postupka pregovaranja o sklapanju 5. aneksa KU-u kojim će se regulirati povećanja cijena sata rada za 2014. (članak 223. KU-a), materijalna prava radnika u 2014. te cijene sata rada za nova radna mjesta iz Pravilnika o organizaciji koji je stupio na snagu 1. siječnja 2014. Sindikalnim partnerima dostavljen je prijedlog KU-a te su 19. prosinca



Moravide

U tijeku je vrednovanje i ocjenjivanje ponuda koje će biti završeno do 14. veljače 2014.

Prodaja Croatia ekspresa

Croatia ekspres, društvo nastalo izdvajanjem iz Željezničkog ugostiteljstva, predviđeno je za prodaju HŽ Putničkom prijevozu. S odlukom Uprave HŽI-a donesenom 21. studenoga 2013., a kojom je utvrđen tekst Ugovora o prijenosu poslovnog udjela u društvu Croatia ekspres, usuglasili su se Nadzorni odbor (19. prosinca 2013.) i Skupština (27. prosinca 2013.). Prihvaćena je i Analiza poslovanja i procjena vrijednosti Društva sa stanjem na dan 30. rujna 2013. u iznosu od 1,5 milijuna kuna kao prosjek knjigovodstvene vrijednosti i tržišne vrijednosti bilance. Dana 23. siječnja 2014. HŽ Putničkom prijevozu, u skladu s Programom restrukturiranja HŽI-a, upućena je dokumentacija s ponudom za prijenos poslovnog udjela s naknadom. U sljedećem razdoblju očekuje se odgovor na ponudu mjerodavnih tijela HŽ Putničkog prijevoza.

Stečaj PROREG-a

PROREG je društvo čiji je vlasnik 77 % udjela HŽ Putnički prijevoz, a 23 % HŽI. U skladu s člankom 27. stavkom 4. Zakona o financijskom poslovanju i predstečajnoj nagodbi FINA je utvrdila postojanje razloga za podnošenje prijedloga za pokretanje stečajnog postupka. Dana 4. veljače 2014. održano je prvo, ispitno ročište, ali odluka o stečaju još nije objavljena.

ORGANIZACIJA

Nakon savjetovanja sa socijalnim partnerima, Uprava je 20. prosinca 2013. utvrdila novi Pravilnik o organizaciji HŽ Infrastrukture.

2013. počeli pregovori s reprezentativnim sindikatima. Sindikati su 31. prosinca 2013. dostavili svoj prijedlog. Tijekom siječnja analizirani su prijedlozi i održani sastanci, a pregovori se nastavljaju.

ZBRINJAVANJE VIŠKA RADNIKA

Do sada je u sklopu restrukturiranja HŽI-a broj radnika smanjen za 1401 radnika u odnosu na početak 2012. Višak radnika rješavan je u skladu s Pravilnikom o radno-pravnoj zaštiti radnika. Uz isplatu poticajnih otpremnina, a na temelju odluka Uprave o poticajnim mjerama, iz Društva su otišla 772 radnika (u 2012. njih 494, a u 2013. njih 278). Iz društava kćeri uz poticajne otpremnine otišla su 184 radnika, što s maticom čini 956 radnika. Pripajanjem HŽ Holdinga u 2012. broj radnika povećan je za 84 radnika. Izdvajanjem Poslovnog centra u Pružne građevine u 2013. broj radnika maticice smanjen je za 794 radnika. Pripajanjem Željezničkog ugostiteljstva u 2013. broj radnika povećan je za 28 radnika. Ostale promjene odnose se na prirodnu fluktuaciju radnika.

Dana 31. prosinca 2013. istekao je 3. aneks KU-u na temelju kojeg se nije provodilo otkazivanje ugovora o radu iz poslovno uvjetovanog razloga. Reguliranje radno-pravne zaštite radnika u 2014. predmet je 5. aneksa KU-u. Nakon što 5. aneks bude potpisan, Uprava HŽI-a donijet će odgovarajuće odluke o zbrinjavanju viška radnika tijekom provedbe Programa restrukturiranja.

PLANVI POSLOVANJA I FINACIJSKO RESTRUKTURIRANJE

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u svojstvu Skupštine Društva donio je 27. prosinca 2013. Odluku o donošenju Plana

poslovanja HŽ Infrastrukture za razdoblje 2014. – 2018. i Odluku o donošenju Plana poslovanja HŽ Infrastrukture za 2014. godinu. U skladu sa Zakonom o željeznici (NN 94/2013. članak 8. stavak 4.) Ministarstvo financija je 30. siječnja 2014. dalo suglasnost na Plan poslovanja HŽ Infrastrukture za razdoblje 2014. – 2018.

Plan je sastavljen u skladu s Ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom koji je zaključen između RH, koju zastupa Vlada RH, kao vlasnika i HŽI-a kao upravitelja infrastrukture na temelju članka 18. Zakona o željeznici.

Financijsko restrukturiranje

Cilj financijskog restrukturiranja dugoročno je stvaranje stabilnih izvora financiranja željezničke infrastrukture i rješavanje kreditnih zaduženja koje je HŽI ugovorio uz državno jamstvo kako bi se u skladu sa Zakonom o željeznici (NN 94/13 i NN148/13) osigurala sredstva za financiranje planiranih aktivnosti u prethodnim godinama.

Na temelju članka 65. stavka 6, a u cilju smanjenja zaduženosti i financijske konsolidacije upravitelja željezničke infrastrukture, Vlada RH donijela je 27. prosinca 2013. Odluku o preuzimanju tri kredita kojima su financirane investicije u željezničku infrastrukturu. Riječ je o kreditu Privredne banke Zagreb u iznosu 27 milijuna eura, kreditu Zagrebačke banke u iznosu 88 milijuna eura i kreditu Zagrebačke banke u iznosu 450 milijuna kuna.

U cilju cjelovitog rješavanja problema zaduženosti HŽI-a potrebno je riješiti status kredita koje je prethodnih godina Društvo ugovorilo uz državno jamstvo za financiranje aktivnosti redovitog poslovanja iz Ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom (financiranje održavanja željezničke infrastrukture, organiziranja i regulacije željezničkog prometa te upravljanja HŽI-om).

Financiranje poslovanja kreditnim zaduživanjem bilo je neophodno zbog nedostatnih sredstava u državnom proračunu. U 2012. i 2013. vlasnik HŽI-a donio je odluke kojima su prihodi HŽI umanjeni, a koje je po Zakonu o željeznici i Ugovoru o upravljanju željezničkom infrastrukturom vlasnik trebao nadomjestiti i osigurati.

Da bi se uravnotežili prihodi i rashodi u 2012. i 2013. te financijski konsolidiralo redovito poslovanje, Uprava HŽI-a je 30. travnja 2013. donijela odluku kojom je Skupštini Društva predložila da Vladi RH na odlučivanje uputi prijedlog o donošenju odluke o namjeri preuzimanja kreditnih obveza kojima je u situaciji nedostatnih prihoda financirano redovito poslovanje u ukupnom iznosu od 1,1 milijardu kuna. Skupština je Odlukom broj S-14-1/13 od 14. lipnja 2013. dala suglasnost na spomenutu odluku Uprave. Procedura preuzimanja tih kredita prema Vladi RH još nije počela.

OSIGURANJE SREDSTAVA ZA PROVEDBU PLANA POSLOVANJA

Dugoročni kredit u iznosu 250 milijuna kuna

Financiranje troškova zbrinjavanja viška radnika u 2012. i 2013. u iznosu 250 milijuna kuna predviđeno je iz bankovnog kredita koji će biti ostvaren putem otvorenog postupka nabave. Budući da na otvaranje ponuda nije stigla ni jedna ponuda, u prosincu je pokrenut pregovarački postupak javne nabave sa zajednicom ponuditelja u kojoj sudjeluju Istarska kreditna banka Umag, OTP banka i Privredna banka Zagreb. Pregovori su u tijeku.

Dugoročni kredit u iznosu milijardu kuna

Kredit u iznosu milijardu kuna namijenjen je za provedbu projekata modernizacije i izgradnje željezničke infrastrukture u 2014. godini. Dana 24. siječnja 2014. objavljen je otvoreni postupak nabave financijskih sredstava, a otvaranje ponuda predviđeno je za 6. ožujka 2014.

Dugoročni kredit u iznosu 40 milijuna eura

Namjena dugoročnog kredita od 40 milijuna kuna jest financiranje Projekta modernizacije HŽI-a odnosno nabave strojeva za održavanje kolosijeka te pružanja podrške provedbi Programa restrukturiranja. Nakon što je dobivena suglasnost na kreditno zaduženje uz državno jamstvo, dana 16. prosinca 2013. s kreditorom Europskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD) potpisan je ugovor o zajmu i ugovor o jamstvu. U tijeku je ratifikacija međunarodnog ugovora na Saboru RH te njegova objava u Narodnim novinama, nakon čega će ugovor biti operativan.

Sporazum Uprave HŽI-a i sindikata

/ Piše: Branimir Butković

Posljednji dan veljače krajnji rok

Dana 14. veljače reprezentativni sindikati u HŽ Infrastrukturi (Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, Sindikat infrastrukture HŽ-a i Sindikat željezničara Hrvatske) i Uprava HŽ Infrastrukture potpisali su sporazum vezan uz pregovore o povećanju sata rada za 2014. godinu. Pregovori su počeli 19. prosinca prošle godine i još nisu završeni.

Ugovorne strane suglasne su da se primjena članka 223. Kolektivnog ugovora koji regulira to pitanje odgađa do potpisivanja aneksa Kolektivnom ugovoru u kojemu će se regulirati pitanje povećanja cijene sata rada. Kao krajnji rok za sporazum o tome pitanju naveden je 28. veljače 2014. godine.

/ Piše: Ivana Čubelić

Potpisan Kolektivni ugovor HŽ Carga

Strojovođe potpisali, SŽH odustao

Kolektivni ugovor HŽ Carga potpisan je 5. veljače. Ugovor su potpisali Danijel Krakić, direktor HŽ Carga i Nenad Mrgan, predsjednik Sindikata strojovođa Hrvatske. Predstavnici Sindikata željezničara Hrvatske odustali su od potpisivanja Ugovora.

Potpisivanju Ugovora prethodila su dva mjeseca pregovaranja, a novi Kolektivni ugovor stupa na snagu danom potpisivanja i sklopljen je na razdoblje od tri godine. Između ostalog Ugovorom je definiran način zbrinjavanja viška radnika i smanjenje ukupne

mase plaće za 25% u prva tri mjeseca primjene počevši od 1. ožujka 2014., nakon čega će se ukupna masa plaće smanjivati za 15% u sljedeća tri mjeseca, odnosno za najmanje 10% u preostalim šest mjeseci.

Također ugovoreno je da za 2014. neće biti isplaćeni regres, božićnica i uskrsnica. Usporedno s potpisivanjem Kolektivnog ugovora provedene su aktivnosti vezane uz novi Pravilnik o organizaciji kojim je predviđeno smanjenje broja zaposlenih za 804.

Uz daljnje smanjenja troškova rada i broja radnika, potpisivanjem novoga Kolektivnog ugovora ostvareni su uvjeti koje je Skupština društva postavila Upravi HŽ Carga.

Analiza napisa o željezničkim tvrtkama u Hrvatskoj

U 2013. željeznica pozitivno percipirana u javnosti

Zadnjih desetak godina na kraju svake godine željezničke tvrtke analiziraju medijske priloge koji su o njima izišli tijekom godine kako bi procijenili medijsku sliku i analizu upotrijebili za poboljšanje iste te slike u medijima tijekom sljedeće godine. Tijekom analize 2013. pregledano je više od 330 novinskih izdanja s popisa praćenja i priloga odabranih televizijskih i radijskih emisija te su izdvojene sve objave u kojima se spominju HŽ i njemu pripadajući subjekti.

Od 1. siječnja do 31. prosinca 2013. tisak, televizija i radio javnosti su objavili 4297 priloga o HŽ-ovim tvrtkama, od toga je 66 posto bilo objavljeno u tiskanim medijima (2837 članaka), 15 posto na televizijama (646 priloga), a 19 posto na radiopostajama (814 objava). Ukupna vrijednost tiskanih i elektroničkih priloga procijenjena je na 125,9 milijuna kuna. Priloge o HŽ-ovim tvrtkama objavljivali su svi vodeći nacionalni i regionalni dnevници, tjednici i mjesečnici, sve nacionalne televizijske postaje te svi nacionalni radijski programi, a prema rezultatima istraživanja, relativno najkritičniji prema HŽ-ovim tvrtkama i događajima vezanima uz željeznicu bili su radijski prilozima. Svaka osoba u Hrvatskoj imala je šansu informirati se o onome što mediji smatraju važnim u poslovanju HŽ-ovih tvrtki i događanjima vezanima uz željezničke tvrtke. Gledajući sve objave promatranih medija, na ukupnoj razini, 22 posto priloga o HŽ-ovim tvrtkama bilo je pozitivno, 13 posto negativno a 65 posto neutralno.

Ako se iz ukupnog broja promatranih priloga izdvoje samo oni u kojima je neka od HŽ-ovih tvrtki glavni subjekt (55 % od ukupnog broja priloga), pokazuje se da je i dalje 25 posto priloga bilo pozitivno, a 16 posto priloga negativno, i to upućuje na to da su prošle godine mediji pripomogli ukupnoj pozitivnoj medijskoj slici o željeznici u Hrvatskoj. Inače, medijska slika željeznice u Hrvatskoj sustavno se prati od 2005. i od tada do 2008. udio negativnih priloga kretao se na razini 11 posto, a onda je 2009., u godini velikih afera i željezničkih nesreća, »skočio« na 33 posto, da bi se polako počeo spuštati tako da je 2011. udio negativnih priloga iznosio 31 posto, a 2012. 26 posto. Nije neka velika mudrost, ali ipak valja reći da ćemo se još godinama oporavljati od kobne 2009. i dojma koji je ona ostavila na reputaciju željeznice u Hrvatskoj.

Tisak

Prošle godine tiskani mediji o HŽ-u i/ili njima pripadajućim subjektima objavili su 2837 članaka, ukupne površine 1.819.607 cm², što se može usporediti s količinom od oko 2022 stranice »Večernjega lista«. Ukupna vrijednost objava, da su se morali plaćati kao medijski oglas, bila je 47 milijuna kuna. Od ukupnog broja članaka u tisku 67 posto članaka objavljeno je u dnevnicima, 28 posto u tjednicima, tri posto u mjesečnicima, a dva posto u ostalim periodičnim izdanjima. Gledajući na ukupan broj članaka u tiskanim medijima, njihova orijentacija je u 19,7 posto bila pozitivna, u 12 posto negativna a u 68,3 posto neutralna. Ako se iz ukupnog broja članaka izdvoje samo oni u kojima je jedna od HŽ-ovih tvrtki bila glavni subjekt, onda je u 26 posto članaka orijentacija bila pozitivna, u 14 posto negativna a u 58 neutralna.

Kada se iz te skupine izdvoje članci koji se odnose na pojedinu tvrtku, tada je 25 posto članaka koji se odnose na HŽ Infrastrukturu bilo pozitivno, devet posto negativno, a 65 posto neutralno intoni-

- Usporedba pojavnosti tvrtki nastalih iz bivšeg HŽ-a



rano. HŽ Putnički prijevoz bio je pozitivno prikazan u 17 posto članaka, negativno u 15 posto članaka, a neutralno u 77 posto članaka. Medijske objave o HŽ Cargu u cijelosti se poklapaju sa stvarnošću kojoj smo bili svjedoci prošle godine, pa je samo šest posto članaka u kojima je HŽ Cargo bio subjekt bilo pozitivno, 14 posto negativno, a 80 posto neutralno.

Prema tome može se zaključiti da su mediji u 2013. najpozitivnije izvješćivali o aktivnostima i poslovanju HŽ Infrastrukture te da je ona u medijima ostvarila pozitivnu sliku.

Radio i televizija

Radijski i televizijski programi tijekom godine analiziraju se po unaprijed određenoj listi najslušanijih i najgledanijih radijskih i televizijskih postaja. Dakle, nije riječ o ukupnim objavama na temu željeznice u tim medijima. Najgledaniji i najslušaniji radijski i televizijski programi o željeznici su objavili 646 priloga koji su trajali dulje od 28 sati, a njihova je vrijednost platili da su medijske objave plaćali po minuti trajanja programa. Prilozi su objavljeni na svim nacionalnim televizijskim programima (HRT1, Nova TV, RTL Televizija, HRT4, HRT2, 24 sata TV, Z1, NET TV, Mreža TV, Varaždinska TV, AI Jazeera, Jabuka TV, Televizija 4 rijeke, TV Plus Jastrebarsko i druge). Zanimljivo je to da je ranijih godina primat u negativnome izvještavanju o HŽ-ovim tvrtkama imao RTL, dok je u 2013. ta televizijska kuća bila na trećem mjestu po broju objavljenih negativnih priloga. Naime, korektno su izvješćivali o svim novim projektima obnove i modernizacije HŽ Infrastrukture.

Teme

Najzastupljenija tema u 2013. bile su investicije u željezničku infrastrukturu, uključujući remonte i obnovu regionalnih i lokalnih pruga, o kojima su objavljena ukupno 1164 priloga. O toj temi češće se govorilo u ožujku i rujnu. Druga tema po zastupljenosti u promatranim medijima bili su radnici i sindikati, o kojima je objavljeno 777 priloga, najviše u svibnju. Treća tema po broju objava bili su rezultati poslovanja koju je obradilo 379 članaka/priloga, najviše u siječnju, svibnju i prosincu. Restrukturiranje je na četvrtome mjestu sa 360 priloga, kojih je najviše objavljeno u svibnju. Nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima bile su peta tema po zastupljenosti sa 347 priloga, a najviše ih je bilo objavljeno u kolovozu. Potom se govorilo o projektima iz EU-ovih fondova (253 priloga), dok su teme vezane uz razne afere prošle godine bile tek na 16. mjestu (23 priloga), za razliku od razdoblja između 2009. i 2011. kada je ta tema čvrsto držala prva tri mjesta.

Projekti za poboljšanje kvalitete željezničke infrastrukture u 2014.

Ove godine uložit ćemo 2,6 milijardi kuna

I ove godine nastavljaju se intenzivni radovi na poboljšanju kvalitete željezničke infrastrukture. Dio projekata čiji je završetak bio planiran za prošlu godinu, ali se zbog subjektivnih i objektivnih okolnosti to nije dogodilo, ubrzano se završava kako bi se počeli izvoditi novi projekti.

Raspisani su natječaji za najvažnije ovogodišnje projekte koji će se financirati vlastitim novcem, kreditima ili novcem iz proračuna. Riječ je obnovi dionica Koprivnica – Botovo – DG

Greda – Sunja – Novska, Ogulin – Moravice, Zagreb GK – Savski Marof, Moravice – Skrad, Zdenčina – Jastrebarsko, Turpolje – Velika Gorica, Zagreb Klara – Zagreb GK, Rekonstrukcija kolodvora Sisak, Borongaj – Dugo Selo, Modernizacija V.c koridora Kolodvor Beli Manastir, Stajalište Buzin, Most „Buna“ (ZGK – Sunja), Most „Vrbovsko“, Most „Jesenski jarak“, Most „Ličanka“ u Fužinama, Pješački nathodnik Sisak Caprag, Nadstrešnica Vinkovci, Nadstrešnica Slavonski Brod, Ogulin – Krpelj, Izgradnja postrojenja za kompenzaciju u EVP Novska, Izgradnja postrojenja za kompenzaciju u EVP Andrijevići, Izgradnja postrojenja za kompenzaciju u EVP Oštarije i Mrzlo Polje, Rekonstrukcija EVP Novska, Rekonstrukcija EVP-a Nova Kapela, Rekonstrukcija EVP-a Mraclin, Obnova KM-a Staro Petrovo Selo - Gradiška, Obnova KM-a na X. koridoru, Obnova voznog voda i opreme za sekcioniranje i rastavljanje KM-a na HŽI-ovim prugama, Obnova dalekovoda 110 kV EVP Nova Kapela – TS Slavonski Brod, Osiguranje ŽCP-ova na HŽI-ovim prugama, Dogradnja osposobljavanje APB-a na pruzi Zagreb-Rijeka, dionica Moravice-Sušak Pećine, Radovi na polaganju TD-kabela i PHD cijevi u istočnoj Slavoniji, Radovi na ukidanju službenog mjesta Jarmina, Osiguranje kolodvora Đurđevac i Virje

Svaka dva tjedna član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban održava kolegije s voditeljima projekata na kojima se analiziraju aktivnosti na svakome projektu. Na zadnjem sastanku voditelja projekata održanom sredinom veljače Ljuban je naglasio da je u 2013., unatoč velikim poteškoćama, napravljen velik posao te da nas godine čeka dvostruko veći opseg radova. Zbog toga su neophodni pomaci u organizaciji prema kojima voditelji projekata imaju veće ovlasti, ali i puno veću odgovornost.

/ Mi smo jedini u Hrvatskoj koji imamo 2,6 milijardi kuna za investicije. Novac imamo i samo o nama ovisi kako ćemo ga potrošiti. Ne treba imati milosti prema bilo kome, izvođači moraju poštivati rokove i zadanu kvalitetu radova, za čije nadziranje su zaduženi voditelji projekata – naglasio je Ljuban.

U nastavku donosimo pregled najvećih ovogodišnjih projekata s iznosima, rokovima i voditeljima projekata.

Dionice	Planirana vrijednost u kunama	Status projekta početkom veljače 2014.	Voditelji projekata
Koprivnica – Botovo – DG	150 mil. kn	U tijeku je ograničeni postupak javne nabave. Radovi će početi u travnju 2014.	Tomislav Ptičar
Greda – Sunja – Novska	650 mil. kn	Objavljen natječaj za izvođača radova	Danijele Kosty
Ogulin – Moravice	289 mil. kn	Objavljen natječaj za izvođača radova	Robert Trošelj
Zagreb GK – Savski Marof	380 mil. kn	Priprema natječajne dokumentacije	Ivica Jurjević
Moravice – Skrad	160 mil. kn	Završetak radova na toj dionici očekuje se do 1. lipnja 2014.	Robert Trošelj
Zdenčina – Jastrebarsko	70 mil. kn	Završeno je 95 % radova. Uređuju se kolodvori Zdenčina, Jastrebarsko i Draganić. Završetak svih radova predviđa se u lipnju 2014. kada će brzina biti podignuta na 140 km/h	Darko Kovač
Turpolje – Velika Gorica	99 mil. kn	Radi se na uređenju bočnog perona, rešetanju i uređenju zgrade kolodvora Velika Gorica. Radovi bi trebali biti završeni 31. ožujka 2014.	Danijele Kosty
Zagreb Klara – Zagreb GK	66 mil. kn	Potrebno je promijeniti šest skretnica. Predviđeni rok za završetak radova je 15. ožujka 2014.	Danijele Kosty
Rekonstrukcija kolodvora Sisak	40 mil. kn	Čeka se završetak konzervatorskih radova na arheološkim nalazima. Očekuje se da će radovi na pothodniku ponovno početi oko 15. travnja, a u lipnju bi trebali početi radovi na kolosijecima. Očekivani rok za završetak radova je rujan 2014.	Miroslav Ručević
Borongaj – Dugo Selo	230 mil. kn	U tijeku su radovi na oba kolosijeka naizmjenično te na zamjeni skretnica. Završetak radova očekuje se do kraja lipnja 2014.	Ivica Jurjević
Modernizacija V.c koridora Kolodvor Beli Manastir	53 mil. kn	Preostali su još radovi na dva kolosijeka te na kolodvorskoj zgradi. Rok za završetak projekta je 31. ožujka.	Dean Lalić
Stajalište Buzin	12 mil. kn	Radovi se izvode planiranim tempom. Rok za završetak pothodnika je 30. lipnja 2014.	Lovorka Pavić
Most „Buna“ (ZGK – Sunja)	4,9 mil. kn	Preostali su samo radovi na uređenju vodotoka, a planirani rok za završetak radova je 1. ožujka 2014.	Izabela Grubelić
Most „Vrbovsko“	6 mil. kn	U tijeku je antikoroziivna zaštita čelične konstrukcije mosta.	Izabela Grubelić
Most „Jesenski jarak“		Radovi se izvode neprekidno. Rok za završetak radova je kraj srpnja 2014.	Izabela Grubelić
Most „Ličanka“ u Fužinama	18 mil. kn	Radovi su u tijeku. Završetak radova očekuje se 1. travnja 2014.	Izabela Grubelić
Pješački nathodnik Sisak Caprag	6 mil. kn	Očekuje se puštanje u rad krajem veljače 2014.	Dean Lalić
Nadstrešnica Vinkovci	15 mil. kn	Radovi su u tijeku, a rok za njihov završetak jest kraj svibnja.	Snježana Špehar Kroflin
Nadstrešnica Slavonski Brod	25 mil. kn	Radovi su u tijeku, a rok za njihov završetak je kraj travnja 2014.	Snježana Špehar Kroflin
Ogulin – Krpelj		Potrebno je završiti radove na odvodnji, a završetak radova očekuje se krajem travnja 2014.	Miro Ručević
Izgradnja postrojenja za kompenzaciju u EVP Novska	1,2 mil. kn radovi koji se nastavljaju iz 2013.	U tijeku je izrada tehničke dokumentacije i opreme. Rok za završetak radova je rujan 2014.	Zdenka Katolikiović Varga
Izgradnja postrojenja za kompenzaciju u EVP Andrijevići	1,1 mil. kn radovi koji se nastavljaju iz 2013.	Glavni projekti predani su za potvrdu glavnog projekta, a oprema se izrađuje. Rok za završetak radova je rujan 2014.	Darko Jergović
Izgradnja postrojenja za kompenzaciju u EVP Oštarije i Mrzlo Polje	2,8 mil. kn	U tijeku je izrada tehničke dokumentacije i opreme. Rok za završetak radova je ožujak 2015.	Josip Bortek
Rekonstrukcija EVP Novska	7,4 mil. kn radovi koji se nastavljaju iz 2013.	Građevinski radovi uglavnom su završeni te slijede elektromontažni radovi. Rok za završetak radova je listopad 2014.	Mario Karin
Rekonstrukcija EVP-a Nova Kapela	5,5 mil. kn radovi koji se nastavljaju iz 2013.	U tijeku je prikupljanje posebnih uvjeta građenja, a glavni projekti su na reviziji u HŽI-u. Radovi bi trebali početi u rujnu 2014., a završiti u travnju 2015.	Darko Jergović
Rekonstrukcija EVP-a Mraclin	10 mil. kn	U tijeku je izrada plana izvođenja radova i idejnog projekta. Oprema se izrađuje. Radovi bi trebali početi krajem 2014., a završiti u lipnju 2016.	Radislav Nakić
Obnova KM-a Staro Petrovo Selo - Gradiška	17,3 mil. kn	Završetak radova očekuje se do kraja veljače 2014.	Stanko Ratešić
Obnova KM-a na X. koridoru	22,5 mil. kn	Radovi su u tijeku, a trebali bi biti završeni krajem lipnja 2014.	Stanko Ratešić
Obnova voznog voda i opreme za sekcioniranje i rastavljanje KM-a na HŽI-ovim prugama	32 mil. kn	Nastavak radova na zamjeni kontaktnog voda čiji je završetak očekuje 2014.	Franjo Poljak
Obnova dalekovoda 110 kV EVP Nova Kapela – TS Slavonski Brod	1,7 mil. kn	Nakon što se dobije potvrda glavnog projekta koja se očekuje u veljači 2014. pokreće se postupak nabave za radove obnove.	Tanja Jogun
Osiguranje ŽCP-ova na HŽI-ovim prugama	42 mil. kn Građenje, a 45 mil. kn Održavanje	Radovi se pokreću u dogovoru s Organizacijom prometa na HŽI-ovim prugama s naglaskom na osiguranju ŽCP-ova koji se nalaze na kritičnim prometnicama.	Ive Birin Nikola Računica
Dogradnja osposobljavanje APB-a na pruzi Zagreb-Rijeka, dionica Moravice-Sušak Pećine	60 mil. kn + 15 mil. kn na polaganju PNK kabela na dionici Fužine – Sušak Pećine	Radovi su počeli 7. veljače 2014., a njihov završetak očekuje se do kraja godine.	Zoran Tomšić
Radovi na polaganju TD-kabela i PHD cijevi u istočnoj Slavoniji	16 mil. kn radovi koji se nastavljaju iz 2013.	Predviđen rok za završetak radova je srpanj 2014. godine.	Žarko Šlat
Radovi na ukidanju službenog mjesta Jarmina	6,5 mil. kn	Rok za završetak radova drugo tromjesečje 2014.	Dalibor Matanić
Osiguranje kolodvora Đurđevac i Virje	4,5 mil. kn	Rok za završetak radova je prvo tromjesečje 2014.	Vladimir Starčević

Objedinjavanje svjetlovodne infrastrukture

Sve počinje s prvim gumbom

U Kongresnom centru Forum u Zagrebu 21. veljače potpisan je Ugovor o suradnji na Projektu objedinjavanja svjetlovodne infrastrukture. Partneri Odašiljača i veza u ovome poslu je sedam poduzeća u državno-me vlasništvu: JANAF, Hrvatske autoceste, Autocesta Zagreb – Rijeka, Hrvatske ceste i HŽ Infrastruktura, a ugovor će uskoro potpisati PLINACRO i HEP.



Predsjednici trgovačkih društava potpisuju ugovor

Predsjednik Uprave Odašiljača i veza Aleksandar Golub istaknuo je da se o ovome projektu govori dulje od desetljeća, da je bilo nekoliko neuspješnih pokušaja te da je sada uz veliku potporu Vlade RH potpisan dugoročno održiv model suradnje:

/ Naši partneri imaju oko 8000 kilometara trase optičke mreže rađene za vlastite IT potrebe. Trenutačno 20 posto kućanstava ima pristup internetu. Smisao ovog projekta je do 2020. svakom kućanstvu omogućimo pristup internetu, a da bi to realizirali, koristit ćemo višak postojećih kapaciteta naših partnera. Smisao ovog projekta nije osnivanje državne telekomunikacijske kompanije, niti pružanje telekomunikacijskih usluga krajnjim korisnicima. Prije današnjeg čina potpisivanja bilo je potrebno puno upornosti i optimizma da se poduzmu svi potrebni koraci. Poznato je to da ako se prvi gumb na odijelu ne zakopča na pravo mjesto, nakon toga sve ide naopako. Uvjeren sam kako smo mi pravilno započeli.

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić istaknuo je da će koristi od ovog projekta imati u prvome redu hrvatski građani i poslovni subjekti. Infrastruktura će doprijeti i na do onih područja koja komercijalnim operatorima nisu isplativa:

/ Drago mi je da su trgovačka društva uz ekonomski moment prepoznala i svoju društvenu ulogu, a to će svim našim građanima omogućiti pristup internetu.

HŽ Putnički prijevoz

/ Piše: Mihaela Tomurad Sušac
/ Foto: Mihaela Tomurad Sušac

Modernizirani dizel-motorni vlakovi

U prosincu prošle godine i siječnju 2014. u promet su puštena dva modernizirana dizel-motorna vlaka serije 7 121. Obnovio ih je TŽV »Gredelj«, a u njih su ugrađena potpuno nova sjedala koja su prvi put proizvedena u »Gredeljevima« pogonima.

Dizel-motorni vlakovi osvježeneog i modernog interijera voze na području Regionalne jedinice Varaždin. Na njih su ugrađeni novi metalizirani prozori i novi razglas, obnovljene su prtljažne police, modernizirana je i sigurnosna oprema. Također, u te su vlakove ugrađena potpuno nova sjedala za putnike. Sjedala su proizveli radnici TŽV-a »Gredelj«. Ona su moderanog dizajna te svim putnicima, neovisno o njihovu stasu, omogućuju udobno sjedenje. Imaju naslone za ruke, a njihova prosječna masa iznosi samo 15 kg po sjedalu, što za dvosjed s čeličnim postoljem iznosi oko 37 kg, a to donosi znatne uštede pri eksploataciji sjedala ali i prilikom izrade, montaže i održavanja radi lakše manipulacije. U prosincu su sjedala testirana sukladno međunarodnim normama te su rezultatima zadovoljila sve kriterije. Među ostalim testirana su na opterećenja koja se javljaju tijekom eksploatacije (npr. vandalizam) te je sukladno UIC-ovim propisima ispitana samogasivost materijala od kojega su sjedala izrađena. Proširenjem proizvodnje na izradu sjedala Tvornica željezničkih vozila »Gredelj« želi dodatno proširiti svoju uslugu.

Dizel-motorni vlak pogodan je za eksploataciju na prugama s velikom frekvencijom putnika. U vlaku ima 144 sjedećih mjesta te 68 stajaćih, dakle njegov ukupni kapacitet iznosi 212 mjesta. Najveća brzina koju postiže DMV je 120 km/h.

U sljedećem razdoblju nova sjedala bit će ugrađena u dva elektromotorna te dva dizel-motorna vlaka u sklopu njihove modernizacije.



Testiranje samogasivosti materijala

Problemi na riječkoj pruzi

Gorski kotar okovan ledom

Prošle godine snijeg visok gotovo metar nije prekinuo željeznički promet. Nakon gotovo proljetnih vremenskih uvjeta koji su u Gorske kotaru vladali u prosincu prošle godine, početkom veljače ove godine palo je četrdeset centimetara snijega. Uz snijeg pala je i ledena kiša koja je ledom okovala Gorski kotar. Proglašena je elementarna nepogoda, a željeznički je promet prekinut 31. siječnja. Protiv leda se nije moglo boriti.



Moravice

Nakon prošlogodišnje hladne zime kada su pale velike količine snijega koje su izazvale velike poteškoće u prometu, krajem prošle godine činilo se da ćemo se ove zime »izvući«. Radovi na remontu pruga u Gorske kotaru i zamjeni mosne konstrukcije u Fužinama izvodili su se tijekom cijelog prosinca. Snijegu nije bilo ni traga i onda je početkom veljače na četrdesetak centimetara snijega pala kiša te se sve zaledilo. O situaciji u Gorske kotaru mediji su iscrpno izvješćivali, no uživo je sve izgledalo puno gore.

Vlakovi su vozili do Ogulina, a dalje su putnike brzih vlakova do Rijeke, bez zaustavljanja u usputnim stajalištima, prevozili autobusi. Stanje u Zagrebu nije bilo ni slično onome što se kroz prozor vlaka moglo vidjeti po izlasku iz Karlovca. Snijega nije palo puno, ali je sve bilo zaledeno. Grane su se savijale pod teretom leda, s krovova željezničkih kolodvora i stajališta visjele su duge sige, a kolosijeci i peroni sjajili su se poput ledenih površina.

U Ogulinu pomoćnik direktora Prometnog sektora Milan Salopek i šef kolodvora Ogulin Vedranko Brozović rekli su da je u Ogulinu stanje bilo dobro u usporedbi s katastrofom koja je vladala na pruzi od Gomirja do Moravica i od Delnica do Fužina.

/ Drveće je smrznuto, a grane pucaju i padaju po pruzi i kontaktnoj mreži. Skretničari krampom razbijaju led jer drugačije ne ide. Na području Gorskog kotara proglašena je elementarna nepogoda, a promet je prekinut 31. siječnja u 18.30 sati. Ljudi su angažirani prema planu

zimskog osiguranja i radilo se po pozivu. Tri garniture ostale su zadržane u snijegu i 4. veljače dvije su iz Moravice izvučene u Ogulin, a garnitura iz Fužina odvezena je u Rijeku. Isti dan za dizelsku vuču otvorena je dionica od Ogulina do Moravica – rekao je Brozović.

O situaciji u Fužinama Milan Salopek je dodao:

/ Tamo je temperatura bila ispod nula, a kiša je padala. Od toga ne može biti gore. Padala su stabla takve debljine da se jedino moglo ložiti cijelu zimu. Kontaktna mreža bila je zaledena. Mislili smo da smo ove zime dobro prošli, a onda nas je zaledilo. Od petka nitko oka nije sklopio. Nevjerojatno je, ali u Lici nema ni centimetar snijega. Prošle zime snijeg je padao do metra visine i to smo pobili.



Fužine



Fužine

Sada ga ima četrdesetak centimetara, no protiv leda se ne može. U željezničkome kolodvoru u Fužinama 5. veljače održana je konferencija za novinare na kojoj je član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković izjavio:

/ Suočeni smo s ekstremnim vremenskim uvjetima i, nažalost, više od do sada učinjenog nije se moglo. Oko 150 ljudi u 15 interventnih ekipa Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Zapad neprestano je na terenu. Prioritet je uklanjanje drveća s pruge i popravak kontaktno mreže. Uz njih smo danas angažirali još stotinjak radnika tvrtke Pružne građevine. Dajemo sve od sebe da prugu što prije osposobimo za promet.

Kada je zatopilo, u Fužinama su pucale grane i led se otapao. U takvim vremenskim uvjetima željezničari su vidjeli priliku da što više naprave i u prometnome uredu okupili su se voditelji raznih jedinica koji su pokušavali što prije ishoditi dozvolu da krenu na prugu. Prometnik im je s malo uspjeha pokušavao objasniti kako postoje određena pravila o tome i da ne mogu svi istodobno krenuti. Uz malo uvjeravanja i povišenih tonova rješenje je ipak pronađeno.

6. međunarodno savjetovanje o željeznici

Željeznička ulaganja kao podrška hrvatskome gospodarstvu

Hrvatsko društvo željezničkih inženjera u suradnji s partnerima Europskim savezom društava željezničkih inženjera (UEEIV), HŽ Infrastrukturu, HŽ Putničkim prijevozom i Hrvatsko-austrijskom trgovinskom komorom u Zagrebu i Slavanskom Brodu 28. i 29. svibnja 2014. organizira 6. međunarodno savjetovanje »Ulaganja u željeznicu kao podrška razvitku gospodarstva«. Očekuje se da će pokrovitelji savjetovanja biti Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstvo gospodarstva i Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU.

Na savjetovanju će se raspravljati o stanju i budućnosti željezničkog prometa u Hrvatskoj i regiji. S ulaskom Hrvatske u Europsku uniju njezina željeznička infrastruktura postala je sastavni dio EU-ove željezničke mreže, što ima važan utjecaj na funkcioniranje željezničkog prometa u Hrvatskoj. Europska komisija je krajem prošle godine donijela novu infrastrukturnu politiku, u sklopu koje je utvrđena osnovna prometna mreža, odnosno devet prometnih koridora. Ubrzanim ulaganjima osnovna mreža treba biti dovršena do 2030. te bitno trebaju biti promijenjene i unaprijeđene prometne veze između Istoka i Zapada. Budući da se Hrvatska nalazi na tome putu, na hrvatskoj željezničkoj mreži u tijeku su veliki investicijski radovi. Da bi ciljevi bili provedeni, investicijske radove trebat će intenzivirati i proširiti na cijelu regiju. Imajući u vidu spomenute okolnosti, kao i gospodarsku krizu, na savjetovanju će biti pokrenuta rasprava o stvarnim posljedicama nove europske prometne politike za Hrvatsku i regiju, kao i o mogućim utjecajima ulaganja u željeznicu na pozitivne trendove u gospodarstvu i brzi izlazak iz recesije.

Zaključci i preporuke sa savjetovanja moći će poslužiti upravnim tijelima RH, EU-a i zemalja u okružju, Zajednici europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) i međunarodnim financijskim institucijama kao smjernice za planiranje ulaganja u željezničku infrastrukturu. Savjetovanje će ujedno biti iznimna prilika da željeznička poduzeća i tvrtke željezničke industrije prezentiraju svoje planove, mogućnosti i suvremena tehničko-tehnološka dostignuća.

Dogovorena su sljedeća tematska područja: Ulaganje u željezničku infrastrukturu u Hrvatskoj i regiji, Željezničko tržište u regiji i mogućnosti pojedinih prijevoznika, Važnost riječnih luka i perspektive intermodalnog prijevoza u Hrvatskoj i regiji, Suvremena rješenja i tehnologije željezničke infrastrukture, Nova željeznička vozila i modernizacija te Financiranje velikih željezničkih projekata.

Prvi dan savjetovanje će biti održano u dvorani MPPI-a na Prisavlju 14, a u uvodnim izlaganjima govorit će se o prometnoj strategiji, ulaganjima u infrastrukturu, budućnosti koridora koji prolaze kroz Hrvatsku, a u popodnevnom satima bit će održan okrugli stol na temu »Perspektive hrvatske i regionalne željezničke mreže u sklopu nove infrastrukturne politike EU-a«. Na okruglome stolu sudjelovat će predstavnici Europske komisije, Vlade RH, CER-a, UEEIV-a, Udruge Koridor X. PLUS, HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i željezničkih tvrtki iz regije.

Sljedeći dan sudionici će novim elektromotornim vlakom HŽ Putničkog prijevoza otputovati u Slavonki Brod i tamo nastaviti savjetovanje.

Organizatori savjetovanja pozivaju sve zainteresirane autore da svoje sudjelovanje prijave do 1. travnja 2014. U prijavi treba navesti naslov izlaganja, njegov sažetak i trajanje izlaganja. Radovi u obliku i formatu prezentacije za savjetovanje trebaju biti dostavljeni Programskom i organizacijskom odboru elektroničkom poštom na adresu marko.odak@zg.hr ili savjetovanje@hdzi.hr najkasnije do 12. svibnja 2014. Organizator poziva i zainteresirane tvrtke te ustanove da svoje proizvode i usluge predstavljaju kroz komercijalno izlaganje. Sve dodatne informacije mogu se dobiti slanjem elektroničke pošte na adresu savjetovanje@hdzi.hr.

Zagreb

/ Piše: Vlatka Škorić

Inicijativa za X teretni koridor

Dana 24. siječnja na sjednici Opće skupštine Udruge Koridor X Plus, na kojoj su sudjelovali predstavnici HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza, Slovenskih željeznica, OBB Infrastrukture, Željeznica Republike Srbije i Željeznica Srbije, u Zagrebu pokrenuta je inicijativa da se bivši X. paneuropski koridori uvrsti u mrežu koridora za teretni prijevoz pod nazivom RFC10 (Rail Freight Corridor 10).

Na sastanku je usuglašen terminski plan aktivnosti koji predviđa da se u roku od tjedan dana upraviteljima željezničke infrastrukture od Austrije do Srbije dostavi nacrt Memoranduma o razumijevanju o osnivanju zajedničke tvrtke RFC10, čiji će tekst raspraviti sve članice i usuglašenu verziju potpisati na sljedećoj Općoj skupštini Udruge Koridor X Plus, a koja će biti održana u lipnju 2014. u Ljubljani. Memorandum o razumijevanju sastavit će se po uzoru na druge koridore za teretni prijevoz, a ideju je podržao i predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture (HŽI) Darko Peričić, koji će se u hrvatskome Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture založiti da u dogovoru s drugim ministarstvima daju podršku toj inicijativi.

Pozdravljajući skup, Peričić je rekao to da je bivši X. paneuropski koridor, sada koridor RH1, u središtu HŽI-ovih investicija i da je prošle godine na hrvatskoj dionici toga koridora napravljen »veliki posao«. Radovi započeti prošle godine na relacijama Borongaj – Dugo Selo, Zagreb – Klara, Velika Gorica – Turopolje i Novska – Okučani još se izvode, a u tijeku je priprema dokumentacije za obnovu, rekonstrukciju i izgradnju drugoga kolosijeka na drugim dionicama.

Ove godine počinje obnova dionica Savski Marof – Zaprešić te Greda – Sisak – Novska. HŽ Infrastruktura će od 2014. do 2023. u obnovu koridora RH1 uložiti ukupno 7,6 milijardi kuna.

Govoreći o planovima HŽ Putničkog prijevoza, Ivica Škrtić, menadžer Poslovne jedinice Prodaja, rekao je to da je zadnjih godina na toj dionici trend opsega kvalitete i broja putnika u padu, ali da će HŽ Putnički prijevoz kao nacionalni operator slijediti napore HŽ Infrastrukture u poboljšanju kvalitete infrastrukture uvođenjem bolje usluge, što bi trebalo privući i više putnika. Tako je najavio skoro potpisivanje ugovora o nabavi novih vlakova, od kojih će dio voziti na X. koridoru, te uvođenje još jednog para međunarodnog vlaka između Villacha i Beograda u voznome redu.

Remont Skrad – Moravice

Radovi se izvode planiranom dinamikom

Voditelj radova na dionici Moravice – Skrad Robert Trošelj sudjelovao je u svim remontima koji su se u posljednje vrijeme izvodili na vrlo zahtjevnim dionicama riječke pruge. Radovi su počeli 17. lipnja 2013. i izvodit će do kraja lipnja ove godine. Vlakovi će tada voziti projektiranom brzinom od 75 km/h, a remont će u cijelosti biti završen do kraja 2014.



Robert Trošelj

Radovima na gornjem pružnom ustroju 17. lipnja prošle godine počeo je remont 16,5 kilometara duge dionice Moravice – Skrad. Radovima je obuhvaćen i kolodvor Moravice, dok je kolodvor Skrad obnovljen 2009. godine. S obzirom na geometriju pruge, to je jedan od najzahtjevnijih dijelova riječke pruge. Naime, na tome dijelu radijusi krivina često su manji od 300 metara. Nositelj ugovora i izvođač radova su Pružne građevine.

Radovi na remontu riječke pruge intenzivirani su od 2005. godine. Voditelj projekta Moravice – Skrad Robert Trošelj cijelo je vrijeme uključen u te radove. Naime, od 2005. bio je nadzor-

ni inženjer na dionici Škriljavo – Rijeka, a potom na dionicama Skrad – Lokve i Lokve – Drivenik. Kao diplomirani inženjer građevine, Robert Trošelj zaposlio se 2. veljače 1996. Počeo je raditi u Sekciji za održavanje pruga Rijeka, a nakon zadnje promjene organizacije i promjene naziva zaposlen je u Radnoj jedinici HŽ Infrastrukture Zapad – Nadzornom središtu Rijeka.

Ozbiljniji radovi na remontu riječke pruge počeli su na dionici od Škrljeva do Drivenika 1998. godine. Na dionici Rijeka – Škrljevo radovi su se izvodili od 2005. godine. Tijekom 2011. završeni su radovi na dionici Skrad – Lokve, a prošle godine na dionici od Lokava do Drivenika. Kada se tome pribroje radovi na dionici Skrad – Moravice koji će biti završeni ove godine, riječ je o relaciji od Rijeke do Moravica. Sredinom 2014. iz Moravica se remont nastavlja prema Ogulinu.

/ Do sada je na riječkoj pruzi napravljeno puno toga, a trenutačno se izvode opsežni i vrlo zahtjevni radovi. Prošle godine u cijelosti

je završena zamjena sustava električne vuče. Vrlo zahtjevni radovi izvodili su se prilikom zamjene čelične konstrukcije mosta »Ličanka«. Remonti se izvode, a tijekom ove godine početak će i radovi na kolodvoru Brajdica – rekao je Trošelj.

Radovi na remontu pruge Skrad – Moravice izvode se planiranom dinamikom. Od početka pa do kraja siječnja 2014., kada je Gorski kotar bio doslovno zaleđen, moglo se raditi bez prekida:

/ Tijekom zimskih mjeseci uvjeti su takvi da radovi moraju biti prekinuti. Srećom, ove sezone vrijeme nam je bilo naklonjeno i osim



razdoblja oko božićnih i novogodišnjih blagdana, radili smo bez prekida. Krajem siječnja i početkom veljače imali smo poteškoća s ledom i nije se moglo raditi. Uglavnom, radovi se izvode planiranom dinamikom i od kraja lipnja vlakovi će od Skrada do Moravica voziti projektiranom brzinom od 75 km/h. Potom će se do kraja godine izvoditi radovi na objektima, sanaciji propusta, usjeka i nasipa, postavljanju drenaže, regulaciji sustava odvodnje te gradnji perona i potpornih zidova – kazao je Robert Trošelj.

Riječka pruga, pogotovo na svojem gorskom dijelu, penje se u visine do 800 metara i prolazi kroz vozilima nepristupačna područja. Zbog toga je na jednome kolosijeku vrlo složeno organizirati gradilište:

/ Specifično je raditi na jednome kolosijeku. To su zahtjevni remont i svi koji su uključeni u njihovo izvođenje daju najviše što mogu od sebe. Pruge su zbog radova obično zatvorene za promet od šest do osam sati. Nakon toga treba osigurati uvjete za neometan tijek teretnog i putničkog prijevoza. I tijekom obustave prometa na pruzi na gradilište stižu razna vozila. Zbog toga nam je vrlo važna dobra suradnja s kolegama iz Organizacije i regulacije prometa. Srećom, ta suradnja je izvrsna i to nam puno znači. Uvijek nam izlaze usret najviše što mogu i često aktivno sudjeluju u rješavanju različitih situacija – rekao je Trošelj na kraju razgovora.

Distribucija »Željezničara«

Od siječnja 2013. distribuciju »Željezničara« preuzela je tvrtka »City Express«. Nakladnik časopisa je HŽ Infrastruktura, s time da dio naklade predaje HŽ Putničkom prijevozu i HŽ Čargu koji preuzimaju daljnju distribuciju svojim jedinicama. Nakladnik »Željezničar« dostavlja tvrtkama kćerima i na vanjske adrese.

U više navrata čuli smo primjedbu da »Željezničar« »jako dugo putuje« i da ne stiže na pojedine adrese. Što se brzine dostave tiče, smatram, a tako je bilo i sa siječanjskim brojem, da će list puno brže stizati na odredište nego što je to bilo do sada. Kada šaljem

časopis na adresu pojedinog kolodvora, šef kolodvora je osoba kod koje bi trebao biti dovoljan broj primjeraka. Slično je i s poslovnim područjima.

Ukoliko pojedini kolodvori ili jedinice ne dobivaju dovoljan broj primjeraka, molimo vas da nam to javite na adresu uredništva lista »Željezničar«: Mihanovičeva 12, 10 000 Zagreb ili na adresu e-pošte branimir.butkovic@hzninfra.hr.

Branimir Butković

HŽ Putnički prijevoz

Novi sustav prodaje

U roku od 18 mjeseci u HŽ Putničkom prijevozu bit će implementiran novi integralni sustav prodaje i rezervacija karata. Karte će se prodavati kroz pet različitih kanala, među kojima su internetska prodaja te prodaja putem pametnih telefona. Izdavatelj će se isključivo elektroničke prijevozne karte.



S potpisivanja ugovora

Uprava HŽ Putničkog prijevoza potpisala je ugovor s odabranom zajednicom ponuditelja koja se sastoji od tvrtki Scheidt & Bachmann GmbH iz Njemačke, KING ICT d.o.o. iz Zagreba i Četrta pot d.o.o. iz Slovenije. Investicija je vrijedna 43,3 milijuna kuna, a uključuje i stručni nadzor.

Novi sustav obuhvaća uvođenje centralnog sustava za prodaju karata koji od 0 do 24 sata podržava *online* prodaju karata kroz internetski portal HŽ Putničkog prijevoza i kroz aplikaciju za pametne telefone koju će korisnici besplatno moći instalirati na svoje mobitele.

Također, uvodi se prodaja karata na stabilnim automatima. Riječ je o bezgotovinskim automatima na kojima će korisnici u svako doba dana samostalno moći kupiti prijevoznu kartu kartičnim načinom plaćanja. Četiri stabilna automata bit će postavljena na Zagreb Glavnom kolodvoru, a po jedan automat u kolodvorima u Splitu, Osijeku, Vinkovcima, Rijeci, Varaždinu i Slavonskom Brodu. U planu je naknadno proširenje mreže stabilnih automata i na druga prodajna mjesta.

Novi kanal prodaje uvodi se i kod konduktera koji će za kontrolu i prodaju karata u vlakovima koristiti 580 mobilnih terminala.

Također, provest će se modernizacija postojećeg načina prodaje karata putem stabilnih terminala na blagajnama. Riječ je o 222 terminala koji će biti postavljeni u službenim prodajnim mjestima (u kolodvorima i stajalištima).

Uvest će se i 150 tisuća *smart* kartica koje će zamijeniti postojeće kartonske iskaznice za mjesečne, višemjesečne i godišnje karte. Također, *smart* kartice će se upotrebljavati i za kupnju pojedinačnih karata kao *prepaid* kartice kojima će korisnici moći kupovati karte na blagajnama, automatima ili od konduktera u vlaku.

Integralni sustav prodaje i rezervacije karata bit će implementiran do kolovoza 2015. Da bi se uspostavio bilo koji kanal prodaje,

prethodno je potrebno implementirati centralni sustav prodaje. Nakon stoga slijedi paralelna implementacija svih kanala prodaje (internetska prodaja, prodaja putem aplikacije pametnim telefonima, stabilni automati, mobilni terminali za konduktere i stabilni terminali za blagajnike).

Dosadašnji koncept izdavanja prijevoznih karata nije prilagođen trendovima i zahtjevima tržišta.

Danas postoji 196 prodajnih mjesta HŽ Putničkog prijevoza. Na njih



150 karte se prodaju putem stabilnih terminala, dok se na preostalim 46 prodajnih mjesta prijevozne karte ispostavljaju ručno. Na polovini prodajnih mjesta trenutno je omogućeno kartično plaćanje karata.

Novi sustav obuhvaća prodaju i rezervaciju karata u unutar-njem i međunarodnom putničkom prijevozu, i to isključivo izdavanjem elektroničke prijevozne karte. Osim prikupljanja niza podataka važnih za poslovanje Društva, cilj HŽ Putničkog prijevoza jest povećati poslovne prihode podizanjem razine kvalitete usluge uvođenjem više načina na koji korisnici mogu kupiti kartu, omogućavanjem kupnje karata od 0 do 24 sata, ponudom novih tarifnih modela, skraćanjem vremena potrebnog za ispostavljanje karte te automatizacijom cijelog poslovnog procesa.

Nova djelatnost Željezničke tiskare

Iskorak na tržište oglašavanja

U sklopu restrukturiranja Željeznička tiskara prošle je godine uvela djelatnost oglašavanja. U rujnu 2013. Željeznička tiskara i HŽ Putnički prijevoz potpisali su petogodišnji ugovor kojim je tiskara uzela u zakup prostor za oglašavanje na vlakovima i u vagonima.



Željeznička vozila sigurno su jako dobar i uočljiv, a nadasve poseban prostor za oglašavanje. Vlakovi su dugački sedamdesetak metara, putnički vagoni gotovo trideset, svakodnevno voze i po šesnaest sati i to po cijeloj Hrvatskoj. Praksa oglašavanja na željezničkim vozilima poznata je u svijetu. Vrlo inovativna rješenja mogu se vidjeti u Austriji, Njemačkoj, Velikoj Britaniji, Francuskoj, SAD-u, Japanu i drugdje. U Hrvatskoj ZET uspješno iznajmljuje oglasni prostor na tramvajima, a što se željeznice tiče, do sada se ponegdje spominjala međunarodna praksa te se govorilo o tome kako bi je bilo dobro uvesti, ali konkretnih rezultata nije bilo.

Voditeljica oglašavanja u Željezničkoj tiskari je Nina Maričić Spajić koja s optimizmom gleda na potencijal tog posla. U razgovoru s njom doznali smo detalje o novoj djelatnosti Željezničke tiskare.

/ Prostor za vanjsko oglašavanje predvidjeli smo na motornim vlakovima – garniturama gradsko-prigradskog prijevoza i na vagonima. Tako cijela površina vlaka može postati putujuća reklama koja

dnevno prijeđe više od 1000 km. Osim na vanjskoj površini, oglašavati možemo i u unutrašnjosti vozila. Tamo su postavljani okviri za plakate kao klasičan način komunikacije s putnicima. Za potrebe klijenta koji u zakup uzme i vanjski i unutarnji prostor u mogućnosti smo organizirati različite promotivne akcije kao što je dijeljenje propagandnog materijala. U takvim slučajevima i unutrašnjost vozila može se urediti u skladu s vanjskim izgledom. U ponudi je najam



cjelokupnog, polovine ili trećine oglasnog prostora u svakome vaku – rekla je Maričić Spajić.

/ Kada se pogledaju naši motorni vlakovi, može se uočiti kako rijetko koje vozilo nije išarano grafitima. Za pretpostaviti je da će oglašivači inzistirati na tome da zakupljeni prostor bude čist. Postoji li učinkovita zaštita u takvim slučajevima?

/ Kada se zakupi prostor na vozilu, postavljamo sliku odnosno klasičnu PVC naljepnicu. Cijela oglasna poruka bit će zaštićena anti-grafitnom zaštitom, koja će nam pojednostavniti i olakšati eventualno uklanjanje grafita.

Veliki oglašivači uočavaju potencijal vlakova kao mjesta za oglašavanje. U tijeku su pregovori s više potencijalnih oglašivača kojima smo demonstrirali produkciju na oglednom projektu.

Istina je da smo novi na ovome tržištu i borimo se da budemo prepoznati kao pouzdan partner sa svim ovlastima potrebnima za provedbu posla. Dosta pregovora je u toku i mislim da ćemo uspjeti pokrenuti posao – rekla je na kraju Maričić Spajić.

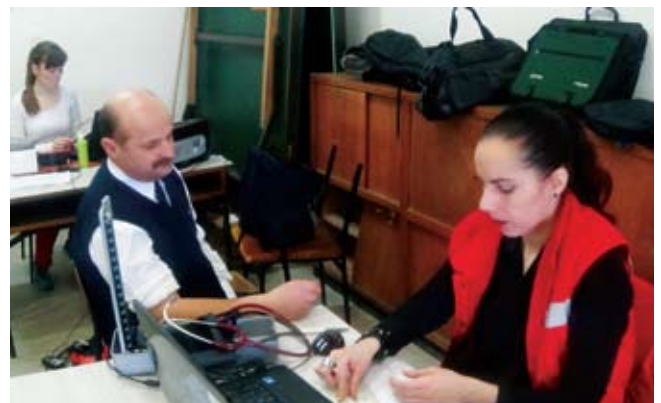
Aktivnosti DDK Osijek

125. darivanje Stjepana Gala

Dana 12. veljače u prostorijama Transportne škole u Osijeku održana je humanitarna akcija darivanja krvi u organizaciji osječkog Aktiva DDK i Zavoda za transfuzijsku medicinu KBC-a Osijek.

Bila je to prigoda da se sagledaju i prošlogodišnje aktivnosti. Godine 2013. organizirane su četiri akcije dobrovoljnog darivanja krvi, u kojima je 148 aktivnih članova doniralo 93 doze krvi.

Predsjednik Gradskog vijeća Anto Đapić svečano je uručio prigodne plakete, i to Stjepanu Galu za 125. darivanje krvi, Marku Mariću za 100. darivanje, Zorku Zveržinu za 75. darivanje te Stjepanu Benčeviću, Miroslavu Benčini, Mirku Cvetkoviću, Sreti Grčiću, Željku Rudežu i Siniši Šumigi za 50. darivanje. Prometnik iz Osijeka Antun Džanko krv je darovao 100. put, a bilo je i tzv. debitana. Tako je prvi put krv donirao Miroslav Drenjančević, šef kolodvora Osijek.



/ Piše: Nenad Katanić
/ Foto: Nenad Katanić

Radovi na varaždinskom području

Sanirana klizišta i promijenjene brojne skretnice

Iako varaždinsko područje nije na glavnim pružnim koridorskim pravcima, veliki opseg regionalnoga putničkog prijevoza zahtijeva radove na održavanju pruga.



Rosana Pleše

Prošle su se godine na varaždinskome području izvodili redoviti radovi na obnovi pruga, no bilo je i puno posla s klizištima na pruzi Zaprešić – Čakovec. Uz sve to priprema se obnova dionice od Đurmanca do Slovenije, a najavljuje se izrada tehničke dokumentacije za obnovu dionice Zabok – Varaždin. O svemu tome razgovarali smo s Rosanom Pleše, pomoćnikom direktora za građevinski sektor u Nadzornom središtu Varaždin.

Novi ustroj i novi zadatci

Prema novome ustroju HŽ Infrastrukture koji se primjenjuje od 10. siječnja ove godine, na sjeveru Hrvatske osnovna je Regionalna jedinica Sjever, a sastoji od Nadzornih središta Varaždin i Koprivnica. Direktor jedinice Sjever je Franjo Hiržin, zamjenik direktora Davor Sabolović, a oba rade u Nadzornom središtu Koprivnica, a pomoćnica direktora za građevinski sektor je Rosana Pleše koja radi u Nadzornom središtu Varaždin.

Novim preustrojem došlo je do promjena koje pokrivaju sadašnje Nadzorno središte Varaždin. Tako je to središte sada nadležno za pruge Zaprešić – Čakovec od Bedekovčine do Čakovca, Varaždin – Koprivnica do kolodvora Ludbreg, Varaždin – Golubovec, Čakovec – Mursko Središće – DG i DG – Čakovec – Kotoriba – DG. Pruge Zaprešić – Čakovec do Bedekovčine, Zabok – Đurmanec – DG i Zabok – Gornja Stubica prešle su u nadležnost Regionalne jedinice Centar sa sjedištem u Zagrebu. Time je i Nadzorna grupa Zabok s pripadajućim zaposlenicima prešla u jedinicu Centar. Zaposlenici Nadzornog središta Varaždin morali su drugačije rasporediti zaposlenike kako bi pokrili novu dionicu Bedekovčina – Budinščina na pruzi Zaprešić – Čakovec za koju su prije brinuli zaposlenici iz Zaboka.

Obnove pružnih dionica i zamjene skretnica

U tijeku su radovi na obnovi dionice Čakovec – Mursko Središće – DG. Obnavlja se dio od kilometra 10+500 do 16+300 (ulaz u Mursko Središće). Obnova od km 16+300 do državne granice u km 17+400 završena je tijekom 2013. godine. Kada radovi budu završeni, čitava dionica bit će sposobna za brzine od 60 km/h i osovinski pritisak od 20 tona po osovini.

Radovi na toj pruzi izvode se od četvrtka do nedjelje. Od ponedjeljka do srijede na toj pruzi ponovno teče i teretni prijevoz prema slovenskoj Lendavi.

Tijekom 2013. na području varaždinskog nadzornog središta zamijenjeno je 18 skretnica. One su zamijenjene zbog dotra-

jalosti, a prema inspekcijskome rješenju Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture kako bi se udovoljilo kriterijima postavljenima u važećim pravilnicima. Skretnice su mijenjane u kolodvorima Zabok, Konjščina, Budinščina, Novi Marof i Varaždin.



Pružna vozila HŽ Infrastrukture na obnovi pruge u Murskom Središću

U kolodvoru Varaždin promijenjeno je osam skretnica. Varaždin je vrlo važno regionalno čvorište s više od 80 putničkih i nešto manje od 10 teretnih vlakova tijekom radnog dana. Prilikom mijenjanja velikog broja skretnica bila je potrebna kvalitetna suradnja s prometnom sekcijom, signalno-sigurnosnom dionicom, HŽ Putničkim prijevozom i HŽ Cargom. Pleše i ostali zaposlenici naveli su da je suradnja bila izvrsna, a kašnjenja nije bilo ili su bila vrlo mala.

Početkom godine skretnice su mijenjanje i na izlasku iz Varaždina u smjeru Čakovca, a stare skretnice radijusa 200 metara zamijenjene su novima radijusa 300 metara. Sve to zahtijevalo je i dodatne radove na kolosijecima koje te skretnice povezuju.

Tijekom prošle godine obnovljeni su i prvi kolosijek u kolodvoru Kotoriba i treći kolosijek u kolodvoru Čakovec. Obnovljeno je i nekoliko povišenih površina za ulazak i izlazak putnika, i to u stajalištima Novo Selo Rok, Dukovec i Mursko Središće. Tijekom 2012. obnovljene su i sve površine za ulazak i izlazak putnika na pruzi Varaždin – Golubovec, osim onih u kolodvorima Golubovec i Cerje Tužno.

Sanacija klizišta na prugama u Hrvatskom zagorju

Prošle godine pojavila su se tri opasna klizišta, i to pokraj stajališta Sveti Ilija i Krušljevec na pruzi Zaprešić – Čakovec i jedno u blizini Krapine, na pruzi Zabok – Đurmanec – državna granica.

Klizište pokraj Svetog Ilije još uvijek se sanira. Radovi su prekinuti zbog loših vremenskih uvjeta, no uskoro će biti nastavljeni. U travnju prošle godine se nakon topljenja snijega zemlja odronila na samu prugu. Kosina je u prvoj fazi očišćena, izrađen je projekt konačne sanacije, a u studenome je nakon izbora vanjskog izvođača konačno i pokrenuta.

Klizište pokraj stajališta Krušljevec pojavilo se na mjestu gdje je pruga u zasjeku. Zemljana ploha je nakon velikih oborina kliznula ispod pruge te je došlo do propadanja. Na tome je mjestu pruga bilo zatvorena više dana, a putnici su se prevozili autobusima.

Konačna sanacija tog klizišta je završena, ugrađen je novi materijal ispod pruge, a kosina zasjeka dodatno je uređena te je ispod nje sagrađen potpuno novi sustav odvodnje koji bi trebao spriječiti buduća pomicanja pruge.

U blizini Krapine također je provedena konačna sanacija klizišta zamjenom materijala u nasipu pruge. Propadanje pruge nastupilo je uslijed djelovanja rijeke Krapinice koja je prije odnosila materijal ispod pružnog nasipa.

Zaposlenici Nadzornog središta Varaždin predložili su da se u plan investicija uvrste još tri potencijalna klizišta na pruzi Zaprešić – Čakovec. Na toj pruzi osobito je problematična dionica Turčin – Budiščina duga 27 kilometara. Ta brdovita dionica prolazi terenom gdje se nalazi puno lapora i gline te su brojna mjesta nakon obilnih oborina podložna klizanju terena.

U plan investicija predloženo je i tresetište na pruzi DG – Čakovec – Kotoriba – DG. Ono se nalazi između kolodvora Kotoriba i stajališta Donji Mihaljevec. Na tome mjestu primijećeno je propadanje pruge uslijed izgaranja sloja drvenog ugljena koji se nalazi negdje duboko pod zemljom te se sada tamo vozi smanjenom brzinom.

Sanacija pruge Đurmanec – DG

Dionica Đurmanec – državna granica sa Slovenijom je od 2002. zatvorena za sav promet. No, Nadzorno središte Varaždin počelo je izrađivati projekt sanacije tog dijela pruge u cilju ponovne uspostave željezničkog prometa. Iako je ta dionica po novome ustroju potpala pod jedinicu Centar, varaždinski zaposlenici i dalje će voditi izradu tog projekta te radove kada počne obnova.

Dio ugovora za sanaciju pruge i mostova te tunela Lupinjak već je potpisan i završetak radova najavljen je za kraj kolovoza ove godine. Ukupna vrijednost radova iznositi će oko 10 milijuna kuna.

Priprema se i obnova pruge Zaprešić – Čakovec

Zaposlenici Nadzornog središta Varaždin već nekoliko godina pokušavaju pokrenuti obnovu te pruge, no ona je regionalna pruga i u postojećem jeku obnove koridorskih pravaca nije uvrštena među prioritete.

Najavljeno je da će se krenuti u obnovu dionice Zaprešić – Zabok, no u Varaždinu kažu kako se nadaju da će ove godine u planove za izradu tehničke dokumentacije za obnovu pruge ući i dionica Zabok – Varaždin. To bi značilo da bi po završetku projekta sanacije obnova pruge mogla krenuti već 2015. godine. Putnički vlakovi danas od Varaždina do Zagreba voze od dva sata i osam minuta do dva sata i 55 minuta, a obnovom pruge ta bi se vremena mogla skratiti za od 40 do 60 minuta, ovisno o rangju vlaka.

/ Piše: Dragutin Staničić
/ Foto: Dragutin Staničić

Izgradnja stajališta Buzin

Radovi se izvode planiranim tempom

Sredinom kolovoza 2013. počeli su radovi na izgradnji stajališta Buzin na pruzi Zagreb – Sisak – Novska, između kolodvora Klara i Velika Gorica

Projekt što ga je izradilo Željezničko projektno društvo d.d. obuhvaća rekonstrukciju kolosijeka te izgradnju pothodnika, bočnog perona s rasvjetom i urbanom opremom. Na natječaju posao su dobile tvrtke Đuro Đaković holding d.d. iz Slavonskog Broda te tvrtka Subterra a.s. iz Praga. Planirana vrijednost radova je 12,1 milijun kuna, a rok završetka je u lipnju 2014. godine.

Radovi na gradilištu izvode se prema planu. Nakon postavljanja provizornog mosta, iskopan je novi pothodnik te je izvedena korekcija na kontaktnoj mreži i signalno-sigurnosnim uređajima.

Novi pothodnik je završen. Nakon demontaže provizornog mosta slijedi uređivanje trupa kolosijeka, postavljanje novih tračnica i izgradnja perona. Uz peron novog stajališta uredit će se parkirališni prostor, prilazni putovi do autobusnog stajališta i naselja te okoliš stajališta. Novo stajalište u zagrebačkome prstenu unaprijedit će uslugu u željezničkome gradskom prijevozu te privući putnike iz lokalnih naselja Bani i Mlaka. Budući da su u neposrednoj blizini



sagrađeni brojni uredski i trgovački centri, a u planu je i daljnja izgradnja stambenih objekata, nesumnjivo je da će uz odgovarajući vozni red i redovitost u prometu broj novih korisnika usluga biti u porastu.

»Zagorski cug«

Seljačka buna u Donjoj Stubici

Dvjestotinjak kostimiranih sudionika 8. veljače sudjelovalo je u bitci kod Donje Stubice. Tom prilikom brojniji su seljaci predvođeni Matijom Gupcem u bijeg natjerali Franju Tahija i njegove plemenitaše. Ni hladno i kišovito vrijeme, ni blato, ni livada natopljena vodom nisu omeli sudionike da daju najbolje od sebe i zabave mnogobrojne posjetitelje kod Majsecova mlina.



Za posebni izletnički vlak »Zagorski cug«, koji je 8. veljače iz Zagreba vozio izletnike u Donju Stubicu na događanja posvećena seljačkim bunama, tražila se karta više. Za tu je prigodu HŽ Putnički prijevoz, na veliko zadovoljstvo putnika, izletnike prevozio novim dizel-motornim vlakom. Sve karte po cijeni od samo pet kuna prodane su brzo te se procjenjuje da je vlakom putovalo oko 350 putnika.

Vlak je zakupila Turistička zajednica Krapinsko-zagorske županije. Domaćini iz Turističke zajednice Donja Stubica vrlo su zadovoljni interesom Zagrepčana i dogodine će pokušati osigurati još »veći vlak«.



Ovogodišnje događanje pod nazivom »Seljačka buna 1573. – 2014.« šesto je po redu. Iz godine u godinu na njega dolazi sve više posjetitelja. Tako ih je, prema procjeni organizatora, prošle godine bilo oko 4000, a ove godine oko 6000 tisuća.

U središtu Donje Stubice organiziran je renesansni sajam na kojemu su se mogli kupiti razni domaći proizvodi, a oni malo sretniji na tomboli su osvojili ulaznice za obližnje Terme Jezerčica. Na trgu su se okupljali i seljaci koji su kod Majsecova mlina imali zakazanu bitku. Vrijeme nije išlo u prilog domaćinima i suorganizatorima iz Družbe zlatnog kaleža, no kao što ni snježna mećava prošle godine, tako ni hladno i kišovito vrijeme nisu bili prepreka viteškim družinama koje su stigle iz Slovačke, Slovenije, Klisa, Orehovice, Zeline, Zagreba ... U dolini pored izletišta »Majsecov mlin« plemići su podigli utvrdu, postavili topove i spremno iščekivali seljake. Kada su stigli i seljaci, na vodom natopljenom livadi bilo je oko 200 kostimiranih sudionika bitke. Blato je bilo doslovno do koljena i kretanje je bilo otežano. Uvod u bitku bile su međusobne uvrede te pojedinačni dvoboji između kmetova i plemića. Nakon toga kmetovi su krenuli u juriš na zidine i nakon desetak minuta zauzeli utvrdu. Franjo Tahij s družinom spasio se bijegom i poslije je u »izjavi za medije« sportski priznao poraz i rekao kako pokoji put mora i izgubiti.

Uz pristupačne cijene ugostiteljske ponude, gosti su tom prilikom mogli u pola cijene razgledati i Muzej seljačkih buna, a na bini je organiziran koncert nekoliko domaćih sastava. Na kraju se može zaključiti da su oni koji su se unatoč lošem vremenu odlučili posjetiti Donju Stubicu imali puno razloga za zadovoljstvo.

HŽ Putnički prijevoz

Pregršt veselja u posebnim vlakovima

U 2013. HŽ Putnički prijevoz organizirao je čak 34 različita posebna vlaka koji su ostvarili ukupno 131 vožnju. Najviše je bilo vožnji u povodu božićnih blagdana, no 22 500 putnika izletnika posebnim je vlakovima posjetilo razne manifestacije, od renesansnog festivala u Koprivnici preko »Kestenijade« u Hrvatskoj Kostajnici do ispraćaja stare godine u Fužinama.



Zeko-express

I djeca, i mame i tate, i djedovi i bake, jednom riječju svi naraštaji, vozili su se u nekom od posebnih vlakova u organizaciji HŽ Putničkog prijevoza. Neki vlakovi poput onih božićnih ili uskrasnih događaja su sam po sebi jer se u njima djeca i roditelji opuštaju u blagdanskom raspoloženju u društvu Djeda Mraza ili uskrasnog Zeke, pjevaju pjesme i veselo otvaraju poklone. Drugu skupinu posebnih vlakova čine oni u kojima putnici s veselom ekipom mogu stići do mjesta održavanja neke kulturno-turističke manifestacije kojih u Hrvatskoj ima uistinu puno. Izdvojiti onu najljepšu i najosebujniju zaista nije moguće te je stoga svaki od 22 i pol tisuće putnika birao prema svojim interesima.

Ljubitelji biciklizma i prošle su godine došli na svoje. Svoj biciklom vlakom su mogli dovesti do Kutine i Siska. Otkrivati ljepote Lonjskog polja i rutu uz Kupu za njih je bio poseban doživljaj, a kada se tome dodaju razne domaće slastice koje domaćice pripremaju u suradnji s turističkim zajednicama, subota ili nedjelja postaju neprocjenjivi dani. Toga su već godinama svjesni posjetitelji manifestacije »Kaj su jeli naši stari« u Vrbovcu na koju ih vozi veseli »Potepuh«. Ondje mogu uživati u bučnicama, orehnjačama, makovnjačama i stotina-ma drugih specijaliteta naših baka.

I ljubitelji piva došli su na svoje jer su svojega »limenog ljubimca« bezbrižno mogli ostaviti kod kuće te sjesti na vlak i stići do Koprivnice, Daruvara ili Karlovca te se okrijepiti uz svoje najdraže piće. I krigla više bila im je dozvoljena jer su se taj dan umjesto za upravljanje volanom odlučili za vožnju vlakom.

Već tradicionalno, više od 1000 putnika vlakom posjećuje »Bučijadu« u Ivanić-Gradu. Izložbeno-prodajni sajam buča, proizvoda od buča, bučina ulja i ostalih eko-etno proizvoda organizira se od 2004. godine. Među raznim zabavnim sadržajima posjetitelji uživaju u vožnji kočijama i buča-kočijom u društvu Pepeljuge i princa ili u biranju najveće, najmanje i najoriginalnije buče.



Bučijada



Jesen u Lici

Posebnim vlakovima vozilo se i na hodočašća, u Vukovar, na viteški turnir, u posjet krapinskim neandertalcima, na manifestaciju »Jesen u Lici« ... Da ne bismo duljili s nabranjem svih divota koje su putnici izletnici posjetili prošle godine, one koji se još nisu odlučili na vožnju posebnim vlakom pozivamo da to učine. HŽ Putnički prijevoz im jedno obećava – za koji god se posebni vlak odlučili, veselja im neće nedostajati.

Održavanje vagona d.o.o.

Moguće novo rezanje plaća

Održavanje vagona d.o.o. trgovačko je društvo osnovano kao samostalna tvrtka kći HŽ-a, sa svim poslovnim funkcijama i nadgradnjom za podršku osnovnim djelatnostima društva. Sastoji se od uprave i stručnih poslova te devet radionica ili radilišta smještenih na osam lokacija koje su važne geoprometne točke, s ukupno 272 zaposlena. Na čelu tvrtke je direktor Božidar Mlinarek, s kojim smo razgovarali o prošlosti, sadašnjosti i budućnosti poduzeća.



Božidar Mlinarek

/ Čime se bavi tvrtka Održavanje vagona?

/ Bavimo se tekućim održavanjem teretnih i putničkih vagona. Pod tim ponajprije podrazumijevamo redovito održavanje vagona, odnosno kontrolne ili servisne preglede koji se provode po vremenskom ili kilometarskom intervalu, ovisno o vrsti i modelu vagona. Također, u tekuće održavanje spada izvanredno održavanje vagona. Ono je u načelu nepredvidivo, a najčešće se potreba za njim javlja tijekom uporabe ili manipulacije vagonima i teretom te kod pojave mogućih tehničkih neispravnosti na pojedinim

sklopovima ili opremi vagona.

/ Gdje se nalaze vaše radionice?

/ Upravo zbog takvog načina održavanja koje je neposredno i svakodnevno vezano uz tehnologiju prijevoza, Društvo pokriva osam važnih lokacija na željezničkoj mreži Hrvatske. Prva je radionica Zagreb Glavni kolodvor – središnja radionica za održavanje putničkih vagona koja je vezana uz domicilni kolodvor korisnika usluga. U Zagrebu je i druga radionica, i to ona Zagreb Ranžirnom kolodvoru. Riječ je o središnjoj radionici za održavanje teretnih vagona. Ona pokriva širi zagrebački industrijski bazen i na raskrižju je koridora. Radionice u Rijeci, Solinu i Pločama strateški su vezane uz jadranske luke Rijeku, Bakar, Zadar, Šibenik, Split i Ploče te gospodarstvo u tim regijama. Radionica Koprivnica strateški je vezana uz B-ogranak V. koridora, a radionice Osijek i Vinkovci za C-ogranak V. koridora i X. koridor te riječne luke Osijek i Vukovar. Napokon, radionica Moravice namijenjena je za veće popravke teretnih vagona te za popravak osovinskih sklopova, ali i drugih uređaja i vagonске opreme.

Radionice su tako razmještene da bi se popravak ili kontrolni pregled vagona obavio u mjestu isključenja ili najbližoj radionici. Za sadašnje i buduće korisnike naših usluga to znači najkraću moguću imobilizaciju i najmanji trošak zbog nekorištenja vagona.

/ Kakva je povijest poduzeća?

/ Krajem 2002. Hrvatske željeznice bile su jedna tvrtka podijeljena na HŽ Infrastrukturu i HŽ Promet, u kojem su bile radne cjeline teretnog i putničkog prijevoza te vuče i održavanja mobilnih kapaciteta. Održavanje vagona bilo je organizirano u sastavu radnih ili poslovnih jedinica Zagreb, Rijeka, Vinkovci, Osijek i Split te remontnih radionica koje su obavljale srednje i velike popravke vagona, a

nalazile se su u Čakovcu, Bjelovaru, Slavonskom Brodu i Tvornici željezničkih vozila »Gredelj«.

U sastavu Radne jedinice Zagreb bile su radionice Zagreb Ranžirni kolodvor, Zagreb Glavni kolodvor i Koprivnica, a održavale su teretne i putničke vagona. U sastavu ostalih radnih jedinica bile su radionice koje su obavljale izvanredne popravke i kontrolne preglede teretnih vagona te radionica u Moravicama za srednje popravke teretnih vagona.

/ Kada je i zašto došlo do izdvajanja iz sastava Hrvatskih željeznica?

/ Budući da su 2003. sve spomenute radionice bile pripojene radionicama bivše Radne jedinice Zagreb, nastalo je društvo Održavanje vagona d.o.o sa 496 zaposlenih, u kojem su organizirane sve poslovne funkcije trgovačkog društva. Društvo tako posluje



do 2007. kada je došlo do podjele HŽ Prometa na HŽ Cargo, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Vuču vlakova, a dotadašnji mobilni kapaciteti dobivaju titulara odnosno vlasnika. Tada, istom podjelom HŽ Cargo postaje 100-postotni vlasnik Društva i on je to i danas.

Na pitanje zašto je došlo do izdvajanja iz HŽ-a danas je vrlo teško odgovoriti. Sigurno je bilo nekoliko razloga, ali vjerujem da je osnovni cilj bio da se iz osnovnih djelatnosti ili takozvanog core businessa izdvoje, između ostalih, takozvane sporedne djelatnosti, a to je u onome trenutku bilo i održavanje vagona.

/ Što se promijenilo nakon izdvajanja?

/ Smanjio se broj zaposlenih u matičnim društvima, ali nastale su nove cjeline odnosno trgovačka društva koja su formirala svoje poslovne politike, razvojne planove, autonomiju odlučivanja i sve ostalo. Problem je bio tim veći jer su sva ta društva imala razvojne cikluse, čime su se u nekim segmentima pružanja usluga udvostručili kapaciteti, a tržište je bilo ograničeno na okruženje željezničkih mobilnih kapaciteta čiji se broj iz godine u godinu smanjivao.

Vjerujem da je tekuće održavanje vagona, posao koji ovo društvo obavlja, u osnovi nastavak procesa prijevoza i sigurno treba biti njegov sastavni dio, bez obzira na organizacijski oblik.

/ Kao i mnoge druge, i ova tvrtka se suočava s određenim poteškoćama. Koje su to i zašto je do njih došlo? Kakvu ulogu ima naslijeđe?

/ Prilikom izdvajanja djelatnosti i osnivanja trgovačkog društva napravljena je osnovna pogreška što Društvu nisu dodijeljene nekretnine – radioničke hale i prostori. Tako je Održavanje vagona od svojeg postojanja u najmu prostora HŽ Infrastrukture i za njih plaća najam. Od 2006. do kraja 2013. iz Društva su otišla ili su zbrinuta 224 radnika. Najvećim dijelom su zbrinuti kroz poticajne otpremnine, na što je potrošeno oko 31,4 milijuna kuna. Važno je naglasiti to da se Društvo kreditima kod komercijalnih banaka zadužilo za ukupno 14,5 milijuna kuna, a od tih kredita i danas otplaćujemo jedan veći

od pet milijuna kuna. To su sigurno veliki tereti ili hipoteke za malo društvo kakvo je Održavanje vagona.

Drugi je problem što Društvo ima radionice na osam lokacija, a to povećava troškove poslovanja. Kada bismo sve smjestili na jednu ili dvije lokacije, ostvarili bismo uštedu od tri do četiri milijuna kuna godišnje.

/ Što se sve poduzima da bi tvrtka opstala i uspješno poslovala?

/ Održavanje vagona cijelu je prošlu godinu imalo problem s likvidnošću i adekvatnošću kapitala prema Zakonu o financijskom poslovanju trgovačkih društava. U zadnjih nekoliko mjeseci uloženi su veliki napor HŽ Carga kao vlasnika te socijalnih partnera i zaposlenika u realnom sagledavanju poslovnog i financijskog stanja Društva te pronalaganju zasad najboljeg rješenja za opstanak Društva i nastavak djelatnosti.

Kao prvo, HŽ Cargo je financijski konsolidirao Društvo da može nastaviti poslovati. Također, krajem godine sa socijalnim partnerima potpisan je aneks Kolektivnom ugovoru koji se odnosi na određena smanjenja materijalnih prava zaposlenih. Uz ostalo postignut je dogovor da se do 31. ožujka ove godine smanje iznosi bruto plaća. Primijenjena su dva modela smanjenja plaća – progresivno sma-



njenje od 5 do 11 % te skraćivanje radnog tjedna zbog nedovoljne zaposlenosti od 2,5 do 15 %, kako u kojoj radionici.

Ukupno bi plaće bile smanjene od 5 do 23 %, ali time želimo sačuvati sva radna mjesta, barem na određeno vrijeme. Ako se stanje prihoda ne promijeni nakon 31. ožujka ove godine, bit ćemo prisiljeni tražiti nova rješenja ili nastaviti s navedenim smanjenjima uz određene korekcije za sljedeća tri mjeseca. Druga je mogućnost zbrinjavanje viška zaposlenih kroz poticajne otpremnine ili Željeznički fond.

Napokon, smanjili smo i troškove prijevoza na posao, telefona i mobitela te čišćenja prostora, a na pojedinim lokacijama ukinuli smo turnuse.

Ukupna financijska godišnja ušteda, ako je promatramo kroz prva tri mjeseca, bila bi između 3,6 i 3,8 milijuna kuna.

/ Koje certifikate i licencije ima Održavanje vagona?

/ U svim radionicama Društva tijekom 2012. uveli su sustav upravljanja kvalitetom, standard ISO 9001 i upravljanja tehnologijom zavari-

vanja, standard ISO 3843. Društvo za sve svoje radioničke kapacitete ima certifikaciju za održavanje željezničkih vozila s važećim rokom od pet godina. Certifikaciju je izdalo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture prema Pravilniku o uvjetima kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe za održavanje željezničkih vozila.

/ Nastojte li poslovati i izvan željeznice?

/ Poslovati izvan željeznice odnosno na konkurentnom dinamičnom tržištu nije nimalo lako. Naš problem ponajprije je taj što tehnologija i vještina nisu pratile trend modernizacije i usvajanja znanja zadnjih desetak godina. Problem je i usitnjenost tehnoloških cjelina na osam lokacija te sam prometno-komunikacijski pristup pojedinim radionicama. Poslovno-tržišnom orijentacijom predviđamo proširenje te postupni ulazak na druga područja. To bi obuhvaćalo redovito održavanje vagona i pružanje usluga tvrtkama u našem bližem okruženju, izvan HŽ-a, a pritom ponajprije mislim na privatne domaće i strane operatore u željezničkom prometu unutar i izvan RH.

/ Kakvi su planovi za budućnost?

/ Ovog trenutka dosta je teško govoriti o budućnosti Održavanja vagona, tim više što je naš vlasnik u procesu restrukturiranja i kon-



solidacije, pa naši planovi ovise i o njegovoj odluci. U našem Društvu je radionica za održavanje putničkih vagona, koja nije vezana uz osnovnu djelatnost našeg vlasnika. Inače, Društvo ima strateške ciljeve i planove poslovanja i svjesni smo da nam prihodi iz godine u godinu padaju ponajprije zbog smanjenog opsega prijevoza naših korisnika, pa ćemo proizvodno-servisne resurse prilagođavati zahtjevima tržišta, uz moguće smanjenje broja zaposlenih. Ako će opseg prijevoza i dalje padati, naši će prihodi također biti manji. U tome slučaju morat ćemo smanjivati broj zaposlenih, a vjerojatno i zatvarati pojedine lokacije radionica.

Vlasnici željezničkih vozila koja voze prugama na području Hrvatske moraju održavati sigurnima za promet, a od nas očekuju veću kvalitetu i brze popravke uz što kraće zadržavanje u radionicama i niže troškove održavanja. Upravo bi naša rasprostranjenost po željezničkoj mreži trebala biti velika prednost Održavanja vagona.

Nekretnine

Inovativna rješenja za komercijalizaciju prostora

I u teškim gospodarskim uvjetima Služba za komercijalizaciju pri Nekretninama HŽ Infrastrukture uspijeva održati prihode na razini godina prije krize. Uz dobre pripreme vezane uz Zakon o željeznici i podjelu jedinstvenoga željezničkog sustava, tome su pridonijela i brojna fleksibilna inovativna rješenja. Tragom te informacije uputili smo se u sjedište Nekretnina u Trnjsku 11 f.



Sanja Musollaj

Iako je situacija na tržištu, vezana uz komercijalizaciju nekretnina nepovoljna, što npr. dokazuje i odluka Grada Zagreba o smanjenju cijena najma i zakupa u Zagrebu, Nekretnine su uspjele održati razinu prihoda na razini godina prije krize. U velikoj je mjeri promijenjena logika pristupa komercijalizaciji nekretnina, a u pripremi je i projekt kakav do sada nismo imali priliku vidjeti u Republici Hrvatskoj – iznajmljivanje kolosijeka i vagona u šest većih željezničkih kolodvora za namjenu – hostel.

Ovom prigodom razgovarali smo sa Sanjom Musollaj, šeficom Službe za komercijalizaciju nekretnina. Naša je sugovornica nakon diplome Pravnog fakulteta stažirala na sudu i položila pravosudni ispit. Prije dolaska na željeznicu radila je kao pravnik u Zavodu za zapošljavanje. U Nekretnine je došla 2005. i nakon što je pet godina radila kao glavni referent za imovinskopravne poslove, godine 2010. imenovana je šeficom Službe za komercijalizaciju.

Projekt postavljanja spavaćih vagona kao hostela na kolosijeku u šest hrvatskih gradova mogao bi biti proveden već ovoga ljeta. Privatni investitor ima nagradu i podršku Ministarstva turizma. Naime, njegov projekt nagrađen je u sklopu Programa poticaja inovacija u turizmu. Prema tome planu po dva vagona za spavanje i jedan vagon za objedovanje bili bi postavljeni na kolosijeku u Splitu, Zadru, Puli, Šibeniku, Rijeci i Zagrebu.

Nakon podjele jedinstvenog sustava Hrvatskih željeznica, podijelile su se i nekretnine. Dio nekretnina pripao je trgovačkim društvima nastalima nakon podjele željeznice. Najvažniju promjenu donio je Zakon o željeznici prema kojemu je država vlasnik željezničke infrastrukture, a HŽ Infrastruktura je njihov upravitelj. U takvome pravnom okviru Služba za komercijalizaciju nekretnina nastoji komercijalizirati nekretnine, kako one koje su u vlasništvu HŽ Infrastrukture tko i one koje su temeljem Ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom, sklopljenog između Vlade RH i HŽ Infrastrukture, dane na upravljanje – HŽ Infrastrukturi.

– „HŽ Infrastruktura je naslijedila vrlo vrijedne nekretnine i žao mi je kada ih prodajemo – istakla je naša sugovornica – „Međutim, HŽ Infrastruktura kao trgovačko društvo nije registrirana za obavljanje ugostiteljske djelatnosti, te nakon bezuspješnih pokušaja davanja u zakup bivših konačišta ili hotela, a radi smanjenja troškova održavanja, odnosno obveza propisanih zakonom, nema drugog izlaza do prodaje istih objekata. Radi očuvanja prava vlasništva na nekretninama, uvijek se u prvom redu nekretnina nastoji dati u zakup.“

Nekretnine javne natječaje za zakup poslovnog prostora raspisuje češće nego prijašnjih godina i ukoliko se neki poslovni prostor ne uspije komercijalizirati, nastoji se barem riješiti troška. Ukoliko za takve objekte postoji interes jedinica lokalne samouprave, tada se, uz odluku Uprave, nekretninu bez naknade, ali uz obvezu preuzimanja redovnih i izvanrednih troškova, predaje na korištenje jedinica lokalne samouprave.

Do sada je s općinama i gradovima potpisano desetak takvih ugovora, pa smo npr. Gradu Varaždinu na korištenje predali Dom željezničara površine 1500 m², Gradu Ozlju dio kolodvora Ozalj, Općini Feričanci stajalište u Feričancima, Gradu Našicama stajalište Londžica i dr.

– „S obzirom da se radi o ugovorima o korištenju bez naknade, gradovi i općine obvezuju se da objekte neće komercijalizirati, već će objekte koristiti za različite društvene odnosno socijalne namjene kao što su npr. djelovanja raznih regionalnih kulturno umjetničkih društava. Ovim se ujedno onemogućuje da nezaposjednuti objekti budu devastirani, a lokalna zajednica je u deficitu slobodnog prostora“ – rekla je Musollaj.

Sljedeća inovacija jest davanje u zakup željezničkog kolodvora u Zadru kao poslovne zgrade u cjelini, za što je po pribavljenoj suglasnosti Državnog ureda za upravljanje državnom imovinom objavljen javni natječaj s rokom davanja u zakup na vrijeme od 20 godina. Na taj način pružena je sigurnost budućem zakupniku s obzirom na visinu ulaganja, te se očekuje veći interes potencijalnih ulagača koji će osim dobivenog roka od 20 godina dobiti i mogućnost komercijalizacije prostora nakon njegova uređenja po cijeni većoj od cijene po kojoj će biti ugovoren zakup s HŽ Infrastrukturom. Prije početka radova investitor-zakupnik je obavezan izraditi tehničku dokumentaciju te ishoditi sve sukladno pozitivnim propisima potrebne suglasnosti.

Važno je istaknuti da je na zahtjev HŽ Infrastrukture, Državni ured za upravljanje državnom imovinom izdao suglasnost za iznajmljivanje poslovnih prostora u šesnaest najvećih kolodvora u Hrvatskoj na rok od 20 godina.

Ukoliko se po okončanju pilot-projekta- natječaja za kolodvor Zadar, pokaže da postoji spremnost ulagača u investiranje u takvu vrstu projekta i pod tim uvjetima, u budućnosti će se komercijalizirati i ostali kolodvori po istom principu.

Trenutno je u tijeku i javni natječaj za zakup ili prodaju odmarališta vile Toplice u Lovranu. Po našim saznanjima smještaj i raspored vile odgovara potrebama tzv. „zdravstvenog turizma“ već vrlo razvijenog u zemljama Europske zajednice.

Usporedbe radi, devedesetih godina prošlog stoljeća, za jedno skladište u Rijeci bilo je zaprimljeno preko devedeset ponuda, dok se danas nastoji uz smanjenje zakupnine, nagodbe o otplati duga, zadržati zakupnika u prostoru jer ljudi jedva posluju i kada imaju vlastiti prostor. Za neke atraktivnije lokacije i prostore kao što je prizemlje zgrade u Branimirovoj 27, postoji veliki interes na javnom natječaju. Nakon što neko vrijeme Grad Zagreb nije izdavao suglasnosti za oglašavanje promidžbenih plakata na željezničkim nadvožnjacima, sada se može primijetiti da su svi u cijelosti prekriveni reklamama. Naime, krajem 2005. Grad Zagreb zatražio je uklanjanje promidžbenih poruka i panoa koji su se nalazili na željezničkim nadvožnjacima i željezničkom zemljištu. Preduvjeti za ponovo pokretanje posla stvoreni su 2012. izmjenom Pravilnika kojim se regulira spomenuta problematika. S našim sadašnjim zakupnikom je po pribavljanju suglasnosti i dozvola potpisan ugovor o zakupu promidžbenog prostora na rok od pet godina. Godišnja vrijednost ugovora prelazi milijun kuna. Na sličan način pokušat će se iznajmiti i nadvožnjaci u Osijeku, Slavonskom Brodu, Novoj Gradišci i Koprivnici.

»Vlak je uvijek brži«

»Tata, pazi preko pruge!«

U 2013. u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« održane su radionice u 14 osnovnih škola. Izravnom i dvosmjernom komunikacijom bilo je obuhvaćeno 1117 djece.

Na hrvatskoj željezničkoj mreži je 1514 željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP). U slučaju pravilnog i opreznog ponašanja to je isto toliko mjesta za siguran prelazak preko pruge, ali, nažalost, i mjesta potencijalnih nesreća, ako se ne poštuju prometni znakovi i ako se neoprezno prelazi preko pruge. HŽ Infrastruktura godinama provodi edukativnu akciju »Vlak je uvijek brži«. Svrha akcije jest ukazati na tipične pogreške pri prelazanju preko pruge te na česta nepoštivanja pravila. Ipak, najvažnije je ukazati na pravilno ponašanje djeci i vozačima cestovnih vozila.

Ciljevi edukacije

Akcija je ponajprije usmjerena na djecu koja žive blizu željezničke pruge, koja na putu u školu svakodnevno prelaze preko pruge i koja s početkom srednjoškolskog obrazovanja samostalno putuju. Svrha radionica u školama jest objasniti djeci rizike i pravila ponašanja te provjeriti jesu li shvatila to da su ŽCP-ovi sigurni ako se koriste u skladu s propisanim pravilima. Najčešće pogreške sudionika u prometu jesu namjerno nepoštivanje prometnih znakova i smanjena razina koncentracije zbog korištenja slušalica ili mobitela u prometu. Kroz akciju se ukazuje i na druga nepoželjna i opasna ponašanja kao što su igranje na pruzi i uz prugu, penjanje na vagonne ili gađanje vlakova kamenjem te na moguće tehničke kvarove opreme ŽCP-ova zbog kojih je oprez uvijek neophodan. S obzirom na uzrast, djeci se na prikladan način ukazuje na posljedice nepravilnog prelazanja preko ŽCP-ova te ih se potiče na to da svoja saznanja o opasnostima koje prijete prilikom prelazanja preko ŽCP-ova podijele s obitelji i prijateljima.

Radionice

Dio akcije čija su ciljana publika djeca provodi se na školskim satovima u sklopu radionica. Na početku radionice djecu se upoznaje s razvojem željeznice i njezinim utjecajem na razvoj gospodarstva, sa željezničkim zanimanjima i sa ŽCP-ovima, a potom djeca kroz razgovor sama zaključuju koji su oblici ponašanja dobri, a koji loši. Posebna pozornost poklanja se opasnim i nepoželjnim oblicima ponašanja. U 2013. u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« održane su radionice u 15 osnovnih škola. Radionicama je bilo obuhvaćeno 1117 djece. Dio akcije »Vlak je uvijek brži« su i akcije upozorenja na odabranim ŽCP-ovima. Tako su u 2013. akcije održane na području Siska,



Karlovca, Vinkovaca, Škabrnje, Šibenika i Našica. Takvim načinom rada izravno se dopire do ciljanih skupina, što smatramo učinkovitim od oglašavanja u medijima. Nažalost, na problem sigurnosti na ŽCP-ovima intenzivna pozornost medija usmjerena je tek nakon što se nesreća već dogodi.

U sklopu radionica djeca pišu poruke upozorenja namijenjene njima dragim i važnim osobama. Analizom poruka koje su djeca uputila tijekom prošlogodišnjih radionica došlo se do zanimljivih podataka. Više od polovine poruka bilo je namijenjeno roditeljima. Upravo na temelju tog podatka odlučeno je da se u 2014. za akciju »Vlak je uvijek brži« izradi letak namijenjen roditeljima. Roditelji su i sami sudionici u prometu, koji svojim primjerom mogu znatno utjecati na ponašanje svoje djece. Također, djeca se u znatnome postotku obraćaju ostalim članovima obitelji, ali i prijateljima. Dakle, edukativni materijal koji dospje u obiteljsko okruženje ima višestruko opravdanje. Na taj način bit će moguće proširiti doseg radionica. Na temelju analize sadržaja poruka može se zaključiti da su djeca u cijelosti razumjela i zapamtila poruke koje su im poslale.

Djeca koja sudjeluju u radu radionica u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« znaju se pravilno ponašati prilikom prelaska preko pruge. Svjesni činjenice da na ponašanje u prometu utječu mnogi čimbenici (škola, obitelj, kućni odgoj, faza odrastanja), organizatori akcije zadovoljni su time što su pružanjem informacija i razmjenom iskustava djecu potaknuli na razmišljanje i razgovor o pravilima sigurnog prelaska preko pruge.

Sigurnost

/ Piše: Nenad Katanić

U rad pušten ŽCP Ivanovac

Dana 22. siječnja 2014. u 13.00 sati nakon internoga tehničkog pregleda i funkcionalnog ispitivanja uređaja pušten je u rad automatski uređaj za osiguranje prometa na željezničko-cestovnom prijelazu Ivanovac. ŽCP se nalazi između kolodvora Osijek i stajališta Čepin na magistralnoj pruzi M 302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje.

Po načinu rada uređaj pripada kategoriji automatskog uređaja s kontrolnim signalima. To znači da vlak dolaskom na uključnu točku aktivira cestovnu signalizaciju koja je popraćena zvučnom signali-

zacijom do spuštanja polubranika. Nakon prolaska vlaka uređaj se sam vraća u početno stanje. Ispravnost uređaja kontrolira strojovođa na kontrolnom signalu.

Premda je vidljivost dobra, na ŽCP-u Ivanovac incidenti su se često događali. Naime, pruga je u ravnini, cesta također, i vozači su doslovno izlijetali na prijelaz, ispred vlaka koji na tome dijelu vozi brzinom od 100 km/h. Zbog toga su strojovođe bile pod stalnim stresom, a mnogi su, nažalost, na teži način naučili da je »vlak uvijek brži«.

Pitanje je hoće li se vozači i mjesno stanovništvo savjesno odnositi prema novome uređaju ili će nastaviti obilaziti spuštene polubranike ili čak prolaziti kroz njih.

HŽ Infrastruktura dala je svoj doprinos poboljšanju razine sigurnosti na tome kritičnom ŽCP-u.

Karmela Vukov Colić

Ništa mi ne može zamijeniti vlak

Karmela Vukov Colić jedno je od najpopularnijih televizijskih lica i radijskih glasova u Hrvatskoj. Iskusna voditeljica mnogih zabavnih programa najduže je u popularnoj mozaičnoj emisiji »Dobro jutro, Hrvatska«, koju od ove sezone gledamo u novome ruhu urednice Vesne Karuze. Karmela je rođena Zagrepčanka, rođakinja poznatog novinara i diplomata Dražena Vukova Colića, a privatno samohrana majka kćeri Ree i sina Noe.

/ U čemu je tajna Vaše dugovječnosti? Nova lica stalno dolaze, ali Vi ste i dalje čvrsto u vrhu.

/ Nikada si nisam dopustila pomisliti da sam jedna i nezamjenjiva. Stalno se preispitujem, stalno radim na sebi. Ne prestajem učiti – iz knjiga, iskustva i vlastitih pogrešaka.

/ Kod nas je posvuda jagma za mladima, a na Zapadu su najslavniji voditelji ljudi srednjih ili zrelih godina?

/ To ne treba čuditi. Svi smo nekada bili mladi. Mladost nosi ljepotu, vrcavost, brzinu ... Ali mudrost, odmjerenoost, iskustvo ... to vam samo godine mogu donijeti. Negdje su to pametni ljudi odavno shvatili. U ovim krajevima se još stječe dojam da je instant



/ Koliko često se vozite vlakom?

/ Htjela bih na početku reći da mi je baš drago što razgovaramo za »Željezničar«! Vlakovi su mi godinama bili omiljeno prijevozno sredstvo. Putovala sam željeznicom uzduž i poprijeko, od Skopja do Moskve, od Madrida do Krakova ... Danas, jer me ritam tjera, najčešće sam u automobilu ili avionu, ali vlak mi ništa ne može zamijeniti. Iz aviona svijet vidiš izdaleka – smanjen, bitno drugačiji ... Samo iz vlaka ga gledaš izravno, »oči u oči«! Premalo putujemo vlakovima. Ne ljutite se, ali čini mi se da je tome pridonijela i činjenica da su postali preskupi ... Šteta! Nedavno sam, da bih sinu priuštila putovanje tračnicama, krenula vlakom do Ljubljane. Bilo je divno! Uživali smo, zaista! Morala sam obećati da ćemo to ponoviti. Moram pohvaliti i vaše tematske vlakove – onaj za Čazmu s Djedom Mrazom, na primjer, pun je pogodak!

/ Zbog čega volite svoj posao?

/ Idealan je to posao za ženu: pričaš, pričaš i još te za to plate, ha ha!

/ Koje su prednosti, a koje mane popularnosti?

/ Odavno me više tište mane nego što me vesele prednosti. U mladosti mi je bilo *fora* ući u disko bez karte ili dobiti ulaznicu za premijeru ... Danas znam bolje: anonimnost je zlato. Kako starim, tako me sve više opterećuje to što me mnogi prepoznaju. Rado bih se utopila u masi, bila jedna od mnogih ... Zato sam često na putu. Šetnje po inozemstvu mi pružaju tu mogućnost »nevidljivosti po želji«. Lijepo je ne biti stalno pod povećalom!

bolje. No, ne bih se složila. Samo je na prvu tako: pogledate li bolje, mediji su nam puni dobrih voditelja srednje generacije, najbolji su novinari oni zrele dobi – svi ih znamo, da ih sada ne nabrajam poimence. Ono što mene smeta nisu ti mladi ljudi koji se pojavljuju – ima ih uistinu divnih, već to što nakon toga prvog »bljeska« postanu samodostatni, prestanu raditi na sebi. I to što svi ovi zreli i gotovi majstori zanata nemaju priliku prenijeti svoja znanja mladosti koja dolazi. Nemamo nikakvu školu za voditelje. Dragi i divni Helga i Oliver prije puno godina pokušavali su nešto napraviti nabolje u tome smjeru. Bezuspješno. Šteta!

/ Zadaća medija je informirati, podučiti i zabaviti. Čega je previše, a čega premalo u hrvatskim medijima?

/ Svakako olako shvaćamo našu obrazovnu ulogu. Premalo se bavimo mladima. Recite da sam »konzerva« ako to želite, ali zazirem od *Facebooka* i svega što on nosi sa sobom. Smatram ga đavolskom zamkom. Djeca nam se više gotovo i ne družu. Ne znaju razgovarati »oči u oči«. Život se sveo na *postove* i *lajkove*. Stvarno se brinem kamo će nas to odvesti. Da se razumijemo, ja itekako koristim dobrobiti moderne tehnologije. *Skype* mi je fenomenalna stvar: zahvaljujući njemu vidim se i do sita napričam s dragim ljudima diljem cijeloga svijeta. Internet nam, naravno, ubrzava i pojednostavljuje dopisivanje. U svijetu se već danas pri zapošljavanju gledaju i profili na *Facebooku*. Svojoj djeci govorim da nam se stavovi mijenjaju, da s godinama drukčije gledamo na svijet. Nepromišljeno piskaranje po »zidovima«, prostiranje intime, fotografija i privatnosti, bojim se, moglo bi im se razbiti o glavu. Doduše, mladi nemaju Bog zna kakvu alternativu. Mediji im ne nude ništa drukčije. Pristali smo biti

dio tog lanca i sami forsiramo takvu komunikaciju. Mene to baš zabrinjava ...

/ Što na HRT-u najradije gledate i slušate?

/ Neke smo stvari dobro napravili. »Čarobna ploča«, dio našeg obrazovnog programa, emisija je za nagradu »Oscar«! Kadgod mogu, uživam u njoj. »Dobro jutro« pogledam zbog »lokalpatriotizma«, ali privatno nisam televizijski tip. Ekran ću uvijek radije zamijeniti dobrom knjigom.

/ »Dobro jutro, Hrvatska« je vedra emisija koja promovira mnoge vrijednosti. Treba li nam toga više?

/ Svakako. U ovo vrijeme koje nam prijeti općom depresijom, sivilom najgore fele, svaki zračak sunca, radosti i svjetlosti zlata vrijedi. Mislim da smo u novome ruhu »Dobroga jutra« pogodili pravu mjeru informativnosti, lokalnih vijesti i zabavnog sadržaja.

/ Koje osobine mora imati dobar voditelj?

/ Rekla bih da ponajprije mora biti elokventan, obrazovan, pametan i dobronamjeran.

/ Pamтите li neki posebno lijep i dirljiv trenutak na poslu?

/ Lijepih je trenutaka mnogo. S veseljem pamtim posebne projekte koje smo radili u »Dobrom jutru« – pjevačko natjecanje »Zlatno grlo« (vjerujem da mnogi još pamte »Kristinku« Davora Meštrovića!) ili mjuzikl »Ostavljena« koji smo snimili za jedan od okruglih rođendana emisije. Posebno se rado sjetim programa Z3 koji smo emitirali iz kineskog paviljona na Zagrebačkome velesajmu i u kojem je stasala danas »zlatna« TV-generacija – Daniela Trbović, Davor Meštrović, Mirko Fodor, Blaža Leib, ali i mnogobrojni vrhunski redatelji, mikseri, tonci ... Sjećam se i »Gardijade«, emisije u kojoj su obitelji slale pozdrave braniteljima na ratištu, pa svoje »Večernjakove ruže«, priznanja za najbolju radijsku voditeljicu ... Ma, svega je bilo! S televizijom »ljubujem« već 27 godina, s radijem i pokoju više. Puno je to vremena!

/ Imate li neostvarenih želja u životu i poslu?

/ Ima podosta toga. Mislim da sam na pola puta. Ali, kada bih trebala nešto izdvojiti, onda je to svakako želja da imam unučice. S ovom pameti i ovim iskustvom, doživjeti unuke čini mi se kao ostvarenje potpune sreće.

/ Piše: Branimir Butković

/ Foto: Branimir Butković

Kafić na kolodvoru

Kašnjenja dobra za posao

Kolodvorski kafić u Križevcima iznajmljen je bivšem zaposleniku Željezničkog ugostiteljstva Mirku Kambiću. I dok su se prošle godine putnici ljutili zbog učestalih kašnjenja vlakova uzrokovanih pružnim remontom, takva situacija išla je u prilog poslovanju kafića.



Mirko Kambić

Kada se 1998. Željezničko ugostiteljstvo izdvojilo iz željezničkog sustava, Mirko Kambić se, kao i drugi zaposlenici, nije zabrinjavao, no stvari se nisu najbolje razvijale i 2006. znakovi propadanja postali su vidljivi. Pravilo da se svakih pet godina ulaže u jedan ugostiteljski objekt više nije vrijedilo. Nakon što je 29 godina radio kao konobar i voditelj Mirko Kambić uočio je da se u ugostiteljske objekte više ne ulaže, ali nije mislio da će tvrtka propasti. Kada se našao pred izborom hoće li raditi kao vozač kombija ili u skladištu, Mirko Kambić

odlučio je upustiti se u nešto što mu nije nudilo sigurnost – odlučio je unajmiti jedan od objekata koje je Željezničko ugostiteljstvo planiralo zatvoriti. Naime, ugostiteljske objekte u Bjelovaru, Slavonskome Brodu, Križevcima i Koprivnici Željezničko ugostiteljstvo je kao nerentabilne planiralo ili zatvoriti ili iznajmiti svojim zaposlenicima. Zanimanja je bilo i svi iznajmljeni objekti rade i danas, a Željezničko ugostiteljstvo se kao poduzeće »izgubilo« u restrukturiranju željezničkog sustava. Prve tri godine objekti su iznajmljivani bez natječaja, a nakon toga najmoprimci su objekte od HŽ Infrastrukture unajmljivali na javnome natječaju.

/ Najamnina koju sam plaćao prve tri godine procijenjena je na temelju stanja objekta i iznosila je 2200 kuna. HŽ Infrastruktura je kao novi stanomodavac taj iznos povećala. Kada se k tome pribroje porezna davanja i troškovi poslovanja, nije lako, no ipak poslujemo – rekao je Kambić.

Uz Mirka Kambića, u kafiću rade još dvije konobarice, a pomažu mu i supruga Blaženka te sin Mirko.

/ Drugačije ne bi išlo. Jako pazim na to da nikome ne ostanem dužan. Kombiniram svakako, ali ipak se zna dogoditi da nemam dovoljno novca pa onda sebi ne isplatim plaću – rekao nam je Mirko Kambić.

Radno vrijeme kafića u cijelosti je prilagođeno voznome redu vlakova. Radi se od 4.45 sati, odnosno od polaska prvog vlaka, pa do 21.15 kada iz Križevaca odlazi zadnji vlak. Većina putnika putuje prema Zagrebu. Ti putnici primaju plaću pa su skloni popiti kavu prije puta. Cijena kave već dvanaest godina iznosi pet kuna.

/ Kava nam je jako dobra. Tomu svjedoče i mnogobrojni gosti koji iz grada k nama dolaze na kavu – pohvalio se Kambić.

Poznato je to koliko su tijekom prošle godine pružni remont i kašnjenja vlakova živcirali putnike. Zanimljivo je da takva situacija ide u prilog poslovanju kafića. Vlakovi kasne, ljudi se živciraju, no svejedno sjednu popiti piće.

/ Kada su se izvodili remont, na piće su dolazili i putnici i radnici koji su ovdje radili. Na terasi imamo četiri stola i imali smo dosta posla. Zapravo, u ovome poslu nema pravila. U prvome redu treba biti strpljiv. Dugo nema nikoga i onda se odjednom pojave gosti i raspoloženje ti se brzo popravi. Živi se dan za danom i neka potraje što dulje – rekao nam je Kambić na kraju razgovora.

Privatizacija željeznice u Velikoj Britaniji

Nikada bolji vlakovi

U prethodnome tekstu o privatizaciji željeznica u Velikoj Britaniji pozabavili smo se njezinim prvim razdobljem, dok ćemo u ovom, drugom i posljednjem nastavku govoriti o privatizaciji, njenim učincima i razvoju nakon 1997. kada su laburisti u Britaniji ponovno osvojili vlast.

Privatizacija željeznice u Velikoj Britaniji završena 1997. i povratak na staro stanje više nije bio moguć. Zato su laburisti, koji su se izvorno protivili privatizaciji, u regulativu kojom je ona pravno definirana unijeli neke promijene koje su umanjile negativne učinke privatizacije.

Laburisti na privatizaciju gledaju drugačije

Laburisti su osnovali i nekoliko novih tijela upravljanja koja su zamijenila stara ili su dobila potpuno nove ovlasti. To su Office of Rail Regulation i Rail Regulator koji su odgovorni za izdavanje sigurnosnih i ostalih dozvola operatorima. Strategic Rail Authority dodjeljuje franšize, no brine i o promociji putničkoga i teretnoga željezničkog prijevoza u Velikoj Britaniji, kontinuirano kontrolirajući njegovu kvalitetu. Uz to, provedene su i neke regionalne promjene. Na primjer, škotska vlada aktivno sudjeluje u izdavanju dozvola i franšiza u Škotskoj, a velška ima i veliku ulogu u odlučivanju na području Walesa.

Merseyside Passenger Transport Authority je tijelo koje se brine za područje djelovanja Merseyraila, a gradska uprava i gradonačelnik Londona imaju veliku ulogu u odlučivanju o željezničkome pome-



Primjerice, dana 1. veljače 2001. s radom je počela Strategic Rail Authority (SRA), agencija koja je dodatno nadzirala tržište željezničkih usluga. No, odnos laburista i privatnih željezničkih tvrtki nije bio harmoničan. Političari su za sve negativne učinke privatizacije krivili privatne tvrtke, a situacija je kulminirala nakon tragične nesreće u Hatfieldu, nakon koje je Railtrack na željezničkoj mreži Velike Britanije uveo više od 1200 laganih vožnji zbog opasnosti da se slična tragedija može ponoviti. Rezultat je bio dobar – i dijelom uzrokovan pritiskom privatnih željezničkih tvrtki koje su vršile pritisak da se kritična mjesta poprave i ponovno omogućiti normalno funkcioniranje prometa. Krajnji rezultat tih poteza legalno je bio vrlo upitan, no doveo je do manje-više namjernog bankrota Railtracka, njegova spašavanja državnim novcem i osnivanjem nove tvrtke u državnome vlasništvu – Network Rail. Ta je tvrtka osnovana 2. listopada 2002. i odgovorna je za željezničku infrastrukturu u Velikoj Britaniji. Posebnim aktima definirano je da se dionice Network Raila ne smiju prodavati i da tvrtka trajno ostaje u 100-postotnom vlasništvu Velike Britanije.

tu u glavnome gradu Velike Britanije. Istodobno je smanjen broj franšiza za putnički prijevoz, a očekuju se daljnja smanjenja. Ipak, pojavile su se i neke iznimke – tvrtke koje su ograničene na vrlo uzak geografski okvir djelovanja, a prevoze ogroman broj putnika. To su Heathrow Express i Hull Trains.

DB kupio najvećega britanskog teretnog prijevoznika

U teretnom prijevozu sve je ostalo manje-više isto, osim što je zadan težak udarac britanskome nacionalnom ponosu. Naime, 2007. Njemačka željeznica (DB) kupio je glavnog operatora teretnoga željezničkog prijevoza u Velikoj Britaniji – tvrtku EWS. Tekstovi u britanskim novinama nakon te kupnje bili su više nego politički nekorektni (primjerice, naslov u jednim novinama glasio je: »Ono što nije učinio Hitler, učinio je Deutsche Bahn«), a rezultat svega bio je da je operator EWS ponovno bio u rukama države, doduše ne Velike Britanije, nego Njemačke! Ostali teretni operatori u Britaniji trenutačno su Freightliner, Direct Rail Services i FirstGBRF.

Situacija s vlasnicima vozila (nazvanima kraticom ROSCO) je nakon 1997. ostala nepromijenjena, osim što su se pojavile neke manje tvrtke koje vozila posuđuju na kratke vremenske rokove, primjerice FM Rail, Harry Needle Railroad Company ili West Coast Railway Company. Tvrtke poput Railtracka ili Network Raila posjedovale su ili posjeduju vlastita vozila. Sve tvrtke koje su se bavile održavanjem ili gradnjom željezničke infrastrukture 2004. kupljene su i postale dio Network Raila. Ipak, i danas su određeni poslovi modernizacije u rukama privatnog sektora i očito je da će tako i ostati. Država je uložila sredstva i tako spasila pojedine projekte – prugu High Speed 1 poznatu i kao Channel Tunnel Rail Link je nakon što je upala u financijske probleme preuzeo Network Rail jer je procijenjeno da je dovoljno važna za nacionalni interes Velike Britanije.

Privatizacija kao rezultat različitih političkih pristupa

Privatizacija željeznica u Velikoj Britaniji je i danas, 21 godinu nakon njezina početka, predmet rasprava i ima oštre protivnike i kritičare. Treba spomenuti da se današnji oblik privatizacije dosta razlikuje od

za neke nedefinirane interese i dogodilo se to da su operatori i vlasnici vozila kupovali bolje i jeftinije, ali ne i domaće! Točnost nije bolja, no važno je reći da je i prije i nakon privatizacije bila izvrsna. Frekvencija prometovanja drastično je bolja, kao i uspostavljanje veza prilikom presjedanja. Privatnim operatorima vrlo je važno da imaju više putnika i sve je podređeno tome cilju! Sigurnost je izvrsna i 2013. željeznice u Velikoj Britaniji proglašene su najsigurnijima u Europi. Razina ulaganja u infrastrukturu pala je zbog činjenice da je državnog novca manje, no i dalje je na izvrsnoj razini. Činjenica je ipak da se danas državni novac ulaže ravnomjernije, pa se više neće moći dogoditi situacija da glavne pruge budu izvrsne, a lokalne zapuštene, kao što je to bilo prije 1993. godine. Država i dalje subvencionira većinu putničkih karata, no subvencioniranje je riješeno bolje nego prije privatizacije – karte se subvencioniraju prema broju prevezenih putnika, a ne paušalno, pa je operatorima itekako važno da se izbore za svakog pojedinog putnika i njegovo zadovoljstvo. Najmanje se subvencionira daljinski putnički prijevoz, a najviše lokalni i regionalni. Prema nekim pokazateljima, privatizacije se privatnim



Railfest

njezina izvornog oblika predloženog 1993. i da je njezin današnji oblik zapravo mješavina želja i ideja konzervativne i laburističke vlade.

Osnovni stav i ocjena privatizacije temelje se na zadovoljstvu putnika i njihovom broju, a oba pokazatelja su pozitivna. U Britaniji se danas više putnika vozi vlakom nego prije privatizacije, što znači da su zadovoljniji. Kritičari te teorije kažu da je tome tako zbog sve većih gužvi na cestama i cijena goriva.

Cijene karata su narasle i ta je činjenica jedan od glavnih argumenata protivnika privatizacije. Ipak, svakako treba reći da su cijene energenata danas drastično skuplje od onih 1993. godine, i da ni željezničke tvrtke u 100-postotnim vlasštvima država nemaju cijene karata istovjetne onima iz 1993. godine. Također je važno napomenuti da su velik broj cijena karata u Velikoj Britaniji definirale vlasti te da su one subvencionirane, što se posebno odnosi na cijene pretplatnih karata koje koriste redoviti korisnici željezničkog prijevoza. Istraživanja prilično nedvosmisleno pokazuju da cijene pretplatnih karata u Velikoj Britaniji u zadnjih 20 godina nisu rasle brže od inflacije.

Neusporedivo bolji vlakovi i krah britanskih proizvođača

Najpovoljniji rezultat privatizacije svakako je činjenica da se putnici danas voze u neusporedivo boljim vlakovima nego prije 20 godina i da se taj trend nastavlja. Novi vlakovi kupuju se da bi korisnici bili zadovoljniji i da bi se smanjila cijena njihova održavanja! Jasno je da ni jedna privatna tvrtka koja posluje prema ekonomskim principima neće održavati neko željezničko vozilo dulje nego što je ono isplativo! Upravo suprotno, u privatizaciji su stradali britanski proizvođači željezničkih vozila koji su se pred boljom i jeftinijom konkurencijom iz Njemačke, Francuske i Japana jednostavno povukli i propali. Nova stroga regulativa i ekonomski interesi nisu više marili



Ebsfleet International

kompanijama itekako isplati – svaka uložena funta vraća se kao 1,47 funta, što je, ekonomski gledano, uistinu izvrsno ulaganje.

Strane tvrtke pokupovale franšize

Danas tržište putničkih željezničkih usluga u Velikoj Britaniji izgleda ovako. Postoji 12 franšiza: Cross Country Trains u 100-postotnom vlasštvu DB-a, Chiltern Railway u 100-postotnom vlasštvu DB-a, Merseyrail u 100-postotnom vlasštvu Nederlandse Spoorwegena, Arriva Trains Wales u 100-postotnom vlasštvu DB-a, Northern Rail u 100-postotnom vlasštvu Nederlandse Spoorwegena, Grand Central u 100-postotnom vlasštvu DB-a, Greater Anglia u 100-postotnom vlasštvu Nederlandse Spoorwegena, London Overground Rail Operations u 50-postotnom vlasštvu DB-a i 50-postotnom vlasštvu tvrtke MTR iz Hong Konga, London Midland u 35-postotnom vlasštvu Francuskih državnih željeznica – SNCF (ostali dioničari su razni investitori u različitim postotcima), Southern Trains u 35-postotnom vlasštvu SNCF-a, Southeastern Railway u 35-postotnom vlasštvu SNCF-a i First TransPennine Express u 45-postotnom vlasštvu SNCF-a.

Protiv privatizacije inicijalno su bili laburisti i sindikalisti – prvi zbog činjenice da je njihov politički protivnik pokrenuo privatizaciju, a drugi zbog gubitka ogromnih beneficija i eventualnih ugroza radničkih prava. Protiv su bili i neki analitičari željeznice, primjerice poznati Christian Wolmar.

Na kraju treba reći da su rezultati privatizacije željeznice u Velikoj Britaniji dobri. Željeznicom se prevozi više putnika i roba, a i njihovo zadovoljstvo prijevozom veće je nego prije 1993. godine. Zato ne privatizaciju i liberalizaciju tržišta željezničkih usluga ne treba gledati kao na opasnost, već kao na izazov koji svim uključenim stranama može ponuditi razvoj i veću razinu kvalitete.

Velika Britanija

Posao Bombardieru

Početak veljače upravitelj britanske željezničke infrastrukture Network Rail najavio je da je počeo razmatrati ideju o gradnji nove željezničke pruge koja bi londonsku zrakoplovnu luku Heathrow povezivala sa zapadnom Engleskom. Pruga bi povezivala mjesta Reading i Slough koja se nalaze na pruzi Great Western Main Line i zrakoplovnu luku. Ta inicijativa Network Raila nastavak je inicijative britanske vlade iz 2012. koja je inicirala uspostavljanje boljih željezničkih veza s Heathrowom. U britanskim medijima inicijativa je poznata kao WRAtH (*Western Rail Access to Heathrow*) i podrazumijeva prugu od novog križanja između kolodvora Langley i Iver te 5-kilometarski tunel prema zrakoplovnome terminalu 5. U provedbu

U kolovozu 2011. u medijima su se pojavili napisi o strateškoj važnosti posla, što je u analizama opisano kao netransparentnost. Sve jasnije je bilo da Bombardier ucjenom o zatvaranju pogona drastično pojačava svoju prednost pred ostalim proizvođačima. U veljači 2012. četiri tvrtke odabrane su da počnu pregovarati s naručiteljem vlakova. Riječ je o Siemensu, Bombardieru, CAF-u i Hitachiju. Na opće iznenađenje, Siemens se iz natječaja povukao početkom srpnja 2013., a u poslu su ostali Bombardier, CAF i Hitachi koji su prilagodili ponude i cijene. Pobjedu Bombardiera objavio je Londonski odjel za prijevoz i tvrtka Transport for London, a riječ je o isporuci vlakova, gradnji depoa i njihovu održavanju. Ugovor je potpisan nakon deset dana koje propisuju EU-ovi standardi u takvim poslovima. Vrijednost posla je oko milijardu britanskih funti. Novi vlakovi nosit će oznaku serije Crossrail Class 345, a Bombardierovi pogoni u britanskoj Derbyju sagradit će 65 devetodijelnih



te inicijative uključeni su Network Rail, britansko ministarstvo prometa, Thames Valley Berkshire Local Enterprise Partnership, Slough Borough Council i zrakoplovna luka Heathrow. Radovi na gradnji te pruge trebali bi početi krajem 2016. godine, a na bušenju tunela 2018. godine. Prema planovima, pruga bi trebala biti otvorena za promet 2021. godine. Zračna luka Heathrow nalazi se zapadno od Londona i sa 70 milijuna putnika godišnje najprometnija je zračna luka u Velikoj Britaniji i treća najprometnija u svijetu (nakon Atlante i Pekinga). Trenutačno je Heathrow s Londonom povezan željezničkom vezom, kao i podzemnom željeznicom.

U prvome tjednu veljače objavljeno je da je tvrtka Bombardier Transportation pobijedila na natječaju za isporuku vlakova za novi londonski podzemni željeznički pravac Crossrail. Bombardier je pobijedio u konkurenciji japanskog Hitachija i španjolskog CAF-a. Važno je spomenuti da je u medijima i na konferencijama naglašavano da će pobjednik najvjerojatnije biti japanski Hitachi. Na natječaj koji je bio raspisan 30. ožujka 2011. javili su se Alstom Transport, Bombardier Transportation, CAF, Hitachi Rail Europe i Siemens. Dana 16. lipnja 2011. Siemens je dobio drugi velik posao za isporuku željezničkih vozila u Londonu – za željeznicu Thameslink. Budući da će svi ti vlakovi biti proizvedeni u Siemensovim pogonima u Njemačkoj i Austriji, Bombardier je u medijima počeo prijetiti da će, ako ne dobije posao za Crossrail, zatvoriti svoje britanske pogone u Derbyju. Ta ucjena poslu je dala jake političke konotacije. Zbog tog natezanja Alstom se u srpnju 2011. povukao i odustao.

električnih vlakova sustava napajanja 25kV, 50Hz. Proizvođač im je dao naziv Aventra. Opcija je da Crossrail prema istoj cijeni i pod istim uvjetima kupi dodatnih 18 vlakova ako to bude zahtijevalo povećanje opsega prometa. U natječaju Crossrail je zahtijevao provjerene tehnologije i jasno je naveo da »znatno nova rješenja nisu potrebna«. Ipak, novi će vlakovi imati ugrađene sustave novih tehnologija čija je svrha smanjenje potrošnje električne energije. Svaki će vlak biti dug 200 metara i moći će prevesti čak 1500 putnika. Taj ugovor će u Velikoj Britaniji otvoriti 760 novih radnih mjesta, a 74 % utrošenog novca ostat će unutar ekonomije Velike Britanije. Dvadeset i pet posto tog iznosa ići će malim proizvođačima i podizvođačima iz Velike Britanije.

Gradnja depoa u Old Oak Common u Londonu otvorit će 244 nova radna mjesta, a kada depo postane operativan, u njemu će biti zaposleno dodatnih 80 radnika. Krajem ove godine Grad London dodijelit će koncesiju za vožnju prugom Crossrail, a nova će tvrtka početi voziti istočnim dijelom nove željezničke veze između kolodvora Liverpool Street i Shenfield u istočnome Londonu. Na tim željezničkim relacijama trenutačno vozi tvrtka Greater Anglia. Novi Bombardierovi vlakovi serije 345 2017 početak će voziti na relaciji Liverpool Street – Shenfield. U svibnju 2018. Crossrail će početi voziti na relaciji Heathrow – Paddington nazvanoj Heathrow Connect. U prosincu iste godine središnji tunelski dio Crossraila od kolodvora Paddington/Crossrail do Abbey Wooda bit će otvoren za promet, no tada neće imati vezu s ostatkom mreže. Veza središnjeg dijela prema Shenfieldu bit će otvorena za promet u svibnju 2019. U

prosincu te godine promet će teći čitavim Crossrailom, uključujući i kolodvor Maidenhead.

Njemačka

Novi vlakovi između Stuttgarta i Züricha

Početak veljače njemački operator daljinskih putničkih vlakova DB Fernverkehr usuglasio je stavove s južnonjemačkom pokrajinom Baden-Württemberg o uvođenju katnih vlakova na pruzi Gäubahn između Stuttgarta i Züricha. Od prosinca 2017. na toj pruzi vozit će flota od 17 katnih vagonskih garnitura s upravljačnicom koje vuče lokomotiva. Da bi se na toj pruzi oslobodili kapaciteti, pokrajina Baden-Württemberg je s drugom grupom DB-a – DB Regiom dogovorila da ona odustane od vožnje regionalnih vlakova Regional Express na relaciji Stuttgart – Singen. S obzirom na to, dogovoreno je i to da će vlakovi DB Fernverkehr prevoziti i putnike koji imaju različite pretplatne karte na regionalnim relacijama bez naplate dodatka te da će regija Baden-Württemberg pokrivati troškove koje se odnose na regionalne vožnje.

Vlakovi koji će biti uvedeni na relaciji Stuttgart – Zürich vozit će tri sata. U budućnosti vozno vrijeme će se skratiti na dva sata i 15 minuta, što je ranije dogovoreno s partnerima u Švicarskoj.

DB Fernverkehr je u siječnju 2011. od tvrtke Bombardier naručio flotu od 27 katnih vagonskih garnitura, a prva su vozila isporučena u prosincu 2013. godine. Osim na pruzi Gäubahn, DB će te vlakove koristiti i na IC-relacijama od Karlsruhea prema Pforzheimu, Stuttgartu, Aalenu i Nürnbergu. Gäubahn je dug 148 kilometara, a u užem smislu podrazumijeva prugu od Stuttgarta do Hattingena. Prugu su od 1866. do 1879. gradile tvrtke Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen i Badische Staatseisenbahnen. Gradnju pruge završila je tvrtka Deutsche Reichsbahn 1934. kada je završena relacija od Tuttlingena do Hattingena. Danas je pruga djelomično dvokolosiječna i elektrificirana.

Švicarska

Referendum - 62% za

Dana 11. veljače švicarski su glasači na nacionalnome referendumu poduprli planove za razvoj švicarskih željeznica o kojima smo već pi-

sali. Plan je na referendumu poduprlo 62 % građana, a izlaznost je iznosila 55 %. Poduprti su projekti FABI, BIF i STEP. FABI je administrativni projekt koji podrazumijeva osnivanje financijskog fonda za razvoj željezničke infrastrukture u Švicarskoj i razvoj jedinstvenih programa ulaganja u infrastrukturu koji bi onemogućivali štetne kolizije. BIF je fond koji financijski podupire razvoj željezničke infrastrukture na razini održavanja i modernizacije, a koji zamjenjuje dosadašnje fondove koje su vodile konfederalna i kantonalne vlade. Odlukom na referendumu i dosadašnjim odlukama na drugim razinama odlučivanja nije predviđen vremenski okvir provedbe i početka rada tog fonda. STEP je strateški razvojni program koji vrijedi 42 milijarde švicarskih franaka, a koji će prema očekivanjima trajati do 2054. godine! O zasebnim projektima unutar tog programa odlučivat će se u švicarskome parlamentu, koji će o njima glasati svake četiri ili svakih osam godina. Taj program će većim dijelom zamijeniti program Bahn 2030. Do 2025. STEP podrazumijeva uvođenje polusatnog taktnog voznog reda na relacijama Zürich – Lugano, Chur i Aarau, Lugano – Locarno i Bern – Luzern, skraćivanje voznih vremena na relaciji Bern – Lausanne, povećanje mreže S-Bahn vlakova oko Berna, Basela i Genève te povećanje teretnih kapaciteta oko Genève, Lausanne i Neuchâtel na relaciji Neuchâtel - Biel/Bienne.

Norveška

Natječaj za osam vlakova

Dana 18. veljače norveški putnički operator Flytoget koji vozi vlakove iz Osla prema velikoj zrakoplovnoj luci Oslo Gardermoen objavio je da će u sljedećem razdoblju raspisati natječaj za kupnju osam novih elektromotornih vlakova ukupne vrijednosti 1,5 milijardi norveških kruna. Ti vlakovi pridružit će se Bombardierovim vlakovima koji su trenutačno u uporabi i koji su stari 17 godina. Novi vlakovi moraju razviti maksimalnu brzinu od 220 km/h, moraju biti dugi 110 metara i imati 236 sjedećih mjesta. Flytoget otvara mogućnost kupnje dodatnih šest vlakova. Natječaj će službeno biti raspisan 20. ožujka, a Flytoget će odluku o najboljem proizvođaču i dobavljaču donijeti u prosincu ove godine. Prvi vlakovi trebali bi biti isporučeni i ispitani u kolovozu 2016. te bi trebali biti pušteni u redoviti promet krajem iste godine, kada se očekuje i otvaranje terminala 2 u zrakoplovnoj luci Gardermoen. Tvrtka Flytoget ostvaruje oko 20 % svih putničkih željezničkih vožnji u toj lijepoj ali slabo naseljenoj skandinavskoj državi. Godine 2013. tvrtka je prevezla 6,5 milijuna putnika.

/ Piše: Toma Bačić

Drugi o nama

U središtu interesa nabava novih vlakova

Ugovor o kupnji novih motornih vlakova koji je HŽ Putnički prijevoz potpisao s »Končarem« pobudio je veliko zanimanje stranih medija koji se bave željeznicom.

U britanskome časopisu »Railway Gazette International«, najutjecajnijem časopisu o željeznici na svijetu, objavljen je članak koji je više od dva tjedna bio najčitaniji na internetu. Tekst je popraćen i fotografijom vlaka. Treba reći to da je takav članak velika promidžba za »Končar«, hrvatsko gospodarstvo i željeznički promet u Hrvatskoj. Također treba reći da, nažalost, na članak nije bilo nikakve reakcije iz Hrvatske jer očito strane spomenute u njemu ne razumiju njegovu važnost.

U britanskome časopisu »Today's Railways« koji se bavi isključivo željeznicama u Europi objavljena su dva teksta o željeznicama u Hrvatskoj. »Today's Railways« izlazi u nakladi većoj od 12 500 primjere-

raka i distribuira se u Europi i Americi. Vijesti iz Hrvatske objavljuje od 1991. i više je puta objavio nekoliko duljih članaka o željeznicama na ovome području. Nedavno je u tome časopisu objavljen i vrlo detaljan članak o željeznicama u Dalmaciji, a prije toga objavljivani su tekstovi o riječkoj pruzi i sličnim temama.

U veljači »Today's Railways« objavio je dva teksta – jedan o novim vlakovima za HŽ Putnički prijevoz i drugi o HŽ Cargu. Članak o vlakovima detaljno se bavi natječajem za kupnju novih vlakova, problemima oko financiranja kupnje i činjenicom da je osiguran samo dio novca potrebnog za kupnju tih željezničkih vozila. Također su navedeni planovi »Končara« da razvije elektrodizelsku varijantu vlaka i varijantu dizelskog vlaka sa sustavima za skladištenjem energije. Uz tekst objavljena je i fotografija vlaka HŽ PP 6112 001 u Rijeci autora Marija Pejčića. Drugi tekst, objavljen na istoj stranici časopisa, opisuje kaos koji je nastao oko privatizacije HŽ Carga, detaljno navodeći dubiozne situacije u toj tvrtki. Na kraju teksta navedene su međunarodne željezničke tvrtke koje se bave prijevozom tereta i koje su zainteresirane za poslovanje u Hrvatskoj.

Novi bečki glavni kolodvor

Ostvaruje se stari san

Stari san prometnih stručnjaka Beča o boljoj organizaciji i povezivanju kolodvora unutar grada počeo se planirati u suradnji s međunarodnim timom stručnjaka od 2003. do 2006. godine.



Peroni novog kolodvora koji su u uporabi za lokalni prijevoz

Sveobuhvatne pripreme, konzultacije, istraživanja, usklađivanja te dozvole dovele su do rezultata koji iz temelja mijenjaju dio Beča. Cjelokupni projekt bečkoga glavnog kolodvora obuhvaća 109 ha gradskog prostora i najveći je infrastrukturni projekt u Beču. Projekt se počeo provoditi u prosincu 2009. kada je službeno zatvoren bečki južni kolodvor, a kroz nekoliko tjedana kolodvor je srušen. Promet je preusmjeren na kolodvor Medling. Taj projekt ne obuhvaća samo gradnju velikoga prometnog središta, već i gradnju cijele nove gradske četvrti sa svim sadržajima potrebnima za rad, obrazovanje i stanovanje.

U novoj gradskoj četvrti s potpuno promijenjenim vizurama nalazit će se 550.000 m² poslovnog prostora, sagradit će se 5000 novih stanova za oko 13 000 ljudi, a parkovi i obrazovne institucije prostirat će se na osam hektara. Očekuje se da će u tome svojevrsnome gradu unutar grada dnevno raditi i boraviti oko 30 000 ljudi. Boravak tolikog broja ljudi podrazumijeva visoku razinu usluge u javnome prijevozu te gustu mrežu biciklističkih i pješačkih staza.

Novi prolazni željeznički kolodvor vrlo je važan za međunarodni i unutarnji željeznički prijevoz. Novo upravljanje prometom omogućuje povezivanje transeuropskih željezničkih linija sjever-jug i istok-zapad. Za putnike to znači brže željezničke veze, višu razinu udobnosti putovanja, optimalno povezivanje i uslugu u skladu s najvišim standardima. Novi moderni glavni kolodvor postaje posjetnicom Beča kao turističke metropole i gospodarskog središta u srcu Europe.

Željeznička infrastruktura kolodvora proteže se šest kilometara u dužinu. Na tome prostoru bit će ugrađeno oko 100 km kolosijeka sa 300 skretnica, novom signalizacijom i suvremenim sustavom upravljanja. U središnjem dijelu kolodvora je pet otočnih i 10 bočnih perona s kompletnom opremom koja putniku omogućuje brz i siguran pristup vlakovima. Čitav kompleks je na vijaduktu kako ne bi ometao gradske prometne tokove. Kroz kolodvor će prolaziti međunarodni, regionalni i gradski vlakovi, a kroz posebno postavljene kolosijeka u sredini i s južne strane kolodvora teći će teretni provozni prijevoz.

Dio novoga kolodvora u uporabi je od kraja 2012. godine. S voznim redom za 2014./2015., koji će na snagu stupiti u prosincu ove godine, kolodvor će funkcionalno biti završen i svečano otvoren, a željeznički kompleks bi tijekom 2015. trebao biti završen u cijelosti. Nova poslovna zgrada ÖBB Groupa koja je sagrađena u blizini



Panorama izgradnje kompleksa Wien Hbf

kolodvora bit će završena ove godine kao i niz ostalih poslovnih, hotelskih, garažnih, stambenih i trgovačkih prostora. Zanimljivo je da će biti sagrađeno sedam kilometra biciklističkih staza sa 1150 parkirnih mjesta za bicikle!

Očekuje se da će u idućih pet godina biti završeni svi planirani radovi te uređen prostor oko novoga kolodvora, a građani Beča dobit će novo središte samo 2,5 km od povijesnog središta grada na Trgu sv. Stjepana.

Vrijednost ÖBB-ova ulaganja u modernizaciju stotinu kolodvora u Austriji je oko tri milijarde eura, pri čemu je bečki kolodvor najveća pojedinačna investicija koju će koristiti oko 145 000 putnika dnevno u 1000 vlakova, uz mogućnost korištenja osam linija gradske željeznice (S-Bahn), tri tramvajske i dvije autobusne linije te podzemne željeznice.

Gradnja kompleksa pobuđuje golemo zanimanje građana ali i turista. Gotovo svakodnevno u elektroničkim medijima i tiskovinama objavljuju se prilozi s gradilišta, a svi radoznali radove mogu pratiti i uživo s drvenog tornja odnosno vidikovca kojim upravlja Grad Beč (ÖBB Bahnorama Tower) i koji je do sada obišlo više od 280.000 posjetitelja. Praćenje radova s vidikovca s kojeg se pruža pogled na kompleks i ostale dijelove grada bit će moguće do prosinca ove godine. U podnožju vidikovca multimedijски su prikazani plan aktivnosti i provedba gradnje kompleksa.

Nakon obilaska tako grandioznog objekta postavlja se pitanje: »A gdje smo mi?!« Saga o zagrebačkome glavnom kolodvoru te o rješavanju prometnih problema čvorišta aktualizira se u nepravilnim intervalima i završi u ladicama projekatnata i mislima lokalnih političara, čekajući neko novo vrijeme. Slično je i u drugim hrvatskim gradovima gdje su neki kolodvori smješteni na gotovo idealnim lokacijama, sjecištima prometnih tokova gradova. Dok se te prednosti ne prepoznaju, putnici će kisnuti na peronima, trčkarati preko prometnica do tramvaja ili parkirališta i nadati se da nova iskustva putovanja željeznicom neće doživljavati samo u inozemstvu.

Noć muzeja 2014.

HŽM se priključio događanjima

U petak 31. siječnja 2014. Hrvatski željeznički muzej (HŽM) sudjelovao je u Noći muzeja 2014., akciji Hrvatskoga muzejskog društva.

Noć muzeja ili Duga noć muzeja kulturno je događanje koje organiziraju muzeji i druge kulturne institucije, a čije je glavno obilježje da su muzejski i drugi izložbeni prostori otvoreni do kasno u noć te da je ulaz slobodan ili uz minimalnu novčanu naknadu. Noć muzeja prvi je put održana 1997. u Berlinu pod nazivom *Lange Nacht der Museen*. Zbog velikog interesa i načina na koji je ideja realizirana događanje je ubrzo prošireno na više institucija i gradova diljem Europe pa i svijeta.

U Hrvatskoj je to događanje prvi put održano 2005. kada je u njemu sudjelovalo šest zagrebačkih muzeja, a 2006. postalo je nacionalno kulturno događanje. Projekt je pokrenula Sekcija kulturnog turizma pri Hrvatskom muzejskom društvu u suradnji sa Zajednicom kulturnog turizma HGK i svim zainteresiranim muzejima.

Događanje kojim se Hrvatski željeznički muzej pridružio Noći muzeja 2014. održano je u Vinkovcima. Riječ je o stalnom postavu izložbe »Životopis vinkovačkog prometnog čvorišta« u željezničkom kolodvoru Vinkovci. Program je počeo u 18.00 sati radionicom za djecu »Pruga,

lokomotiva i vagon«. Premda je radionica bila namijenjena cjelokupnom građanstvu, većinu sudionika činili su učenici nižih razreda obližnje Osnovne škole Vladimira Nazora. Oni učenici koji su došli ranije mogli su obići postav stalne izložbe pod vodstvom Pave Božičevića, stalnog suradnika Hrvatskoga željezničkog muzeja. U sklopu radionice sudionici su upoznati s osnovnim pojmovima o željezničkom prometu, vagonima i lokomotivama te su izrađivali crteže koje su izrezivali i lijepili u kolaže. Tako je nastalo nekoliko velikih šarenih učeničkih radova.

U 20.30 sati Pavo Božičević izveo je dva monologa: »Kako sam postao i ostao željezničar« i »Koza u vlaku«, u kojima je progovorio o doživljajima i ljudima koje je susretao kao prometnik i zaposlenik vinkovačkoga kolodvora. U 21.30 sati prikazani su filmovi Branka Ištvančića »Čelični zagrljaj«, »Željeznicu guta već daljina« i »Rastanak«. Kroz ta tri filma autor, koji je nekoliko godina radio kao prometnik, poetski obrađuje rad na željeznici, vezanost uz željeznicu i nedoumice koje vlakovi donose. »Čelični zagrljaj« dobitnik je nagrade žirija »Cineraail« koja je dodijeljena u francuskome gradu Lillu 2002. godine. »Cineraail« je međunarodni festival filma sa željezničkom tematikom.

Tijekom Noći muzeja događanja na vinkovačkome kolodvoru obišlo je oko 240 gostiju.

24. Željino sijelo

Zabava do jutra

U subotu 8. veljače u prostorijama osječkoga Studentskog centra održano je 24. Željino sijelo. Druženje u organizaciji HKUD-a »Željezničar« iz Osijeka nije imalo samo donatorski karakter zbog prikupljanja novca za financiranje puta društva na portugalske Azore, već je cilj bio i dobro se zabaviti.

U zabavi do ranih jutarnjih sati uživalo je 460 gostiju za stotinu odnosno 50 kuna.

Na Željino sijelo su uz glazbenike članove HKUD-a »Željezničar« nastupili pjevač Stjepan Jeršek – Štef, koji je izveo blok slavonskih tamburaških pjesama, te »Slavonija band«. Sijelo su posjetili i glumci osječkog HNK s kojima članovi HKUD-a »Željezničar« pripremaju predstavu radnog naziva »Šokački kabare«. Riječ je o kabaretskoj predstavi koja bi se trebala odigrati u staroj dvorani »Doma željezničara«. Članovi ansambla povremeno su angažirani u osječkome HNK i u izvedbi opere »Ero s onoga svijeta« i drugim predstavama.

Sijelo je bilo organizirano poput *pinkl bala*, tj. svatko je donio jelo i piće. Bila je organizirana i tombola na kojoj je prva nagrada bila



televizor, druga cirkularna pila, a treća mikrovalna pećnica. Iako su sretni dobitnici bili zahvalni, nagrada im nije bila u prvome planu. Najvažnije je bilo zabaviti se s prijateljima. Budući da je na sijelo bilo i dosta željezničara, bilo je i željezničarskih tema za razgovor. Ipak HKUD »Željezničar« čine željezničari, članovi njihove obitelji ili ljudi koji su na neki način vezani uz željeznicu.

Izložba Ivica Kovača

Putovanja su svakodnevnica i nadahnuće

U zagrebačkoj »Galeriji osam« na Valentinovo 14. veljače otvorena je peta izložba Ivica Kovača, strojovođe i umjetnika.

U organizaciji Udruge umjetnika »Vjekoslav Majer«, na Dan zaljubljenih organizirana je i zanimljiva modna revija. Zagrebački strojovođa HŽ Putničkog prijevoza, inače diplomirani inženjer željezničkog prometa, slika od rane mladosti, a specijalnost su mu krajobrazi, ulje na platnu i paste. Putovanje mu je svakodnevnica, nadahnuće i izazov.

/ Ova je postava zadivljujuća. Slike imaju svježe boje, zadivljuje način slikanja, fino brušena naiva, iako su slike realistične – kazala je na otvorenju izložbe Ljiljana Šiljak, predsjednica Udruge slikara »Vjekoslav Majer«.

Slike Ivica Kovača većinom su rađene u tehnicu ulja na platnu i paste, a najčešće slika mostove i livade, krajolik pred nevrjeme, kornje, lovačke kuće, obalu Odre, šumu i drugo. Naslikao ih je između svojih svakodnevnih putovanja na koja ide kao strojovođa, jer mu je taj posao profesija, dok mu je slikanje postalo navika i opsesija.

/ Piše: Boris Čavar
/ Foto: Boris Čavar

Ženski rukometni klub »Lokomotiva«

Juniorke trenutačno prve u 2. ligi

Druga ekipa rukometašica »Lokomotive«, u kojoj većinom nastupaju igralice rođene 1996. i 1997., trenutačno zauzima prvo mjesto u Drugoj hrvatskoj ligi. Premda im rezultatski uspjeh u toj konkurenciji nije prioritet, plasman ipak svjedoči o talentiranoj generaciji i izvrsnome radu u klubu.

Ženski rukometni klub »Lokomotiva« Zagreb proslavio je 1. veljače 2014. šezdeset i peti rođendan. Visoka profesionalna razina i vrhunski rezultati

se u istoj ligi istodobno natječu dvije ekipe iz istoga kluba. Klupska strategija je da naše igralice, uz redovito pohađanje škole, što više nauče o sportu kojim se bave, a one najtalentiranije i najupornije potom uđu u prvu ekipu. Uz talent potrebno je i jako puno rada jer su za seniorsku ekipu postavljeni vrlo visoki kriteriji. Naše igralice, kako bi stjecale potrebno iskustvo, stoga često igraju prijateljske utakmice sa seniorskim ekipama iz Prve lige.

Mlade igralice juniorskog i kadetskog uzrasta »Lokomotive« igraju rukomet neopterećene rezultatima, no za seniorsku ekipu se to ne bi moglo reći jer su motivirane izazovom da ukinu dugogodišnju



gornji red: Nataša Kolega, Ivana Markov, Matea Sertić, Ivana Krešić, Petra Božić, Maja Kett Karader, Robert Papić; donji red: Ana Vlašić, Marina Spaić, Klara Košćec, Bernarda Calušić, Iva Burić, Dorotea Prevendar

odlike su igračica »Lokomotive« proteklih godina. U klubu, u sklopu kojega djeluje i škola rukometa, trenutačno je oko 400 rukometašica. Iako svoje prve korake u rukometu naprave već u prvom ili drugom razredu osnovne škole, put do ulaska u seniorsku ekipu traje jako dugo i nije uvijek izvjesno da će do ulaska i doći. Nakon završene rukometne škole najtalentiranije djevojčice ulaze u ekipu »Lokomotive 5« za najmlađi uzrast. Počinje se sa četrdesetak igračica, među kojima se onima najboljima omogućuje prelazak na višu razinu. Svaka rukometašica želi igrati u prvoj ekipi.

Trenutačno se na prvome mjestu tablice Druge hrvatske lige za seniorke nalazi ekipa »Lokomotive 2«, koja se istodobno uspjela plasirati u finale Kadetskoga prvenstva Hrvatske. U toj uspješnoj ženskoj ekipi rukometašice rođene 1996. i 1997. igraju zajedno punih šest godina. Ekipa »Lokomotive 2« trenutno zauzima prvo mjesto na tablici Druge hrvatske lige.

Prema mišljenju trenera Roberta Papića, trenutačna prva pozicija je realna s obzirom na to kako se i koliko u proteklome razdoblju radilo u klubu:

/ Ako bi »Lokomotiva 2« i uspjela ući u Prvu hrvatsku ligu, ona se neće smjeti natjecati zbog postojećih pravila koja ne dopuštaju da

prevlast igračica »Podravke« na rukometnoj sceni. O tome da to nisu samo želje svjedoče i rezultati »Lokomotive« postignuti u protekloj i ovoj godini u Regionalnoj ligi.

Trener Papić smatra da je došlo vrijeme za promjenu odnosa snaga u ženske rukometu:

/ Lokomotiva trenutačno ima odličnu ekipu, a rezultati iz prošle i ove godine idu nam u prilog. Mislim da ćemo ove godine uspjeti dokazati da smo najbolja ekipa u Hrvatskoj te da ćemo od »Podravke« preuzeti prevlast.

Trenerica Nataša Kolega, istaknula je da je jako teško ući u seniorsku ekipu i istodobno uskladiti studij s vrhunskim sportom:

/ Neke od igračica, po isteku juniorskog staža, prelaze iz »Lokomotive« u druge rukometne klubove u Prvoj ili Drugoj hrvatskoj ligi. Naše igralice nastojimo usmjeriti kako da uspješno usklade svoje školske obveze s onima klupskima. Neke od igračica iz generacije 1994. i 1995. trenutačno su *posuđene* klubovima u Zaprešiću i Dugom Selu, dok ostale povremeno treniraju s igračicama iz seniorske ekipe. Starije rukometašice Ines Lisjak, Nikolina Tvorić i Dorotea Prevendar povremeno igraju u našoj prvoj ekipi.

Baranja

Baranja se dijeli na mađarski i hrvatski dio. Na hrvatskome dijelu okružena je dvjema rijekama, Dravom i Dunavom. Glavna karaktersitika Baranje je prekrasna ravnica. Također, u Baranji se nalaze brdovita područja idealna za vinograde i proizvodnju vina, po čemu je taj kraj nadaleko poznat. Tamo se uspješno uzgajaju neke od najpoznatijih sorti grožđa kao što su merlot, cabernet, sauvignon, frankovka, građevina te mnoge druge.

ječ je o području velike bioraznolikosti jer tamo živi i raste oko 2000 životinjskih i biljnih vrsta. I turizam cvjeta, i to seoski i ekoturizam. Do Kneževih Vinograda vodi prekrasna vinska cesta okružena vinogradima s obje strane. Kneževi Vinogradi selo su s vrlo lijepom i zanimljivom arhitekturom. Seoske kuće sagrađene su sa stupovima na verandi, a zidovi ukrašeni ornamentima dobivenima posebnim valjkom za bojenje. Danas je takve gradnje sve manje te prevladavaju moderno sagrađene kuće. To je šteta jer time sela i kuće gube na posebnosti. U samome središtu Kneževih Vinograda smjestio se podrum »Be-lje« iz 17. st. koji je prava turistička atrakcija mjesta. Mnoge skupi-ne turista dolaze obići podrum vrlo impresivnih dimenzija. Vina su



Uz bogatu ponudu vrhunskih vina dolazi i vrhunska gastronomska ponuda, a nezaobilazan je i riblji paprikaš. Primjetan je veliki utjecaj mađarske kuhinje jer se često koriste paprika, pogotovo ljuta, i bijeli luk. Riječna riba može se kušati spravljena na sve načine u mnogobrojnim restoranima u Karancu, Suzi, Zamjencu i drugdje.

Jela od divljači, slatkovodne ribe (šaran, štuka, som, smuđ), žablji krakovi, puževi, vrhunski kulen i drugo smo su djelić bogate ponude.

U Baranji se na svakome koraku vidi utjecaj Mađarske i Srbije. U svakome selu mogu se vidjeti tri crkve: rimokatolička (hrvatska), pravoslavna (srpska) i reformatorska (mađarska). Natpisi i nazivi su na hrvatskome i mađarskome jeziku te na latinici i ćirilici.

Na proputovanju Baranjom prvo smo svratili u mjesto Bilje poznato po dvorcu Eugena Savojskog. Taj je austrijski vojskovođa dao sagrađiti dvorac u 18. st. Koristio ga je uglavnom ljeti i za lov. U njemu je boravio vrlo rijetko. Do danas je dvorac nedovoljno povijesno i arhitektonski istražen. Smjestio se na samome rubu močvarnog i poplavnog područja Kopačkog rita.

Kopački rit poplavno je područje u Baranji između Drave i Dunava, a kao park prirode utemeljen je 1976. godine. To je najveće mriještilište slatkovodne ribe i najvažniji ornitološki rezervat u Hrvatskoj. Ri-

uistinu izvrsna, a najstarije vino Cabernet Franc je iz 1949. godine. Put nas je dalje vodio u Karanac. U Karancu do punog sjaja dolazi ljepota kuća s velikim kapijama, dvorištima i stupovima na verandi. To je pravo baranjsko selo, primjer kako se nekada gradilo i živjelo. Tamo se može obići pravi salaš te posjetiti restoran koji u svojem dvorištu ima muzej antikviteta, selo sagrađeno na početku stoljeća. Tamo je prikazan seoski život –štale, brijajnice, krčma, stambena kuća, kola za konjsku zapregu i stara oruđa koja su se koristila u poljoprivredi.

Obilazak salaša također je pravi doživljaj. Tamo se mogu organizirati plovdba Dunavom, jahanje, biciklizam, ribolov i razne druge aktivnosti. Naravno, uz domaću kuhinju i neizostavna vina.

Na putu prema našoj zadnjoj postaji Zamajevcu prošli smo kroz selo Suza. U Suzi se nalazi zanimljiva krčma »Kovač čarda«, gdje se može okrijepiti uz riblji paprikaš. Selo je poznato po voćarstvu. Stigavši u Zmajevac, primijetili smo zanimljivu strukturu tla. U pjeskovitome tlu stanovnici su sagrađili podrum, koji udubljeni u brda izgledaju vrlo zanimljivo. Tu možete skoro na svakom koraku kušati i kupiti razna vina. Mnogo gostiju iz Mađarske dolazi u Zmajevac na izlet i u razne restorane. Selo je uistinu posebno i zanimljivo zahvaljujući zgradama u secesijskome stilu, ukopanim podrumima te podrumskim kućicama.

Peru

Jedinstveno iskustvo

Za petotjedno putovanje po Peruu i Boliviji opsežno sam se pripremala pomno planirajući rutu i šaljući brojne zahtjeve za ugošćivanje preko couchsurfinga.



Djevojčica u narodnoj nošnji

Sletjeli smo u Limu. Već sljedeći dan planirali smo otputovati u Icu. Zato smo Limu razgledali odmah po dolasku i ostali u središtu grada do večeri. Budući da prtljagu nismo nigdje mogli ostaviti, morali smo ju *tegliti* sa sobom po cijelome gradu, što nije baš bilo ugodno. Na glavnom trgu prišao nam je neki čovječuljak i započeo razgovor s nama. Ponudio nam je pomoć rekavši da ruksake možemo ostaviti u obližnjem hotelu na recepciji jer on ima prijatelje koji tamo rade. Nakon kraćeg vijećanja odlučili smo početi s

njim i vidjeti o kakvom je hotelu riječ. Na tamošnjoj vrućini torbe su nam uistinu bile preteške. U hotelu nisu bili oduševljeni kada su vidjeli našega novog znanca, ali ipak su nam pristali pomoći. On nas je nakon toga odveo na još neka mjesta koja smo željeli obići, a na kraju nas je dočekalo i iznenađenje – odveo nas je u jedan lokal čiji je vlasnik iz Crne Gore. Vlasnik lokala nas je pozdravio vrlo srdačno, sjeo s nama na pivo i upozorio nas da naš »prijatelj« baš i nije najpoznatija osoba na svijetu (što je i bilo za pretpostaviti). Na kraju nam je dao još nekoliko dobrih savjeta, upozorio nas na opasnosti Lime te nam rekao da mu se javimo ako nešto zatrebamo. Nakon što smo pokupili svoje stvari, bilo nam je žao našeg čovječuljka pa smo mu dali nešto novca.

Naš domaćin *couchsurfer* živio je dosta daleko od središta grada pa smo platili vožnju taksijem. Vožnja je bila uistinu posebna – kako bi izbjegao gužve, vozač je povremeno silazio s asfalta i vozio po blatu i prašini uz cestu. Iako smo kod Roberta ostali samo jednu noć i već rano ujutro otputovali u Icu, ostao nam je u jako lijepome sjećanju. Ica je po mnogočemu bila ekstremno iskustvo. Zaposlenici kolodvora odgovarali su nas od namjere da odsjednemo kod našega sljedećeg domaćina jer je, navodno, dio grada u kojemu on živi jako opasan. Kada je Ricardo stigao po nas u pratnji prijatelja i jedne Izraelke koja je stigla ranije toga dana, rekao je da ćemo pješke otići do njegove kuće, a na naše zabrinuto pitanje o sigurnosti samo je odmahnuo rukom i nasmijao se, rekavši da to nije istina.

Ono što nas je dočekalo u kući može se opisati kao najskromniji mogući *couchsurfing*. Kao prvo, on uopće nije živio u toj kući, nego negdje u susjedstvu. Prolazili smo kroz hodnike nekih drugih ljudi koji su samo šutke gledali u nas, da bismo na kraju došli do nekakvog sobička zaključanog lokotom. Unutra je bio jedan krevet i malo mjesta na podu. Na prozorima nije bilo stakla, a po zidovima su bili ispisani razni natpisi. Budući da je Izraelka Lee došla prije nas, ona

je dobila krevet, a mi smo dobili ono malo mjesta na podu za vreće za spavanje. Tuša nije bilo, a nekakav zajednički zahod nalazio se u prizemlju, u kojemu je povremeno bilo tekuće vode. Priznajem da su nas uvjeti pokolebali. Dok su nas Ricardo, njegovi prijatelji i naša



Arequipa



Djevojčica iz Nazca



Islas Ballestas

cimerica čekali da ostavimo stvari i uzmemo ono što nam treba za izlet u pustinju, poluglasno smo među sobom mrmljali:

- »A da ipak nađemo neki hostel?«
- »Ne znam. Što ti misliš? Možda se uvrijede.«
- »Ma, ako je dovoljno dobro za nju, dobro je i za nas. Ostajemo. Ali samo jednu noć. Hajdemo sutra dalje!«

Tako smo ostali. Izlet na dine na rubu pustinje Atacame bio je jedan od najzbudljivijih događaja na putovanju. Čim je krenuo, naš *buggy*, vozilo za vožnju po pijesku, vozio je luđe od najstrašnijeg vlaka u zabavnome parku: gore-dolje po dinamama, po rubu, pa opet strmoglavo u podnožje i s većim zaletom uvis! Poseban osjećaj bio je pri spuštanju na *sandboardu*. Doduše, nitko iz našeg vozila nije znao *bordati* pa smo svi to radili potrbuške, ali svejedno je osjećaj bio neopisiv! Kao i zalazak sunca među dinamama. Nakon tog izleta još dugo smo nalazili pijesak u džepovima, čak i nakon povratka u Zagreb.

Vrlo rano sljedećeg jutra napustili smo Icu, unatoč svemu, s pozitivnim dojmovima. I naša *cimerica* Lee krenula je s nama. Uputili smo se na otoke Islas Ballestas, zvane i Galapagos za siromašne. Ondje smo iz brodića mogli promatrati i fotografirati tuljane i morske lavove kako se sunčaju, a vidjeli smo i više vrsta ptica, među kojima i pla-

vonoge blune te Humboldtove pingvine. Dok smo čekali svoj brodić, društvo su nam pravili golemi pelikani. Navikli na ljude, prilazili su nam sasvim blizu i strpljivo pozirali u nadi da će dobiti hranu.

Nakon velegrada, pustinje i otoka prekrasne faune, ponovno smo se Panamericanom uputili prema jugu. Iste večeri stigli smo u Nazcu, gdje su nas čekala nova čuda. Ondje nismo imali smještaj kod *couchsurfera* pa smo odmah po dolasku potražili hostel. Zapravo ga nismo ni morali tražiti jer su nas vlasnici hostela zaskočili prije nego što smo stigli izići iz autobusa. Odlučili smo se za jednog simpatičnog, krupnog mladića koji nas je odveo u svoj novootvoreni



Festival u Puno

hostel. Za cijenu sobe smo se, naravno, cjenkali, kao i za cijenu leta avionom iznad poznatih tajanstvenih crteža (*las líneas de Nazca*). Riječ je o golemim geoglifima koji prikazuju razne životinje, ali i apstraktne motive. Dimenzije su im i do 200 m, a načinjeni su u sušnome terenu, najvjerojatnije između 5. i 7. stoljeća. Crteži su savršeno očuvani zahvaljujući činjenici da ondje nikada ne pada kiša i da gotovo nema vjetera. Njihova svrha može se samo nagađati, a dobro se mogu vidjeti jedino iz visine. Let Cessnom bio je sam po sebi gotovo jednako uzbudljiv kao i ono što se iz nje vidjelo, iako moram priznati da mi je uzrokovao blagu mučninu pa sam bila sretna kad je završio. Navečer smo krenuli u šetnju gradom, a na ulici smo s lokalnim stanovnicima večerali piletinu koju su pred nama pripremali na jednome uglu. Kasnije smo na glavnome trgu prisustvovali predizbornome koncertu uoči izbora za gradonačelnika, na kojemu su prateći vokali bile neobično odjevene mlade djevojke.

Sljedeći na našem popisu bio je grad Arequipa, zvan i Bijeli grad. I zaista, ondje prvo upada u oči bjelina njegove kolonijalne arhitekture. I ondje smo morali odsjesti u hostelu jer nismo našli domačina. Ali i ondje smo uspjeli malo sniziti cijenu smještaja. Nakon šetnje gradom uplatili smo izlet u kanjon Colca za sljedeći dan. To je jedan od najdubljih kanjona na svijetu (po nekim podatcima i najdublji), a doseže dubinu od 4160 m. Osim prekrasne prirode i veličanstvenih kondora koji su nas nadlijetali, tijekom toga dvodnevnog izleta obišli smo i nekoliko malih gradova. Prvi dan izleta boravili smo na visini od gotovo 5000 metara. Iako smo svi pili čaj od koke i žvakali njezino lišće kako bismo spriječili ili barem ublažili visinsku bolest, mene je prilično »lupila«. Dobila sam čudnu glavobolju koja se selila po mojoj glavi – prvo u predjelu čela, potom u predjelu zatiljka, pa na sredini. Osjećala sam i strašnu malaksalost i mučninu pa nisam mogla jesti gotovo ništa. Upozorili su nas da u takvome slučaju jedemo što laganiju hranu i pijemo puno tekućine. Bilo mi je malo bolje dok smo predvečer bili u prirodnome termalnom bazenu. Temperatura vode iznosila je oko 38 stupnjeva. Čim sam izašla iz bazena, stanje mi se ponovno pogoršalo te mi nije padalo na pamet da idem večerati. Jedva sam se dovukla do hotelske sobe, istuširala i srušila u krevet, gdje me počela tresti groznica. Moj suputnik, koji nije osjetio

nikakve tegobe, uputio se u gradić kako bi pokušao pronaći nešto lagano za jelo. Posljednjim snagama sam mu promrmljala nekoliko španjolskih rečenica koje bi mu u tome podvigu mogle zatrebati, a on ih je zapisao na komadić papira. Srećom, uspješno se vratio s »plijenom« pa smo večerali kruh s marmeladom. Drugo jutro probudila sam se kao da ništa nije bilo – svježja, odmorna i spremna za nove pobjede. Kada sam se aklimatizirala, u drugim mjestima na sličnoj nadmorskoj visini više nisam imala nikakvih problema.

Nakon Arequipe uputili smo se u grad Puno na obali jezera Titicaca, najvišeg plovnog jezera na svijetu. Puno se nalazi na oko 3800 m



Na ulicama Puna

nadmorske visine. Putovali smo noću te smo stigli već oko 5.00 sati. Naš domaćin nam je rekao da ga nazovemo kada stignemo na autobusni kolodvor, koliko god rano bilo. Došao je po nas taksijem, odveo nas kući i vratio se spavati. Rekao nam je da vode ima samo do 9.00 sati pa sam se odlučila odmah istuširati. Nije bilo tople vode, a u to doba dana bilo je poprilično hladno. U kući, naravno, nije bilo grijanja. Istuširala sam se na brzinu, a najgori dio bilo je pranje kose u ledenoj vodi. Naš domaćin John nije govorio engleski pa sam preuzela svu komunikaciju na španjolskom. Živio je sa svojim jako simpatičnim ocem. On je u podrumu kuće imao malu tvornicu tekstilnih proizvoda s nekoliko zaposlenika.

Puno je prilično živ grad, a kao i svugdje drugdje u to vrijeme, na ulicama je svake večeri bilo raznih događanja vezanih uz izbore za gradonačelnika. Iznenadilo nas je koliko su Peruanici predani pristaše svojih odabranih političkih opcija. Svatko od kandidata imao je bučnu pratnju, puno zastava, natpisa, kolone svojih ljudi na rikšabiciklima i slično. Puno je bio i dobro mjesto za kupovinu pletenih proizvoda kao na primjer tradicionalnih vunjenih kapa. Kao i za većinu drugih stvari, i za njih smo se, naravno, cjenkali.

Iz Puna smo otišli na jednodnevni izlet po otocima Uros i otoku Taquile. Uros je skupina umjetnih plutajućih otoka načinjenih od totore, jedne vrste suhe trske. Od te biljke načinjeno je sve, pa čak i kuće i brodovi. Kada je svježja, totora služi i za jelo. Stanovnici tih otoka jako su srdačni i skupinama turista rado objašnjavaju sve o svojem načinu života. Nakon plovidbe u brodu napravljenom od totore posjetili smo i Taquile, prirodni otok, čiji su nam stanovnici pokazivali svoje načine pletenja i tkanja. Pletenje je muški posao, a tamošnji muškarci nadmeću se tko će isplesti bolju kapu, pojas ili torbicu u kojoj se nosi lišće koke, što su među ostalim i uvjeti za prošnju ruke njihovih odabranica. Ako se pokaže da su vješti u pletenju, bit će biti u stanju uzdržavati obitelj. Nakon prezentacije izrade rukotvorina i tradicionalnog plesa povelu su nas i u razgledavanje toga prekrasnog otoka. Iste večeri vratili smo se u Puno, nakon čega nas je čekala naša bolivijska ruta. Nakon nekoliko tjedana u Boliviji vratili smo se u Peru kako bismo se upustili u našu zadnju pustolovinu na tomv putu – Cusco, Inca Trail i Machu Picchu.

Savez hrvatskih željezničara u Zagrebu (1939. – 1945.)

Snažna organizacija kratka vijeka

Dana 12. listopada 1939. u prostorijama Hrvatskoga radničkog saveza u Frankopanskoj ulici br. 7/III održana je konstituirajuća skupština Saveza hrvatskih željezničara. Na konstituirajućoj skupštini bilo je 125 članova, isključivo željezničkih namještenika svih struka.

Privremeni odbor činili su predsjednik Josip Klobučar, potpredsjednik Oto Gebhard, tajnik Ljudevit Sajko i odbornici Mato Falmović, Josip Smrček, Jure Asančaić, Antun Žmikić, Josip Zovko i Jakob Preger.

Na skupštini prihvaćena su Pravila Saveza hrvatskih željezničara. Odobrio ih je 6. studenoga 1939. Odio za unutarnje poslove Banke vlasti Banovine Hrvatske. Savez je djelovao na cijelome području Banovine Hrvatske u cilju unapređenja narodnih, staleških i prijateljskih osjećaja, zastupanja i zaštite gospodarskih, moralnih i socijalnih interesa članova, proširivanja znanja članova te moralnog i materijalnog pomaganja članovima i njihovim obiteljima.

Savez je ostvarivao svako pravedno i socijalno nastojanje koje je bilo u zajedničkom interesu hrvatskih željezničara kao cjeline ili pojedinih skupina i struka, radio je na boljem materijalnom stanju svojih članova osnivanjem, proširivanjem ili spajanjem već postojećih ekonomskih ustanova, među članstvom propagirao je namirivanje potreba samo domaćom robom i na svojim narodnim i zadružnim izvorima, organizirao je predavanja, poučna putovanja, osnivao knjižnice i izdavao staleško glasilo, pomagao je ili preuzimao izdavanje stručnih djela, pružao je članstvu besplatnu pravnu zaštitu u svim sporovima koji su proizlazili iz službenih odnosa, davao je članovima savjete i upute u službenim i pravnim predmetima, prema mogućnostima osnivao je oporavišta, željezničarske domove i domove za siročad, olakšavao odgoj i školovanje djece onih svojih članova koji su trebali pomoć, u slučajevima smrti člana štitili su sve interese iz službenih i društvenih odnosa udovica i siročadi preko obiteljskog zastupnika, a u stručnim pitanjima davao je inicijativu i svoje mišljenje.

Imovinu Saveza činila je imovina središnje uprave, podružnice i strukovnih sekcija. Saveznu imovinu činili su tekući prihodi, fondovi, pokretne i nekretnine. Prihodi Saveza bili su upisnina i članarina, darovi i ostavštine, kamate i prihodi od savezne imovine, prihodi od zabava, izleta i drugih saveznih priredaba te prihodi saveznoga glasila i drugih publikacija. Članom Saveza mogao je postati svaki aktivni ili umirovljeni željezničar svih željeznica javnog prijevoza. Članstvo unutar Saveza dijelilo se na glavne strukovne sekcije: činovnici (prometni, administrativni i tehnički), strojovođe, ložači, vlakopravno i razvrstavajuće osoblje, kolodvorsko osoblje i osoblje drugih jedinica kao i centrala (direkcija, spremište materijala, radio), pregledači vagona, građevinsko osoblje, i to nadzornici pruge, nadzornici signala i brzojave te ostalo osoblje sekcija održavanja pruge, osim činovnika i radnika, radnici (razvrstani po Pravilniku o radnicima) i umirovljenici.

Osim navedenih, mogle su se osnivati i druge strukovne sekcije. Za vođenje poslova pojedinih strukovnih sekcija članovi svake sekcije birali su strukovni odbor, a pri podružnicama imenovani su strukovni povjerenici pojedinih struka koji su održavali vezu između članova i strukovnih odbora.

Sporovi koji su nastajali iz saveznih odnosa između članova rješavao je Časni sud. Savez hrvatskih željezničara kao stručno-staleška



organizacija mogla je osnivati fondove u svrhu pomaganja svojim članovima i jačanja organizacije. Fondove su osnivali središnji upravni odbor i odbori strukovnih sekcija te su njima upravljali prema posebnim pravilnicima koje su odobravale mjerodavne glavne skupštine.

Središnja uprava, podružnice i strukovne sekcije mogle su imati svoje zastave u hrvatskim narodnim bojama. U sredini trobojke, s desne strane nalazila se kombinacija zlatom izvezenoga krilatog kotača s raširenim krilima, a s lijeve strane isto tako izvezeni hrvatski državni grb. Koplje je bilo jednostavni metalni šiljak. Društveni znak imao je oblik emaljiranoga štita s hrvatskim državnim grbom i zlatnokrilatim ili crnokrilatim kotačem u samome štitu.

Rješenjem Odjelnog predstojnika Odjela za željeznice i promet iz travnja 1941. za povjerenika Saveza hrvatskih željezničara u Zagrebu postavljen je Mijo Delač.

Ministarstvo unutrašnjih poslova Federalne Hrvatske donijelo je 12. lipnja 1945. Odluku o raspuštanju Saveza hrvatskih željezničara. Likvidaciju Saveza na području Hrvatske proveo je njegov povjerenik Franjo Culjak, koji je cjelokupnu imovinu Saveza predao Zemaljskom akcionom odboru jedinstvenih sindikata radnika i namještenika za Hrvatsku u Zagrebu.

/Sava sredinom veljače



/ Foto: Dragutin Staničić

/ Viteški turnir u Donjoj Stubici



/ Foto: Branimir Butković