

ŽELJEZNIČAR

broj 821/ travanj 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Praznik rada





/ IZ SADRŽAJA

- /4 Predstavljen projekt modernizacije i izgradnje drugog kolosijeka od Dugog Sela do Novske
- /5 Kinezi zainteresirani za željeznice i luke
- /6 Restrukturiranje
- /9 Pomorsko tržište odradilo je posao
- /14 Završen remont na 16 kilometara pruge od Zagreba prema Sisku
- /18 Akcija koja je razveselila Hrvatsku
- /27 Poštanski blok »Mostovi i vijadukti« najljepša marka u 2013.
- /28 Željeznice u Sloveniji
- /30 Veliki štrajk željezničara u travnju 1920.

/ IMPRESSUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Darko Peričić

Uredivački 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: Na Zelenome mostu

Fotografiju na naslovnici snimio: Branimir Butković

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeva 12

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

telefaks: 01/457 21 31

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

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

Tijekom proteklog mjeseca završeni su radovi u kolodvoru Okučani, a preostali dio radova na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim postrojenjima izvodit će se do drugog tromjesečja ove godine. Također su završeni radovi na dvije dionice od Zagreba do Siska. Dionice od Zagreba do Klare i od Turopolja do Velike Gorice ukupno su dugačke 16 kilometara i zahvaljujući onome što je do sada napravljeno, bit će omogućeno skraćivanje vremena putovanja prema Sisku. Osim što je omogućena brža i sigurnija vožnja, na pruži su uređeni peroni, kolodvori i stajališta, a postavljena je i nova rasvjeta, što će putnicima ponuditi kvalitetniju uslugu. Radovi će biti nastavljeni na dionici od Grede do Novske, a u tijeku su radovi na Zelenome mostu u Zagrebu i u kolodvoru Sisak. Uz to, u roku od dva mjeseca završit ćemo remont obaju kolosijeka između Borongaja i Sesveta, čime ćemo putnicima omogućiti sigurnije i brže putovanje od Zagreba do Dugog Sela. Ove radove spominjem ponajprije zato što

će njihov završetak omogućiti neometane vožnje velikog broja putnika koji svakodnevno putuju tim relacijama.

U svjetlu marketinške akcije traženja slogana HŽ Putničkog prijevoza gotovo svi mediji prenijeli su jasno izrečen stav putnika o željezničkome sustavu kao cjelini. Istina je da je željeznički sustav podijeljen, no neovisno o tome, radovi koji se izvode na prugama otežali su tijek putničkog prijevoza. Na taj način dio kritika »kojima se smijala cijela Hrvatska« ide i na račun HŽ Infrastrukture, uz napomenu da će radovi spomenuti na početku teksta sigurno pridonijeti kvalitetnijoj usluzi prijevoza putnika. Uz ostalo, to je jedan od ciljeva svih naših ulaganja i radova koji se izvode ili će se izvoditi na našim prugama. Također je jasno kako će iz istih razloga i u sljedećem razdoblju biti poteškoća u prometu. Trudit ćemo se da one budu što manje, a isto tako može se očekivati da će i HŽ Putnički prijevoz prihvatiti kritike izrečene na njihov račun.

U Novskoj smo 9. travnja predstavili za nas vrlo važan projekt modernizacije i izgradnje drugoga kolosijeka od Dugog Sela do Novske, a 14. travnja u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture izaslanstvu iz Kine, koje je predvodio Li Guoyong, generalni direktor Uprave infrastrukture Državne komisije za razvoj i reforme, predstavljene su mogućnosti i ulaganja u riječki prometni pravac te riječka luka.

Radovi koji se trenutačno izvode na našim gradilištima iziskuju velike napore naših radnika koji su itekako zaslužni za poštivanje planiranih rokova. Stoga bih na kraju svim našim zaposlenicima i njihovim obiteljima želio čestitati Praznik rada.

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



Novska

Predstavljen projekt modernizacije i izgradnje drugog kolosijeka od Dugog Sela do Novske

Nakon što je prethodno obišla u cijelosti rekonstruirani kolodvor u Okučanima, Uprava HŽ Infrastrukture uputila se u Novsku, gdje je 9. travnja u dvorani Pučkoga otvorenog učilišta održana prezentacija projekta, odnosno pripreme projekta i projektne dokumentacije unaprjeđenja i obnove pruge Dugo Selo – Novska te gradnje drugog kolosijeka na toj 95 kilometara dugoj dionici koridora RH1.



Vlado Klasan



Pablo Benito

Uoči prezentacije, okupljene goste pozdravio je gradonačelnik Novske Vlado Klasan, koji je tom prigodom rekao kako idealan zemljopisni položaj ilustriraju ukršteni putovi na grbu grada te kako vjeruje da će gradnja pruge potaknuti zapošljavanje i vratiti brojke zaposlenih na one prijeratne. Zamjenik županice sisačko-moslavačke Ivan Nekvapil izrazio je zadovoljstvo činjenicom da veliki željeznički infrastrukturni projekti prolaze županijom te dodao da će županijske vlasti pružiti svu potrebnu potporu.

Zadovoljstvo time što je Novska domaćin prezentacije izrazio je i predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Darko Peričić:

/ U ovome trenutku Novska je središte željezničkih zbivanja. Upravo dovršavamo modernizaciju pruge Novska – Okučani, ovdje predstavljamo pripremu projekta za dionicu Dugo Selo – Novska, a ne treba zaboraviti ni remont pruge Greda – Sunja – Novska kojim ćemo osigurati alternativni pravac tijekom radova na koridoru. Prva faza projektiranja obnove i izgradnje drugoga kolosijeka na relaciji Dugo Selo – Novska počela je u lipnju 2011., a ovdje predstavljamo 2. i 3. fazu istog projekta za koji je ugovor potpisan 4. studenoga 2013. između HŽ Infrastrukture i konzorcija koji čine tvrtke TYPSA i INECO iz Španjolske, Egis Rail SA iz Francuske i Inženjerski projektni zavod iz Hrvatske. Vrijednost investicije procjenjuje se na 572,5 milijuna eura, a početak radova planiran je za 2017. godinu. Do tog roka ostalo je još dosta posla na pribavljanju odobrenja i dozvola te otkupu zemljišta, pri čemu će nam od velike važnosti biti podrška lokalnih zajednica. Sredstvima EU-a završeni su projekti modernizacije dionice Tovarnik – Vinkovci, uveden je novi sustav signalno-sigurnosnih uređaja na Zagreb GK i pri kraju su radovi na dionici Okučani – Novska. Natječaj za pro-

jektiranje dionice Vinkovci – Okučani je raspisan i taj će se projekt sufinancirati sredstvima iz EU-ovih fondova. Sredinom godine završit ćemo modernizaciju pruge Dugo Selo – Borongaj, a najesen vlastitim sredstvima počinjemo modernizaciju pruge od Zagreb GK do Savskog Marofa. Sva ta ulaganja, uz ostalo, omogućit će voznu brzinu vlakova od 160 km/h na cijeloj trasi X. koridora koji prolazi kroz Hrvatsku, a ukupna vrijednost investicija bit će oko osam milijardi kuna.

Prezentaciju projekta, u ime konzorcija projektanata, održao je Pablo Benito. Novi drugi kolosijek bit će nadograđen uz postojeći od Dugog Sela do Kutine, a potpuno nova pružna trasa gradit će se na u dužini od deset kilometara od Kutine do Lipovljana koja će se po staroj trasi nastaviti do Novske. Na pružnoj dionici dugoj 95 kilometara bit će šest kolodvora (Dugo Selo, Ivanić-Grad, Popovača, Kutina, Banova Jaruga i Novska) i dvanaest stajališta. Bit će sagrađena 24 mosta, a modernizacijom će se ukloniti 37 željezničko-cestovnih prijelaza, ugradit će se suvremeni signalno-sigurnosni uređaji i sustav upravljanja prometom, a pruga će u cijelosti udovoljavati europskim standardima interoperabilnosti.

Zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić naglasio je kako je željeznica prioritet ove vlade, a sva ulaganja ostvaruju se već

niz godina uz podršku Europske unije, prvo kroz pretprijetne programe ISPA i IPA, a sada i kroz strukturne fondove.

/ Ulaganja u prometnu infrastrukturu trebaju biti podrška ekonomskom i socijalnom razvoju Hrvatske i služiti jačanju gospodarstva i turizma. Postavili smo jasne prioritete i dugoročne ciljeve na tragu EU-ovih politika. To su modernizacija željeznica i razvoj intermodalnog prijevoza u cilju uspostave djelotvornog i konkurentnog prometnog sustava. To je ujedno strateški prioritet Vlade RH koje je donijela Odluku o osnivanju Povjerenstva za željeznicu. Koordinacija revitalizacije riječkoga prometnog pravca i restrukturiranje željezničkoga prometnog sustava osnovni su ciljevi Povjerenstva – rekao je Antešić.

Sve okupljene pozdravio je i potpredsjednik Vlade RH Branko Grčić, koji je tom prigodom rekao:

/ Konkurentna željeznička prometna mreža naš je interes. Brži i sigurniji prijevoz povećat će kvalitetu života naših građana. Jasno je da samo održavanje pruga nisu dovoljna, već je neophodno podizati njihovu kvalitetu. To ne bi bilo moguće bez pomoći Europske unije i Vlade koja koordinira proces apsorpcije sredstava. Jasno je kako bi svi htjeli da sve teče brže, no procedura zahtijeva vrijeme. Ova dionica projektirat će se tri godine, a nakon toga predstoji još puno posla do gradnje. Zadovoljni smo time što smo odradili ogroman posao na pripremi projekata, a sama izvedba na terenu realizirat će se u novome mandatu. Investicije u infrastrukturu potaknut će razvoj gospodarstva, pogotovo građevinskog sektora koji je u krizi najteže stradao. EU-ova bespovratna sredstva ogroman su potencijal koji se mora iskoristiti. Sve to je velik posao, ali ogromne su i koristi za cijelo društvo.

Izaslanstvo NR Kine u posjeti Zagrebu i Rijeci

Kinezi zainteresirani za željeznice i luke

Veliki potencijali za kineska ulaganja u području željezničke infrastrukture i morskih luka u Hrvatskoj te dobra poslovna suradnja dviju zemalja upravo u tim područjima bile su teme razgovora održanih 14. travnja u MPPI-u između izaslanstva Narodne Republike Kine, koje je predvodio Li Guoyong, generalni direktor Uprave infrastrukture Državne komisije za razvoj i reforme, te hrvatskog izaslanstva, koje je predvodio ministar Siniša Hajdaš Dončić.



S kineskim izaslanstvom vlakom od Zagreba do Karlovca vozili su se predsjednici Darko Peričić i Dražen Ratković.

Ministar Hajdaš Dončić predstavio je ulaganja u željeznički koridor RH2 od Luke Rijeka do mađarske granice. Kineski gospodarstvenici pokazali su zanimanje za ulaganje u Luku Rijeka, jer je riječki pro-

metni pravac najbrži i najlakši za pristup kineske robe europskome tržištu od 500 milijuna ljudi.

Darko Peričić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, Danijel Krakić, direktor HŽ Carga, i Siniša Balent, član Uprave HŽ Putničkog prijevoza, prezentirali su poslovanje svojih tvrtki i planove razvoja, a sudeći po pitanjima, najviše interesa pobudili su kod predstavnika dviju kineskih državnih tvrtki COSCO i »The Third Railway Survey and Design Institute Group Corporation«.

Feng Boa, generalnog direktora COSCO-a, korporacije koja posjeduje više od 800 modernih trgovačkih brodova, te Fang Tianbina, zamjenika glavnog direktora tvrtke »The Third Railway Survey«, čije linije pokrivaju više od 1600 luka u više od 160 regija i zemalja svijeta, osobito su zanimala pitanja vezana uz zakonodavne okvire koncesija, povezanost Luke Rijeka s ostatkom zapadne Europe, ulaganja u željeznicu te brzine kojima će vlakovi voziti prugama nakon obnove i modernizacije. Kinesko je izaslanstvo upoznato s provedenim reformama, raspolaganjem sredstvima EU-a, do sada obnovljenom željezničkom infrastrukturom te planovima daljnjih ulaganja u cilju postizanja smjernica iz strategije »Europa 2020«.

Obje strane su se usuglasile da će nastaviti dosadašnju suradnju. Veleposlanica Narodne Republike Kine Deng Ying izrazila je vjeru kako će poslovna suradnja u skorjoj budućnosti rezultirati i provedbom zajedničkih projekata.

Nakon sastanka kinesko se izaslanstvo vlakom odvezlo do Karlovca, gdje su obišli željeznički kolodvor, a u Rijeci su brodom obišli Luku Rijeka, gdje je bila organizirana prezentacija na temu komparativnih prednosti Luke Rijeka.

Zamjenik gradonačelnika Rijeke Marko Filipović, ravnatelj Lučke uprave Vlado Mezak te predsjednik Uprave Luke Rijeka Vedran Devčić kineskom su izaslanstvu predstavili aktivnosti i razvojne planove Lučke uprave Rijeke, a posebno su se osvrnuli na projekt »Rijeka Gateway« te komponentu projekta novoga kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali.

Međunarodna suradnja HŽI-a i ŽSR-a

/ Piše: Ivana Zanki

EU-ovi fondovi – najvažniji izvor financiranja

Na poziv generalnog direktora Slovačkih željeznica (ŽSR) Štefana Hlinke, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture (HŽI) Darko Peričić i član Uprave Marko Car od 25. do 27. ožujka boravili su u službenom posjetu Slovačkim željeznicama. Nakon bilateralnih razgovora obišli su i neka gradilišta novih objekata koji se financiraju novcem iz EU-ovih fondova.

U sklopu službenog posjeta bio je organiziran obilazak tunela Turecký vrch kod grada Nové Mesto nad Váhom. To je prvi željeznički tunel sagrađen u Slovačkoj nakon 50 godina. Tunel je dug 1,8 km i projektiran je za brzine od 200 km/h. Poseban je po tome što nema klasičnu zastornu prizmu, nego je kolosijek položen na betonsku podlogu, što omogućuje dugoročnu stabilnost tračnica i znatno manju potrebu za održavanjem, a u cijelosti udovoljava tehničkim specifikacijama za interoperabilnost.

Nakon tunela Peričić i Car razgledali su tipično uređenje stajališta u blizini tunela, a potom su obišli gradilište novoga dvostrukog željezničkog mosta nad rijekom Vah u gradu Trenčinu. Obišli su i kolodvor u Trenčinu, gdje je u tijeku modernizacija kolodvorske infrastrukture, te kolodvor u Trenčianskoj Tepli, čija je modernizacija već završena. Ti projekti financirani su sredstvima iz EU-ovih fondova, a glavnina izvođača su domaće tvrtke.

Tijekom bilateralnog sastanka Peričića i Cara iz HŽI-a te generalnog direktora ŽSR-a Štefana Hlinke, zamjenika generalnog direktora za ulaganja i razvoj Jozefa Veselke, direktora investicija Štefana Sedláčka, direktora Službe za strategiju i vanjske odnose Petera Šišoláka i drugih obje su uprave razmijenile informacije o stanju i planovima obiju željeznica. Šišolak je prikazao tijek organizacijskih promjena, trenutnu organizacijsku strukturu, ciljeve ŽSR-a kao upravitelja infrastrukture, novi sustav izračuna naknada za korištenje infrastrukture, prometnu politiku i utjecaj EU-a, što je napravljeno do sada i kakvi su planovi sljedećeg Operativnog programa za promet 2014. – 2020. te strategije i planove modernizacije u razdoblju do 2022. U budućem investicijskom razdoblju ŽSR se najviše oslanja na sredstva iz EU-ovih fondova.

Peričić je iznio općenite informacije o željezničkoj infrastrukturi u Hrvatskoj te prikazao ulaganja u razdoblju od 2007. do 2013. i planirana ulaganja u razdoblju od 2014. do 2020. Govorio je i o izvorima financiranja te je prikazao nekoliko primjera projekata sufinanciranih sredstvima iz EU-ovih fondova.

Tijekom razgovora zaključeno je da se HŽI i ŽSR susreću sa sličnim problemima, osobito na području restrukturiranja, povlačenja sredstava iz EU-ovih fondova te ograničavanja vozne brzine sa 160 km/h na 120 km/h na nekim dionicama koje se žele modernizirati, a što zahtijeva Europska komisija.

Program restrukturiranja HŽ Infrastrukture

Proveden najveći dio statusnih promjena

HŽ Infrastruktura (HŽI) provela je najveći dio mjera iz Programa restrukturiranja koje su vezane uz statusne promjene. S obzirom na dinamiku aktivnosti koje još treba provesti, izvještaji će obuhvaćati jedno tromjesečje. U skladu s time u nastavku donosimo pregled aktivnosti provedenih od 1. siječnja do 31. ožujka 2014.

STATUSNE PROMJENE

Privatizacija Pružnih građevina

Prema II. izmjenama Programa restrukturiranja društvo Pružne građevine predviđeno je za privatizaciju. U postupku pripreme za privatizaciju provedena je njegova dokapitalizacija, pokriveni su gubici, a ovlaštene procjenitelji procijenili su vrijednost njegovih nekretnina, strojeva i opreme. 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. Nakon njihova vrednovanja i ocjenjivanja, dana 13. veljače 2014. Uprava HŽI-a donijela je Odluku o odabiru najpovoljnijih neobvezujućih ponuda te je dvoje ponuditelja ušlo u drugi krug. Dana 17. veljače 2014. dostavljena im je obavijest i poziv za provođenje *due diligence* i dostavu obvezujuće ponude te im je dostavljen nacrt ugovora o kupoprodaji. Rok za dostavu obvezujuće ponude je 25. travnja 2014.

Prodaja društva Croatia ekspres

Croatia ekspres, društvo nastalo izdvajanjem iz Željezničkog ugostiteljstva, predviđeno je za prodaju HŽ Putničkom prijevozu. Nadzorni odbor dao je 19. prosinca 2013., a Skupština 27. prosinca 2013. suglasnost na Odluku Uprave HŽI-a donesenu 21. studenoga 2013. kojom je utvrđen tekst Ugovora o prijenosu poslovnog udjela u društvu Croatia ekspres te prihvaćena Analiza poslovanja i procjena vrijednosti društva sa stanjem na dan 30. rujna 2013. u iznosu 1,5 milijuna kuna, kao prosjek knjigovodstvene vrijednosti i tržne vrijednosti bilance. Dana 23. siječnja 2014. HŽ Putničkom prijevozu je u skladu s Programom restrukturiranja HŽI-a upućena dokumentacija s ponudom za prijenos poslovnog udjela s naknadom. Radi provođenja postupaka prodaje poslovnih udjela ovisnog društva Croatia ekspres putnička agencija, Uprava HŽI-a imenovala je radni tim koji je zadužen za daljnju koordinaciju s HŽ Putničkim prijevozom. U narednom 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. Trgovački sud u Zagrebu je 7. veljače 2014. nad stečajnim dužnikom otvorio stečajni postupak. Stečaj je objavljen u Narodnim novinama br. 18/2014. od 11. veljače 2014.

ORGANIZACIJA

Nakon savjetovanja sa socijalnim partnerima, Uprava je 20. prosinca 2013. utvrdila novi Pravilnik o organizaciji HŽ Infrastrukture. 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 za ostale radnike prema prijedlogu nadređenih. U svrhu daljnje racionalizacije

poslovanja Uprava je Zaključkom od 12. ožujka 2014. pokrenula aktivnosti na izradi novog Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture. Rok za dostavu prijedloga organizacije koji trebaju izraditi nadređeni radnici je 15. travnja 2014.

KOLEKTIVNO PREGOVARANJE

U skladu s obvezama iz Kolektivnog ugovora, Uprava HŽI-a je 21. studenoga 2013. donijela Odluku o pokretanju postupka pregovaranja o sklapanju 5. aneksa Kolektivnom ugovoru. Sindikatima je dostavljen prijedlog aneksa te su 19. prosinca 2013. počeli pregovori s reprezentativnim sindikatima. Pregovori su trajali tijekom siječnja i veljače te je 28. veljače 2014. potpisan 5. aneks Kolektivnom ugovoru HŽI-a. Tim aneksom je, između ostalog, regulirano to da se u 2014. neće povećavati cijena sata, regulirana su materijalna prava radnika te je dogovoreno da se u 2014. neće isplaćivati regres i božićnica, iznos dnevnice smanjen je na 120 kuna, regulirane su naknade radnika za troškove prijevoza na posao i s posla na način da radnici koji stanuju do dva kilometra od sjedišta Društva ne ostvaruju tu naknadu, svim radnicima broj dana godišnjeg odmora smanjen je za dva dana, utvrđena je dvomjesečna preraspodjela radnog vremena, a potpisan je i Prilog KU-u o radno-pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanog otkaza.

ZBRINJAVANJE VIŠKA RADNIKA

U odnosu na početak 2012. restrukturiranjem HŽI-a do sada je broj radnika smanjen za 1401 radnika. Višak radnika rješavan je u skladu s Pravilnikom o radno-pravnoj zaštiti radnika. Uz isplatu poticajnih otpremnina na temelju odluka Uprave o poticajnim mjerama iz Društva su otišla 772 radnika (u 2012. njih 494, a u 2013. njih 278). Dodatno su iz društava kćeri uz poticajne otpremnine otišla 184 radnika, što je ukupno s maticom 956 radnika. Pripajanjem HŽ Holdinga u 2012. broj radnika povećan je za 84. Izdvajanjem Poslovnog centra u Pružne građevine u 2013. broj radnika matice smanjen je za 798 radnika. Pripajanjem Željezničkog ugostiteljstva u 2013. broj radnika povećan je za 28. Ostale promjene odnose se na prirodnu fluktuaciju radnika. Daljnje smanjivanje broja radnika će se u skladu s 5. aneksom Kolektivnom ugovoru provoditi isključivo sporazumnim raskidom radnog odnosa uz isplatu poticajnih otpremnina. Radi realizacije dinamike smanjenja broja radnika utvrđene Planom restrukturiranja Društva, dana 6. ožujka 2014. Uprava HŽI-a donijela je Odluku o poticajnim mjerama za rješavanje potencijalnog viška radnika do 31. svibnja 2014.

PLANOVI POSLOVANJA I FINACIJSKO RESTRUKTURIRANJE

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u svojstvu Skupštine HŽI-a 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. U skladu sa Zakonom o željeznici, Ministarstvo financija je 30. siječnja 2014. dalo suglasnost na Plan poslovanja.

Plan je napravljen u skladu s Ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom zaključenim između Republike Hrvatske, koju je zastupala Vlada RH, kao vlasnika i HŽI-a kao upravitelja. U skladu s promijenjenim uvjetima poslovanja Društvo priprema Rebalans Plana poslovanja za 2014.

U cilju financijskog restrukturiranja, HŽI provodi niz konsolidacijskih mjera korekcije vrijednosti i strukture bilance. Svrha financijskog restrukturiranja jest dugoročno stvaranje stabilnih izvora financiranja željezničke infrastrukture i rješavanje kreditnih zaduženja koje je HŽI ugovorio uz državno jamstvo kako bi sukladno Zakonu o željeznici osigurao sredstva za financiranje planiranih aktivnosti u prethodnim godinama.

Vladimir Habuš, ravnatelj Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Dugi proces tek je počeo

Da bi vozio na hrvatskim prugama, svaki strojovođa mora biti odgovarajuće stručno osposobljen, imati odgovarajuću zdravstvenu sposobnost i poznavati hrvatski jezik.



Vladimir Habuš

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture procijenilo je da će s liberalizacijom tržišta željezničkoga teretnog prijevoza te gubitkom monopolističkog statusa nacionalni prijevoznik izgubiti između 20 i 30 posto tržišta. Interes stranih operatora postoji, a na njega ukazuje podatak da je u Hrvatskoj registrirano jedanaest stranih operatora za teretni željeznički prijevoz. No, nisu svi zatražili dozvolu za obavljanje javnog prijevoza na hrvatskim prugama ni rješenje o sigurnosti za tu namjenu. To su dva preduvjeta bez kojih ni jedna tvrtka ne može prevoziti teret hrvatskim prugama.

Hrvatska je mnogim stranim operatorima željezničkoga teretnog prijevoza zanimljiva zbog X. koridora koji prolazi kroz Hrvatsku i predstavlja najkraću europsku željezničku sponu između zapadne Europe i Turske te zbog povezanosti Luke Rijeka s Mađarskom koju omogućuje koridor V.b. Unatoč prometnoj povezanosti stručnjaci su do sada procjenjivali da posla za sve registrirane teretne prijevoznike neće biti. Dozvolu izdaje resorno ministarstvo, a rješenje Agencija za sigurnost željezničkog prometa.

Vladimir Habuš direktor je Agencije za sigurnost željezničkog prometa i najpoznatija osoba kada je riječ o sigurnosti željezničkog prometa. / Nakon ulaska u EU priznavaće se dozvole za obavljanje javnoga željezničkog prijevoza iz matične zemlje, no da bi prijevoznik dobio rješenje o sigurnosti koje izdaje naša agencija, morat će ispuniti stroge uvjete koje propisuje hrvatsko zakonodavstvo – rekao je Habuš na početku razgovora.

/ Procjenjujemo da će interes za pružanje usluga javnog prijevoza biti povećan, ali o broju prijevoznika ipak ne možemo spekulirati – dodao je.

/ Od ljeta 2013. tržište željezničkoga teretnog prijevoza je liberalizirano. Kakve je to promjene donijelo?

/ Na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/2013) svi prijevoznici koji ispune uvjete za dobivanje dozvole i potvrde o sigurnosti (dio A/B) postaju pružatelji usluga željezničkog prijevoza na željezničkoj mreži Republike Hrvatske. To znači da država više ne smije štiti monopol nacionalnih prijevoznika, nego pod istim uvjetima posao mora omogućiti i drugima.

/ Koliko je tvrtki zainteresirano za prijevoz tereta i javni prijevoz putnika, odnosno koliko je ponuda pristiglo?

/ Putnički prijevoz je još uvijek »pod zaštitom« Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika, dok je tržište teretnog prijevoza otvoreno od ulaska RH u Europsku uniju. Do sada smo zaprimili pet zahtjeva za odobrenje pružanja usluga teretnog prijevoza.

/ Jeste li ih odobrili, s obzirom na preduvjete propisane zakonom?

/ Jedan zahtjev smo uspješno riješili, jedan smo odbili, a tri zahtjeva su još u postupku.

/ Koji su bili razlozi odbijanja ponude?

/ Jednog podnositelja zahtjeva smo odbili jer nije ispunio propisane uvjete u zakonskom roku.

/ Za razliku od cestovne signalizacije koja je posvuda ista, željeznička je signalizacija u europskim zemljama drugačija, odnosno svaka od njih ima svoje propise. Znači li to da svaki strojovođa mora poznavati signalizaciju koja je na snazi u Hrvatskoj, položiti stručne ispite i udovoljiti svim kriterijima kao i osoblje iz Hrvatske?

/ Najkraće rečeno – da. Svaki strojovođa mora biti odgovarajuće stručno osposobljen, imati odgovarajuću zdravstvenu sposobnost i mora poznavati hrvatski jezik. To su traženi uvjeti za mogućnost odobrenja dozvole za prijevoz na hrvatskim prugama.

/ Ulazak Hrvatske u EU donio je liberalizaciju tržišta. Ima li još kakvih promjena, odnosno promjena koje su rezultat ujednačavanja s europskim zakonodavstvom?

/ Postupak usklađivanja našega cjelokupnog željezničkog zakonodavstva s europskim je zapravo tek počeo, i to će biti dugotrajan proces. Težište svakako treba staviti na provedbu europskog zakonodavstva jer tek tada će to biti ono što Europska komisija očekuje i traži.

/ Piše: Boris Udier

Udruga željezničkih umirovljenika HŽ Zagreb

Novi mandat Mariju Tocaueru

Dana 2. travnja održan je redoviti izborni sabor Udruge željezničkih umirovljenika HŽ Zagreb.

Predsjednik Udruge Mario Tocauer u pismenom se izvješću osvrnuo na aktivnosti Udruge koje su se odnosile na izdavanje i potvrđivanje povlasnih iskaznica za umirovljenike, na organiziranje izleta i pružanje humanitarne pomoći te aktivnosti Kluba.

Iako se posljednjih godina broj umirovljenika koji produljuju povlasne iskaznice smanjuje, još uvijek je riječ o znatnome opsegu rada. Naime, u prostorije Udruge u prosjeku vraća oko 1500 umirovljenika kojima se pomaže pri ostvarivanju povlasnih karata P-4 i FIP. Godišnju članarinu od 30 kuna za 2013. platilo je 889 članova.

U 2013. bilo je organizirano trinaest izleta, a humanitarnu pomoć od Caritas Zagrebačke nadbiskupije podijeljena je oko 250 članova Udruge.

Klub koji djeluje u sklopu Udruge željezničkih umirovljenika HŽ Zagreb svojim članovima omogućuje druženje.

U 2014. Udruga će nastojati povećati pomoć članovima, upotpuniti sadržaj rada i aktivnosti Kluba i pružiti više informacija zaposlenicima HŽ-ovih tvrtki koji uskoro odlaze u mirovinu. Radit će se i na većem angažmanu predstavnika izabranih u tijela koja djeluju izvan Udruge.

Novoizabrana 24-člana skupština izabrala je Maria Tocauera za predsjednika, a Josipa Strugara za zamjenika predsjednika Udruge željezničkih umirovljenika HŽ Zagreb.

Za članove skupštine Zajednice udruga željezničkih umirovljenika HŽ te za članove Koordinacije umirovljeničkih zajednica i udruga Hrvatske izabrani su Mario Tocauer i Josip Strugar. Mario Tocauer izabran je i u Skupštinu Matice umirovljenika Hrvatske.

Marko Filipović, zamjenik gradonačelnika Rijeke

Budućnost Rijeke vezana je i uz razvoj željeznice

Marko Filipović je nakon lokalnih izbora u svibnju prošle godine preuzeo dužnost zamjenika gradonačelnika Rijeke, trećeg grada po veličini u Hrvatskoj i naše najvažnije i najveće luke. Do tada je kao diplomirani inženjer građevinarstva bio zaposlen na radnome mjestu nadzornog inženjera u Institutu IGH. U razgovoru nam je iznio svoje viđenje sinergije ulaganja HŽ Infrastrukture u riječki prometni pravac i razvojnih planova Grada Rijeke



Marko Filipović

/ Koliko je razvoj željeznice važan za Rijeku?

/ Rijeka je lučki grad, sjecište prometnih pravaca i svoj razvoj duguje upravo izuzetnoj geografskoj poziciji. Jasno je da svoju budućnost Rijeka i dalje mora tražiti u modernizaciji i vrednovanju prometnog pravca što, naravno, uključuje i razvoj željeznice.

Riječka luka, kao glavni generator teretnog prijevoza, ušla je u veliki investicijski ciklus. Pred realizacijom je projekt izgradnje Zagrebačke obale kojim će se dodatno povećati njezini kapaciteti.

Zajednički nastup sjevernojadranskih luka trebao bi rezultirati povećanjem opsega intermodalnog prijevoza na X. koridoru pa razvoj luke mora pratiti i razvoj željeznice koja je oduvijek bila prirodni nastavak prijevoznog puta roba koje prolaze kroz riječku luku. Svi znamo da je željeznička infrastruktura koja danas Rijeku povezuje sa Zagrebom i srednjom Europom sagrađena prije stotinu i četrdeset godina te da je jednostavno, ako to mogu tako reći, dala svoje, i za teretni i za putnički prijevoz.

Dakle, modernizacija pruge prema Zagrebu neophodna je za daljnji razvoj riječke luke i taj projekt nema alternativu, mora biti proveden. Zato mi je izuzetno drago da su Vlada RH i HŽ Infrastruktura shvatili važnost Rijeke i riječkoga prometnog pravca, jer, kao što sam već rekao, u kontekstu logistike nije dovoljno imati samo dobru luku, već treba imati i dobru i modernu željeznicu, kao i logističke centre. Samo tako možemo biti konkurentni drugim lukama na Jadranu, pa i onim sjevernoeuropskim. U tome kontekstu zadovoljan sam i suradnjom s Upravom HŽ Infrastrukture jer znam da ulaganja u pruge i kolodvore i na područjima drugih gradova i općina na našem prometnom pravcu izravno utječu na razvoj Luke Rijeke kao njezine odredišne i ishodišne točke.

/ Jeste li upoznati s time o kolikim je ulaganjima riječ?

/ Samo na širem području Rijeke bit će uloženo oko 700 milijuna eura u željezničku infrastrukturu, a u izgradnju željeznice prema Mađarskoj gotovo tri milijarde eura. Riječ je o uistinu velikim investicijama koje su vrlo važne za razvoj Rijeke, ali i cijele Hrvatske. Ula-

nje u željeznicu konačno predstavlja valorizaciju važnosti riječkoga prometnog pravca za ukupni gospodarski oporavak Hrvatske.

/ I Grad Rijeke i HŽ Infrastruktura su zajedno s partnerima sufinancirali Prostornu i prometnu studiju Primorsko-goranske županije i Grada Rijeke koja je usvojena 2011. godine. Koliko su preporuke iz studije još aktualne?

/ Ne samo da su aktualne nego je i njihova implementacija vezana uz provedbu ne samo infrastrukturnih nego i drugih razvojnih projekata. Već sam spominjao projekt gradnje novoga lučkog terminala na Zagrebačkoj obali, na zapadnome dijelu riječke luke, čiju provedbu prati i gradnja ceste D403 koja će povezati taj novi terminal s riječkom zaobilaznicom kao i više spojeva na nerazvrstane pristupne ceste.

Jedna od važnijih investicija za Rijeku bit će i gradnja dvokolosične pruge kroz Rijeku, od Delnica do Šapjana. Ta će se pruga koristiti i za javni gradski prijevoz te će povezivati prigradska naselja istočno i zapadno od Rijeke sa središtem grada. Vjerujem da će se, nakon što zaživi projekt tzv. gradske željeznice, središte grada znatno prometno rasteretiti.

Vezano uz luku, moram spomenuti i novi lučki terminal na Brajdici, na istočnome dijelu riječke luke kojim upravlja tvrtka »Jadranska vrata« u kojoj je partner filipinska tvrtka ICTSI. Zbog toga se i radujem što je HŽ Infrastruktura najavila skorou obnovu i dogradnju javnih utovarnih kolosijeka na željezničkome terminalu Brajdica. Istodobno će tvrtka »Jadranska vrata« sagrađiti četiri nova industrijska kolosijeka te je za njihovo opsluživanje već nabavila dvije dizalice tipa RMG (*rail mounted gantry crane*), zahvaljujući čemu će biti omogućen utovar do osamnaest vlakova na dan.

Razvoj riječkoga prometnog pravca, osobito riječke luke, dio je složenoga razvojnog programa čiji je cilj usklađivanje lučko-operativnih zahtjeva s urbanim dijelom gradskog područja te prometno povezivanje lučkog područja s međunarodnim cestovnim i željezničkim koridorima koje kreditnim sredstvima prati Svjetska banka.

Treba spomenuti i to da je dio tog projekta i transformacija riječkih područja Delta i Porto Baroš. Riječ je o lučkim područjima čijom će se prenamjenom Rijeke dodatno otvoriti prema moru, a grad će dobiti nove atraktivne sadržaje. Na području Porto Baroša je, između ostalog, planirana gradnja nautičkog centra odnosno marine. Sjeverni dio Delte postat će gradski park, a središnji i južni transformiraju se u novu urbanu cjelinu sa stambenim, poslovnim, kulturnim i javnim sadržajima.

/ Kako ste zadovoljni željezničkom povezanošću Rijeke sa Zagrebom kada govorimo o prijevozu putnika?

/ Između ostalog i zbog ovog projekta vjerujem da će ulaganja u željezničku infrastrukturu na relaciji između Rijeke i Zagreba vratiti i putnike u vlakove jer Rijeka se, iako to nije njezina primarna djelatnost, razvija i u turističkome smislu. Danas putovanje vlakom između ta dva grada traje dulje od četiri sata, a to je u vrijeme kada automobilom od Rijeke do Zagreba možete stići za sat i pol čak pomalo smiješno. Stoga ne čudi da danas putnici izbjegavaju putovanje vlakom na toj dionici, no nadam se da će sadašnja i buduća ulaganja HŽ Infrastrukture u željezničku infrastrukturu sve to promijeniti.

S kontejnerskog terminala Brajdica

Pomorsko tržište odradilo je posao

Opremljenost kontejnerskog terminala, osjetan porast opsega rada u prva tri mjeseca ove godine, uklanjanje carinskih barijera, željeznička i cestovna infrastruktura, brojni cestovni prijevoznici te prisutnost svjetskih brodskih kompanija čimbenici su koji idu u prilog ambicijama koncesionara na terminalu Brajdica da dosegne potpuni kapacitet od 600 000 kontejnera godišnje, od čega se 60 posto planira prevesti željeznicom. U ovom trenutku neophodno je unaprijediti samo jedan element.

argument. Bitna je dostava kontejnera just in time, a to uključuje kvalitetnu uslugu svih sudionika u prijevoznome lancu. G. Acinger ističe kako stoga sve karike u lancu trebaju skladno djelovati:

/ Pravodobna dostava odnosno dostava niti prerano, niti prekasno uvjet je poslovanja u multimodalnome prijevozu. Više sudionika u prijevozu odnosno brodari, željeznica, kamionski prijevoznici i koncesionari na terminalima u određenome trenutku angažiraju svoje kapacitete kako bi preuzeli kontejner i prevezli ga dalje. Ako kamionski prijevoznik angažira svoje kapacitete, na terminalu se angažira logistika za pretovar, a neophodna je i pravodobna dostava kontejnera.

Uz činjenicu da je riječka luka glavni generator prijevoza za HŽ Cargo, Adriatic Gate Container Terminal opredijelio se za to da 60



Žarko Acinger



Terminal Brajdica



Iva Roman

Kontejnerski terminal na Brajdici pripremljen je za rad s punim kapacitetom. Sagrađena je nova obala, instalirane su nove dizalice, sagrađen je ulazno-izlazni prostor koji je izravno povezan s autocestom, sagrađeni su i produljeni industrijski kolosijeci između dizalica, a obala je produbljena na 14,1 metara što omogućuje prihvat velikih kontejnerskih brodova. Sa svojih osam kolosijeka tik uz terminal smješten je kolodvor Rijeka Brajdica, čija se rekonstrukcija očekuje uskoro.

Govoreći o terminalu Brajdica, direktor prodaje Žarko Acinger i koordinatorka prodaje Iva Roman istaknuli su kako će zemljopisni položaj Luke Rijeka još više dolazi do izražaja otkako je Hrvatska postala članica Europske unije.

/ Prošle smo godine prevezli 131 310 kontejnera. Ove godine naš kapacitet dozvoljava prihvat 450 000 kontejnera, a 2015. dosegnut ćemo puni kapacitet od 600 000 kontejnera. Obalu ćemo produbiti na 14,5 metara. Oprema s kojom raspolazemo omogućuje nam istodobni utovar dva blok-vlaka. Ovisno o manevarki, potrebna su nam najviše dva sata da utovarimo kontejnere na vlak. Tijekom radnog vremena, od 6.30 do 22.30 sati, možemo utovariti 18 pari vlakova

Koncesionar na terminalu Adriatic Gate Container Terminal kao komparativnu prednost u odnosu na sjeverne luke Rotterdam, Antwerpen, Hamburg i Bremen ističe udaljenost u odnosu na srednjoeuropska odredišta. U odnosu na spomenute luke, ta je udaljenost rijetko slična (München, Prag), a najčešće je dva ili tri puta kraća. Ilustracije radi, od Rijeke do Beča udaljenost je 498 kilometara, a od Rotterdama do Beča 1161 kilometar. U odnosu na Beograd ili Budimpeštu, Rijeka je gotovo tri puta bliže. No to ipak nije dovoljan

postojanje kontejnera prevozi željeznicom. Ukupni kapacitet riječkog bazena je oko 9 000 000 tona tereta, a danas se realizira oko trećine potencijala. U više navrata čelni ljudi HŽ Infrastrukture isticali su kako infrastruktura neće biti ograničavajući faktor razvoja riječke luke. S obzirom na trenutačna i planirana ulaganja u riječki prometni pravac, to je doista nesporna tvrdnja. Na cijeloj pruzi uveden je jedinstven sustav vuče, sredinom godine pruga od Rijeke do Moravica bit će u cijelosti obnovljena, tzv. usko grlo koje je predstavljao most u Fužinama je uklonjeno, kreće se s rekonstrukcijom kolodvoza Rijeka Brajdica te se može reći kako već ta ulaganja u željezničku infrastrukturu omogućuju relativno kvalitetan prijevoz većih količina tereta.

/ Treba istaknuti to da svaka tona tereta u luci znači i veći prihod svim sudionicima u logističkom lancu. HŽ Infrastruktura dosta ulaže u prugu i ono što u ovome trenutku nedostaje je prijevoznik. Nama je u prva tri mjeseca ove godine opseg prometa povećan 33,8 posto. To je 1800 kontejnera ili 27 vlakova više. Tereta za prijevoz ima, a ispada kako ga nema tko prevesti jer trase stoje neiskorištene. Najveći problem je nedovoljan broj lokomotiva.

S mora u kontejnerski terminal Brajdica uplovljavaju brodovi dvanaest svjetskih prijevoznika, a kamionski prijevoznici prisutni su s kapacitetima od nekoliko do tri stotine kamiona. Istodobno je na pruzi prisutan samo jedan prijevoznik, što je očigledni disbalans. Lučka uprava, AGCT, brodari, članstvo Hrvatske u EU-u, cestovna i željeznička infrastruktura, cestovni prijevoznici – sve su to čimbenici koji su povoljno utjecali na povećanje opsega rada u terminalu. Ono što još nedostaje jest povećavanje kapaciteta željezničkog prometa.

Okučani – Novska

Završeni radovi u kolodvoru Okučani

Pred sam završetak radova, Uprava HŽ Infrastrukture je 9. travnja obišla kolodvor Okučani.



S novim voznim redom vlakovi između Novske i Okučana voze brzinom od 160 km/h.

Kolodvor Okučani poprimio je svoj konačni izgled. Sagrađene su metalne nadstrešnice, zaštitne ograde, uređen je okoliš kolodvora, postavljene su klupe, a putnici će do velikog otočnog perona dolaziti kroz pothodnik u koji je postavljeno dizalo. Kolodvor je najljepši predvečer, kada se upale svjetla.

Do završetka radova na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim postrojenjima vlakovi će kroz kolodvor prolaziti brzinom od 50



km/h. Interni tehnički pregled planiran je za 7. i 8. travnja, a tjedan dana kasnije, točnije 15. travnja, predviđeni je rok završetka radova i preuzimanje objekta.

Tvrtka »Bombardier Transportation Italy« S.p.A nastavlja radove na modernizaciji signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih postrojenja i ti će radovi biti završiti u trećem tromjesečju ove godine.

/ Piše: Danijel Katičin
/ Foto: Branimir Butković

Iz kolodvora Slavonski Brod

Rješenje u službi putnika

Kao dio prioritarnih investicija HŽ Infrastrukture, a u cilju modernizacije prometne usluge te opremanja perona prema europskim standardima, u željezničkom kolodvoru Slavonski Brod dograđen je 2. peron, na njemu je montiran dio čelične nadstrešnice te je u tijeku nastavak limarskih radova. Na 1. peronu privodi se kraju betoniranje temelja nakon čega će biti postavljeni stupovi čelične konstrukcije. Uslijedit će limarski i staklarski radovi.

Radovi su počeli početkom rujna 2013. Izvođač radova je tvrtka »Palir« d.o.o., a vrijednost radova iznosi 17,7 milijuna kuna.

Šef kolodvora Slavonski Brod Stjepan Vidaković potrudio se objasniti nam koliko je zahtjevan posao prometnika uz ovakav režim radova na oba putnička perona istodobno:

/ Zbog radova na 1. peronu za putnički prijevoz u cijelosti je zatvoren 1. kolosijek pa promet teče samo po 5. i 6. kolosijeku na drugome peronu, koji je i sam privremeno pušten u rad jer nakon radova na podizanju visine perona s 35 cm na 55 cm u skladu sa standardima Međunarodne željezničke unije (UIC) još nije obavljen tehnički pregled niti ga je, zbog toga, službeno preuzeo naručitelj radova HŽ



Infrastruktura. Na njemu se još uvijek izvode limarski radovi u sklopu ugradnje krova na novopostavljenim nosačima nadstrešnica.

Za trajanja tih limarskih radova uz 6. kolosijek na 2. peronu putnički vlakovi svakodnevno od 7.00 do 12.00 sati voze samo jednim kolosijekom, i to 5. kolosijekom. Rok za dovršetak radova je 12. srpnja.



Poseban je problem otežan prolazak putnika iz vestibula kolodvorske zgrade do drugog perona na kojemu teče putnički prijevoz. Da putnici ne bi hodali po šljunku kroz gradilište na prvome peronu i preko pet kolosijeka, domišljati šef kolodvora je u dogovoru sa šefom gradilišta pronašao privremeno riješeno prema kojemu se putnici već u vestibulu zatvorenim stubištem spuštaju do sanitarnog čvora, gdje je jedan zahod ostao u svojoj funkciji, no s drugog je uklonjen vanjski zid pa je tako spojen s pothodnikom koji vodi prema drugome peronu. Rješenje je pomalo smiješno, ali jako funkcionalno i kao privremeno – zadovoljavajuće.



Osim što je šef slavonskobrodskog kolodvora, Josip Vidaković je šef i kolodvora Sibinj te službenih mjesta odnosno željezničko-cestovnih prijelaza Klis, Osječka rampa i Gornji Andrijevci, a prema novoj organizacijskoj shemi preuzet će i kolodvore Donji Andrijevci, Gačin i Oriovac.

Ništa mu nije teško, ali jedva čeka da nadstrešnice budu dovršene i da se putnički prijevoz u Slavonskome Brodu ponovno normalizira na svim kolosijecima.

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Branimir Butković

Radovi na rekonstrukciji mostova

Rekonstrukcija mostova kao priprema za remont pruge

Na brodske području izvode se radovi na zamjenu tri mosne konstrukcije. U samome Slavonskom Brodu radi se na trokolosiječnome mostu Glogovica, a u smjeru Zagreba, kod Nove Kapele radi se na mostovima Vrbova i Kamenica. Investitor je HŽ Infrastruktura, projektnu dokumentaciju izradilo je Željezničko projektno društvo (ŽPD), a izvođač su Pružne građevine.



Na području Slavanskog Broda, uz radove koji se izvode u samome željezničkom kolodvoru, radi se i na rekonstrukciji triju mostova. Na istočnome izlazu iz kolodvora izvode se radovi na mostu Glogovica,

a u drugome smjeru, u blizini Nove Kapele na mostovima Vrbova i Kamenica. Izvođač radova na svim objektima su Pružne građevine. Rekonstrukcija mostova priprema je za planirani remont magistralne pruge. Naš sugovornik Zvonko Salopek voditelj je gradilišta na sva tri mosta, a uz to voditelj je radova na rekonstrukciji kolodvora Beli Manastir, na gradnji dvije svodne ceste na pruzi Strizivojna-Vrpolje – Slavonski Šamac, čime se ukidaju dva željezničko-cestovna prijelaza, na gradnji potpornog zida u stajalištu Našice Grad te perona u Vrbanji i Lipovcu. Sa svojih pedeset godina, Zvonko Salopek možda je i najstariji voditelj gradilišta.



/ Na željeznici sam od 1991. godine. Počeo sam raditi u ogulinskoj Sekciji ZOP-a, a od 2002. sam u Pružnim građevinama, odnosno u Betonskim i čeličnim konstrukcijama. U posljednjih nekoliko godina



došlo je raditi nešto mlađih kolega, a stariji su otišli. U svakome slučaju posla ima jako puno. Na ova tri mosta stalno je angažirano od petnaest do dvadeset radnika. Uz podizvođače, među kojima je najveći brodski »Sitolor«, prema potrebi angažirani su i naši ljudi iz Remonta i POSIT-a, a u našoj radionici u Zaprešiću pripremaju se skretnice – rekao je Salopek.

Radovi na mostu Glogovica počeli su u listopadu 2013. godine, a radilo se i tijekom zimskih mjeseci. Cijelo to vrijeme radove su otežavale podzemne vode i visok vodostaj potoka. Završetak radova očekuje se krajem lipnja, dok će, s obzirom na kasniji početak, radovi na druga dva mosta trajati nekoliko mjeseci dulje. Zanimljivo je da se na udaljenosti od nekoliko stotina metara od mosta Glogovica očekuje i početak radova na denivelaciji željezničko-cestovnog prijelaza, odnosno na izgradnji podvožnjaka.

Iako mostovi nisu impresivnih dimenzija, radovi na sva tri mosta vrlo su zahtjevni i složeni. Kako bi mostovi mogli podnijeti projektirano opterećenje, ojačavaju se temelji i prostor ispod temelja novih stupova.

/ Budući da se na mostovima dugo nije radilo ništa, nije nam bilo poznato u kakvu su stanju temeljni stupovi. Zbog toga su rađeni iskopi ispod i oko stupova. Na upornjake ćemo navući, odnosno nagurati, nove armirano-betonske ploče na koje će se potom ugraditi kolosijek. U Vrbovi i Glogovici radovi se izvode na istim principima. Želio bih još spomenuti kako su na pripremi izvedbe radova posebno angažirani bili Antun Pospišil, danas umirovljenik, i mladi inženjer Danijel Mađarević. Dobra priprema uvelike je olakšala izvođenje radova. Inače, radovi se izvode u uvjetima redovitog prometa – rekao je na kraju razgovora Salopek.

S riječke pruge

Radovi na više dionica

U ovome trenutku izvode se intenzivni radovi na više dionica riječke pruge. Po završetku remonta dionice od Rijeke do Moravica, vlakovi će na tome najzahtjevnijem dijelu riječke pruge dugom devedeset kilometara voziti brzinom od 75 km/h.



Kolosijeci u kolodvoru Moravice u prosjeku su dugi 750 metara. Prema planu bit će promijenjeno svih osam kolosijeka. Nakon što bude uklonjen postojeći kolosijek, iskopat će se i

postaviti drenaža, na koju će se ugraditi gornji i donji pružni ustroj. Trenutačno se radi na iskopima na četvrtom i petom kolosijeku. Kamioni, manja cestovna teretna vozila i razni bageri kao po makadamskoj cesti voze područjem na kojem se donedavno nalazila pruga.



Do sada su izvedeni radovi na šestom, sedmom i osmom kolosijeku. Ugrađuju se i nove skretnice. Nakon što budu završeni radovi na četvrtom i petom kolosijeku, radovi će se nastaviti na

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Branimir Butković

prva tri kolosijeka. Bit će uređeni i novi peroni te sva prateća oprema. Nakon što je na cijeloj riječkoj pruzi uveden jedinstveni sustav električne vuče, otpao je dio poslova koji se obavlja u Moravicama. Uz to je HŽ Cargo poslove ranžiranja premjestio u Karlovac. U Moravicama procjenjuju kako to nije racionalan poslovni potez, tim više ako se uzmu u obzir ulaganja u kolodvorsku infrastrukturu.

Istodobno s radovima u kolodvoru Moravice radi se na više lokacija na brdskome dijelu riječke pruge. Od manjih zahvata treba izdvojiti gradnju prvog kolosijeka u Brod Moravicama te završne radove na gornjem pružnom ustroju od Brod Moravica do Moravica. Trenutačno se ugrađuju sprave protiv bočnog izmicanja kolosijeka te se sanira naponsko stanje na tračnica-

ma. Nakon tih radova treba urediti odvodnju, proširiti bankine te sanirati dva velika propusta i ugraditi dva provizorija.

Remont pruge od Rijeke do devedeset kilometara udaljenih Moravica započeo je krajem 1990-ih radovima na dionici Rijeke – Škrlevo. Godine 1999. remont je iz Škrlevo nastavljen prema Driveniku. Uslijedili su radovi na dionicama Drivenik – Lokve, Skrad – Lokve i Moravice – Skrad, a uz to vrlo je važna i zamjena mosne konstrukcije u Fužinama. Na taj način omogućena je vozna brzina vlakova od 75 km/h na čitavoj dionici od Rijeke do Moravica.

Trenutačno se izvode pripreme za nastavak radova na 29 kilometara dugoj dionici od Moravica do Ogulina. Planirani početak tih radova je druga polovina ove godine.

/ Piše: Branimir Butković

/ Foto: Branimir Butković

Fužine

Uklonjeni provizoriji na mostu »Ličanka«

Tijekom dva i pol dana obustave željezničkog prometa na dionici između Lokava i Fužina izveden je niz radova na raznim gradilištima na toj relaciji. Tom su prigodom na mostu »Ličanka« uklonjena dva provizorija. Pružne građevine su na taj način završile radove na mostu koji je godinama bio »usko grlo« na riječkoj pruzi.



O čeličnome mostu u Fužinama, neobično nazvanom »Ličanka«, tijekom protekle i ove godine detaljno smo pisali u više navrata. I u prošlosti je taj most bio vrlo važan za tijek teretnog prijevoza na riječkoj pruzi. U trenutku kada je postao čimbenik koji ograničava nosivost teretnih vlakova pristupilo se zamjeni čelične konstrukcije. Završna faza radova izvodila se tijekom šezdesetosatne obustave prometa na dionici Lokve – Fužine od 5. do 7. travnja. U tome razdoblju radilo se bez prekida. Kiša koja je padala cijelu subotu nije išla u prilog radnicima Pružnih građevina, no radovi su se izvodili planiranom dinamikom. Radove na uklanjanju provizorija, nasipavanju i ugradnji donjega i gornjega pružnog ustroja te postavljanju kontaktne mreže izvodilo je pedeset radnika Pružnih građevina. Takozvani remontaši došli su iz Moravica, dio radnika stacioniran je u Fužinama, a radove su izvodili i radnici nekadašnjeg POSIT-a. U subotu, tijekom dana, provizoriji su pripremljeni za podizanje, a

nakon toga su podignuti dizalicom i utovareni na vagone. Potom su na gradilište stigli radnici remonta koji su u drugoj smjeni radili pod svjetlima reflektora.

Inženjer gradilišta Zvonko Perčin bio je zadovoljan činjenicom da su se radovi izvodili planiranim tempom:

/ Dinamiku radova dogovorili smo unaprijed. Termini su bili dobro planirani i eventualna kašnjenja ili ranije završeni radovi vrlo malo su »pomicali« dolazak druge skupine radnika. Sve smo to mogli regulirati telefonom.



Sada još treba montirati ogradu na krilima mosta jer se to nije moglo učiniti ranije zbog dvaju provizorija i dizalica. U prosincu prošle godine nosivost mosta povećana je na 22,5 tone osovinskog pritiska. Vozna brzina vlakova preko mosta još kratko će iznositi 20 km/h, a potom će se povećati na 40 km/h. Nakon tehničkog pregleda brzina će se povećati na konačnih 75 km/h.

Zbog radova premještena je cesta koja je prolazila ispod mosta i sada treba riješiti dvojbu treba li je vratiti na staru lokaciju ili ostaviti na novoj trasi.

Radovi na mostu službeno su počeli u svibnju 2013. godine, no zbog zahtjeva HEP-a vezanih uz cjevovod koji je položen ispod mosta i njegovo osiguranje, pravi su radovi počeli u kolovozu te godine. Uklanjanje provizorija i spajanje mosta s nasipom na koji je položena pruga označili su završetak radova.

Razgovor s Danijelom Kosty

Završen remont na 16 kilometara pruge od Zagreba prema Sisku

Diplomirana inženjerka građevine Danijela Kosty glavni je inženjer za izvedbu donjeg pružnog ustroja Službe za izvedbu i nadzor građevinskih radova u Građenju HŽ Infrastrukture. S njom smo razgovarali o nekim aktualnim remontima i modernizacijama pruga u okolici Zagreba, ali i o predstojećoj modernizaciji dionice Greda – Sunja – Novska.

gim čimbenicima, radovi na toj dionici izvodili su se sporije nego na nekim dionicama izvan gradskog područja.

Na stroju su na ovome remontu (kao i na remontu dionice Turopolje – Velika Gorica) bile angažirane dvije smjene od ukupno 70 ljudi. Kompozicija koja je radila na dionici bila je duga oko 400 m.

Radovi na ugradnji tamponskog sloja pružnim postrojenjem tipa PM 200-1 BR počeli su 18. ožujka prošle godine i trebali su biti završeni 7. travnja 2013., ali su zbog izrazito nepovoljnih vremenskih uvjeta, kao što su snijeg i vrlo niske temperature zraka, malo produljeni.



/ Upravljate remontom dionice Klara – Zagreb Glavni kolodvor. Što je sve rađeno na toj kratkoj, ali važnoj dionici?

/ Projekt modernizacije dionice Zagreb Klara – Zagreb GK, duge 6473 metra, obuhvaćao je radove na gornjem i donjem pružnom ustroju te na zamjeni i usklađivanju signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te postrojenja kontaktne mreže. Tim remontom, ukupne vrijednosti 60 milijuna kuna, dionica Klara (uključivo) – Zagreb GK (isključivo) osposobljena je za osovinsku masu od 22,5 t/os, 8 t/m i građevinsku brzinu od 90 km/h.

U sklopu projekta obnove zagrebačkoga željezničkog prstena, nakon modernizacije signalno-sigurnosnog sustava na Zagreb Glavnom kolodvoru, dana 13. ožujka 2013. počeli su pripremni radovi za ugradnju tamponskog sloja na dionici od Zagreb Klare do zagrebačkoga Glavnog kolodvora.

Radovi na strojnoj ugradnji tamponskog sloja ugovoreni su s tvrtkom Swietelsky B.m.b.H., koja je pružnim postrojenjem tipa PM 200-1 BR iskapala stari zastorni materijal i dio trupa pruge do projektirane kote ravnika te ugrađivala geotekstil i geomrežu te novi tamponski sloj debljine 40 cm.

Budući da dnevni učinak postrojenja tipa PM 200-1 BR ovisi o terenu, o broju »iskapčanja« stroja zbog objekata koji su na dionici Klara – Zagreb brojni, zatim o blizini odlagališta na koju se odvoze MFS vagoni u koje se odlaže stari zastorni materijal i brojnim dru-

/ Što je obuhvaćala druga faza radova?

/ Druga faza obuhvaćala je zamjenu kolosiječne rešetke i strojnu regulaciju kolosijeka. Na ugrađeni tamponski sloj ugrađivao se novi kamen tučenac za zastornu prizmu. Postojeća kolosiječna rešetka tipa 49 E1 na drvenim pragovima zamijenjena je novom, tračnicom tipa 60 E1 na betonskim pragovima, odnosno drvenim bukovim impregniranim pragovima u zonama ispred i iza mostova. Mosna građe na mostu »Sava« se u sklopu ovoga projekta nije mijenjala jer će se mijenjati u sklopu radova na ojačanju mosta.

U kolodvoru Klara, na rasputnici Trešnjevka i u ulazu u Zagreb GK devet postojećih skretnica zamijenjeno je novima. Na cijeloj dionici kolosijek je zavaren u dugi trak.

Željezničko-cestovni prijelazi (ŽCP) u Mrkšinoj ulici u Klari i Utinjskoj ulici u Trnskom, koji su bili popođeni drvenim popođem demontirani su te su na njima ugrađena sintetička popođa. Osiguranje tih ŽCP-ova se ovim projektom rekonstrukcije nije mijenjalo, odnosno ŽCP u Mrkšinoj ulici osiguran je branikom s čuvarom, a ŽCP u Utinjskoj ulici polubranicama i svjetlosno-zvučnim signalima. Na cijeloj dionici demontirana je stara pružna oprema i ugrađena nova.

/ Koji su još radovi izvedeni?

/ Remontom dionice obuhvaćeni su i radovi na usklađivanju kontaktne mreže te signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. Obnovljeni su temelji stupova kontaktne mreže te je izvedena anti-

korozivna zaštita stupova i portala. Dio radova na donjem pružnom ustroju obuhvaća i uređenje odvodnje i drenaže u kolodvoru Klara, kao i sanaciju propusta.

Radove na gornjem pružnom ustroju, signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima te kontaktnoj mreži izvodilo je društvo Pružne građevine d.o.o.

Tijekom izvođenja radova bili smo suočeni s negodovanjem stanovništva jer najveći dio dionice prolazi naseljenim područjem Grada Zagreba te se prilikom rada građevinske i pružne mehanizacije stvarala buka. Također je bilo i prigovora putnika na brojne obustave prometa na dionicama, ali takav zahvat nije moguće izvesti bez uvođenja zamjenskoga putničkog prijevoza autobusima. Uzevši u obzir činjenicu da putnici na posao u Zagreb stižu vlakom, većinu radova pokušali smo izvoditi tijekom tzv. »vikend-zatvora«, koji su bili organizirani od petka navečer do ponedjeljka ujutro, upravo kako bi se putnički prijevoz ometao minimalno. Uglavnom, u svibnju ove godine predviđen je tehnički pregled dionice.



/ Kako je tekla modernizacija dionice Turopolje – Velika Gorica?

/ Glavni radovi na modernizaciji te 9699 metara duge dionice pruge počeli su u srpnju 2013. te su se u prvoj fazi izvodili radovi na strojnoj ugradnji tampona istim pružnim postrojenjem kao i na dionici Klara – Zagreb. Izvođači radova bili su također isti. Budući da je ta dionica bila »lakša« u smislu da se izvodila u pravcu, bez tako brojnih objekata kao na dionici Klara – Zagreb, dnevni učinak bio je oko 500 do 600 metara na dan. U tome slučaju otpadni se materijal mogao odlagati uz prugu te se kasnije kamionima odvezao na trajno odlagalište.

Nakon radova na strojnoj ugradnji tamponskog sloja izvodili su se radovi na zamjeni kolosiječne rešetke koja je sastavljena od novih betonskih pragova s tračnicama 60E1.

Uz navedene građevinske radove, izvodili su se radovi na kontaktnoj mreži (sanacija temelja i antikoroziivna zaštita) te na usklađivanju signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja.

Tim projektom bila je obuhvaćena i kompletna rekonstrukcija kolodvora Velika Gorica, gdje su se, osim prolaznog kolosijeka koji je tamponiran i položen na novim betonskim pragovima i novim tračnicama 60E1, izvodili radovi na strojnom rešetanju i kompletnoj zamjeni kolosiječne rešetke na ostalim kolosijecima (1., 2. i 4. kolosijek) novim drvenim pragovima i novim tračnicama 49E1.

/ Zamijenjene su i sve skretnice?

/ Svih 12 skretnica zamijenjeno je novima, od kojih je šest na betonskim pragovima ugrađeno na prolaznome kolosijeku, a preostalih šest na sporednim kolosijecima su također nove, ali na drvenim pragovima. U cijelome kolodvoru izvedena je nova drenaža između 1. i 2. kolosijeka te između 3. i 4. kolosijeka. Budući da su pojedine skretnice imale znatne pomake u odnosu na prethodno stanje te da se nije mogla mijenjati po jedna skretnica, upravo zbog ovisnosti i vezanju više skretnica, reguliranja kolosijeka na kojima se one nalaze i slično, taj dio radova izvodio se tijekom »vikend-zatvora«. U sklopu zamjene skretnica ugrađeni su novi signali te se na nekim

mjestima kontaktna mreža prebacivala odmah na nove stupove. Ukupno je zamijenjeno pet novih portala u kolodvoru.

/ Što je bilo s površinom za prihvat putnika?

/ Stara asfaltna površina za prihvat putnika između 1. i 2. kolosijeka je demontirana te je uređena nova površina duljine 160 m', obostrano od postojećeg prilaza u duljini po 80 m'. Ona je popločena betonskim kockama. Pješački prilaz na uređenu površinu popođen je sintetičkim popođem. Projektom je bilo predviđeno postavljanje nove rasvjete na staru površinu za prihvat putnika uz kolodvorsku zgradu, međutim ta je površina bila u vrlo lošem stanju te je na prijedlog Nadzornog središta Zagreb, u sklopu radova na obnovi kolodvora, uređena novim peronskim elementima, popločana betonskim kockama i produžena na 160 m'. Na tako uređenu novu površinu za prihvat putnika postavljena je nova rasvjeta.

U stajalištu Mraclin sagrađen je novi bočni peron s rasvjetom, a naknadno nam se obratio Mjesni odbor Mraclina sa zamolbom da ugradimo nadstrešnicu. Budući da je 20. veljače ove godine Uprava HŽ Infrastrukture donijela odluku kojom odobrava postavljanje bočnih tipskih nadstrešnica u sklopu izvođenja projekta obnove – ako one nisu planirane u sljedećem razdoblju – odlučeno je da će se udovoljiti zamolbi lokalnog stanovništva te će nadstrešnica uskoro biti postavljena.

U sklopu obnove dionice ugrađena su i dva sintetička popođa na ŽCP-ovima u Mraclinu i Velikoj Gorici te je ukinut ŽCP Kurilovec.

/ I u kolodvoru Velika Gorica putnici su negodovali tijekom radova?

/ Kolodvor Velika Gorica bio je u funkciji za prihvat putnika tijekom radova na kompletnome projektu te su stoga putnici prigovarali na privremene uređene površine za prihvat. Naime, stare su se morale ukloniti kako bi se na tim mjestima sagradile nove, pa se ovim putem još jednom ispričavamo svim putnicima na ometanju prometa i zahvaljujemo im na razumijevanju. Također treba spomenuti i šefove kolodvora Velika Gorica, bivšeg i sadašnjeg, te prometnike koji su bili puni razumijevanja za situaciju u kojoj su morali svakodnevno raditi. Uglavnom, radovi na toj dionici bit će završeni do kraja travnja ove godine, a tehnički pregled bit će obavljen u svibnju.

/ I napokon, što je s dionicom Greda – Sunja – Novska? Kada će uslijediti njezina modernizacija?

/ Trenutačno je u tijeku postupak nadmetanja za radove na modernizaciji te dionice u duljini od oko 74 km. Radovi bi trebali početi u kolovozu ove godine i završiti 2015.

Predmet obnove je cjelokupna dionica Greda (isključivo) – Novska (isključivo) podijeljena na dvije dionice, odnosno četiri poddionice: Greda – Sisak Caprag, Sisak Caprag – Sunja, Sunja – Živaja i Živaja – Novska, a izvodit će se obnova gornjega i donjega pružnog ustroja, obnova i usklađivanje stabilnih postrojenja za električnu vuču, uređivat će se pružne građevine te će se usklađivati signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji. U ovaj projekt nije uključena obnova kolodvora Sisak, jer je ona predmet drugog projekta koji se već počeo provoditi. Predviđena je obnova kolodvora na dionici, uključujući prijamno-otpreme kolosijeke i skretnice.

Nakon obnove na dionici Greda – Sisak vozit će se brzinom od 160 km/h, na dionici Sisak – Sisak Caprag 75 km/h, na dionici Sisak Caprag – Sunja 120 km/h, a na dionici Blinjski Kut – Novska 160 km/h, uz mjestimična ograničenja u lukovima od 80 do 100 km/h. Uredit će se površine za prihvat putnika u kolodvoru Sisak Caprag (između 1. i 2., 2. i 3. te 3. i 4. kolosijeka), kolodvoru Blinjski Kut (između 2. i 3. kolosijeka), kolodvoru Sunja (između 1. i 2., 2. i 3. te 3. i 4. kolosijeka) te kolodvorima Šaš, Jasenovac i Hrvatska Dubica. Bočni peroni bit će sagrađeni u stajalištima Stupno, Brđani Krajiški, Živaja, Papići, Staza, Višnjica i Cerovljani.

Ugraditi će se sintetičko popođe na 43 ŽCP-a, uredit će se propusti, a čelični mostovi će se popoditi novom mosnom građom.

Radovi na kontaktnoj mreži, SS-u i TK-u pratit će obnovu dionice, a nakon što bude završena obnova u sklopu drugog projekta, koji će početi nakon ovoga, uspostaviti će se automatski pružni blok od Sunje do Novske. Smisao obnove te dionice jest potreba da se navedena trasa ojača kako bi preuzela sav promet, teretni i putnički, tijekom obnove postojećeg kolosijeka i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Dugo Selo – Novska.

Služba za nadzor i izvedbu zgrada i strojnih objekata

Kolodvore uređujemo, a napuštene zgrade rušimo

U Službi za nadzor i izvedbu zgrada i strojnih objekata pri Građenju HŽ Infrastrukture razgovarali smo s dipl. ing. arh. Jasnom Čop Nuić, voditeljicom Grupe za zgrade i voditeljicom Projektnog tima za rekonstrukciju, osuvremenjavanje i uređenje kolodvorskih i stajališnih zgrada. Tom prilikom rekla nam je što je napravljeno u zadnje vrijeme i što se priprema graditi do kraja ove godine.



dipl. ing. arh. Jasna Čop Nuić

/ Koje biste radove istaknuli iz prošle godine?

/ Lani je velik posao bila sanacija oborinske i fekalne odvodnje u kolodvorskoj zgradi u Bjelovaru. Posljednjih nekoliko godina tamošnji je podrum bio pun vode jer je došlo do poremećaja u vanjskoj odvodnji, pa se voda skupljala u podrumu. Sanaciji smo pristupili prema projektu. U zgradi su postavljena dva uređaja koja na principu elektroosmoze spuštaju razinu kapilarne vlage u zidovima i kontroliraju količinu vlage. Na taj način došlo je do isušivanja zidova, koji su sanirani.

S vanjske strane postavljena je hidroizolacija i drenaža. Podzemne vode skupljaju se u bunare i uz pomoć pumpi odvede u gradsku odvodnju. Uredili smo i neposredni okoliš zgrade s popločenjima od betonskih elemenata, a vrijednost radova bila je 2,1 milijun kuna. Sve radove u roku je izvelo poduzeće »Palir« iz Zagreba.

Sada je u tijeku nadmetanje za sanaciju pročelja kolodvorske zgrade, pa će time kolodvorska zgrada u Bjelovaru zajedno s okolišem biti u cijelosti uređena.

/ Što ste još radili lani?

/ Izveli smo velik broj sanacija krovova na kolodvorskim zgradama, i to u Bizovcu, Skradu, Unešiću, Garčinu, Sisak-Capragu, Kotoribi i Jurdanima, te na radionici u Osijeku. Počeli smo i veliku sanaciju kolodvorske zgrade u Vrbovskom, gdje smo podrum sanirali od oborinskih voda. Tamo se radilo i na pročelju, zamijenjena je stolarija, uređene su službene prostorije i krov te su svi radovi u završnoj fazi. Uredili smo i sanitarni čvor u kolodvorskoj zgradi u Krapini, a u Ranžirnom kolodvoru Zagreb sanirali smo krovšte i pročelje UIS-ove zgrade (zgrada Informatike), a sada pripremamo i unutrašnje uređenje.

/ Što je u planu ove godine?

/ Radove na zgradi koju počnemo obnavljati nastojimo uvijek i završiti. Tako sada nastavljamo sa spomenutim uređenjem unutrašnjosti UIS-ove zgrade na Ranžirnom kolodvoru Zagreb. Slijedi sanacija krova i instalacija zaštite od munje u skladišnoj zgradi Nabave u Zaprešiću te sanacija krova zgrade Hrvatskoga željezničkog muzeja u Zagrebu.

U veljači i ožujku ove godine sanirali smo krov i instalirali zaštitu od munje u kolodvorskoj zgradi u Draganiću te sada pripremamo sanaciju pročelja. U Škriljevu ovih dana trebamo početi radove na sanaciji krova i instalacije za zaštitu od munje. U tijeku je nadmetanje za sanaciju kro-

va i instalaciju zaštite od munje u Čačincima. U Požegi slijede radovi na postavljanju nadstrešnice ispred kolodvorske zgrade, a počeli su radovi na unutrašnjem uređenju postavnice u Slavonskome Brodu. Treba spomenuti i sanaciju pročelja i instalacija zaštite od munje na kolodvorskoj zgradi u Bjelovaru, koje planiramo početi prije ljetnih vrućina.

/ Hoće li se krenuti s obnovom kolodvora Pula i Jastrebarsko?

/ U kolodvoru u Puli ćemo, pak, sanirati kompletnu zgradu izvana – krov, zaštita od munje, kompletno pročelje, nadstrešnice i neposredni okoliš kolodvorske zgrade. U Puli se dugo ništa nije radilo, pa je to velik događaj za grad i za nas, a zgrada je i pod jednom vrstom zaštite, pa je sve utoliko složenije, ali i zanimljivije.

Pripremamo i tehničku dokumentaciju za sanaciju i uređenje kolodvorske zgrade u Jastrebarskom. Također, u izradi je tehnička dokumentacija za prenamjenu skladišta strateške robe u Kninu, a pripremamo i dokumentaciju za sanaciju kolodvorskih zgrada A, B i C u Koprivnici. Naime, prije nekoliko godina tamo smo sanirali krov i pročelje glavne kolodvorske zgrade A, a sada ćemo izvesti unutrašnje uređenje glavne zgrade. Pokrajnje zgrade B i C uredit ćemo izvana. U planu je uređenje trga ispred kolodvorske zgrade i parkirališta, pa bismo time kolodvor Koprivnica uredili u cijelosti. Pokrenut ćemo i sanaciju kolodvorske zgrade i uređenje okoliša u Otoku, kod Vinkovaca.

Inače, novost u našem radu je da pratimo remonte, i nastojimo u te radove uključiti i uređenje kolodvorskih i stajališnih zgrada s neposrednim okolišem, tako da opći dojam obnove bude cjelovit. Krenuli smo s obnovom dionice Koprivnica – Botovo, a potom dionice Jastrebarsko – Draganić. Zgrade koje su napuštene ili nisu više službeno mjesto, te ako ne postoji interes za njihovu komercijalizaciju, rušit ćemo i uređivati okoliš. Dodala bih da su u pripremi rekonstrukcije i riječke i osječke kolodvorske zgrade. Razvoj i priprema vode izradu tehničke dokumentacije, pa kada ona bude završena, pristupit ćemo radovima. Ta dokumentacija trebala bi biti završena ove godine.

/ Dobar primjer uređenja prostora u zakupu je kolodvor u Zlatar Bistrici, gdje je jedan zakupac lijepo uredio lokal.

/ To rješavaju Nekretnine i Služba za komercijalizaciju. Oni takve prostore nastoje dati nekome u najam i na taj način ih uređivati. Mi iz Građenja prije nego odlučimo što ćemo s pojedinom zgradom, pogotovo s onima predviđenima za rušenje, prvo tražimo procjenu Nekretnina i Službe za komercijalizaciju mogu li se takve zgrade dati cjelokupne u najam te na taj način urediti i sačuvati. U svakome slučaju, to je bolje od rušenja.

/ U Zagrebu je velik interes javnosti izazvala najava rušenja zida u Branimirovoj ulici koji je poznat po grafitima?

/ Rekonstrukciji pristupamo jer se zid nagnuo toliko da nikakvi popravci nisu mogući. U dužini od oko 150 metara rušit će se zid i graditi novi, istovjetan postojećem, prema uvjetima Gradskog zavoda za zaštitu spomenika. Oni su dali ulazne uvjete i suglasnost na projektnu dokumentaciju te su uvjetovali konzervatorski nadzor, pa će se sve raditi u uskoj suradnji s njima.

Za rekonstrukciju ogradnog zida izradili smo cjelokupnu tehničku dokumentaciju i ishodili sve suglasnosti, jer je zid dio povijesne cjeline Donjega grada i ima status kulturnog dobra. U tijeku je javno nadmetanje za izvođenje radova. Dio javnosti zabrinuo se za grafite na zidu. Mi smo za to da se oni ponovno naprave, jer imaju tradiciju još od Univerzijade 1987., ali posljednju će riječ reći konzervatorski nadzor i Gradski zavod za zaštitu spomenika.

Ponude za radove su već stigle. Za izvođenje radova dali smo kratak rok od 35 dana, jer će tijekom tih radova na snazi biti posebna regulacija prometa. Zato bismo te radove izvodili u srpnju i kolovožu kada je intenzitet prometa u Zagrebu najslabiji.

Razgovor s Damirom Vukićem

Potencijal je nedvojbeno tu

U svjetlu skore liberalizacije tržišta teretnog prijevoza razgovarali smo s Damirom Vukićem, direktorom tvrtke Express-Interfracht Croatia, jednog od važnih prijevoznika na tržištu.



Damir Vukić

/ Na tržištu željezničkog teretnog prijevoza prisutni ste 14 godina kao direktor u HŽ Cargu, predstavnik Hrvatskih željeznica u Austriji te direktor tvrtke Raabersped, a sada kao direktor tvrtke Express-Interfracht Croatia. Kako procjenjujete situaciju na tržištu teretnog prijevoza u posljednjih dvadesetak godina?

/ Krajem 2000. na tržištu željezničkog teretnog prijevoza počeo sam raditi kao izvršni direktor HŽ Carga i od tada sam na njemu prisutan kroz niz različitih uloga. Unatoč tomu što me većina poznanika kritizira da imam urođene »roze naočale« kroz koje se svijet čini ljepšim nego što stvarno jest, ne mogu se otrgnuti

dojmu da na tome tržištu leže ogromni potencijali. U prilog mojoj tezi ide i statistika koja svjedoči o tome da se iz godine u godinu prevozi sve veća količina robe. Pitanje za nas željezničare jest koji se dio te robe prevozi željeznicom i kakav je trend prisutan u toj vrsti prometa te što moramo raditi kako bismo povećali udio robe prevezene željeznicom. Odgovori na ta pitanja nam ne idu u prilog. Svi koji sudjeluju u pružanju usluga u toj vrsti prometa trebali bi pokušati dati odgovor na pitanje zašto je to tako.

Kada promatramo željeznice u okružju, vrlo lako možemo doći do zaključka da sve, i to bez iznimke, imaju iste prednosti i iste nedostatke. Prednosti su općepoznate i na njih ne bih gubio vrijeme. Među nedostatke svakako treba ubrojiti nemogućnost ulaganja tzv. zdravog kapitala u lokomotive i vagone. U posljednjih nekoliko godina primjetno je da se sve željezničke tvrtke na neki način žele rastereti nepotrebnih vagona i lokomotiva, a za nove nemaju dovoljno kapitala. Vrlo lako možemo doći do zaključka da su i izgradnja modernih željezničkih vagona i lokomotiva, kao i zbrinjavanje onih starih i napuštenih potencijalno područje rasta gospodarstva koje željeznice do sada nisu znale dovoljno iskoristiti.

/ Koliko je tereta tvrtka prevezla u 2013. i kakvi su potencijali hrvatskog tržišta?

/ Tvrtka Express Interfracht Croatia, čiji ćemo naziv uskoro, u skladu s globalnom reorganizacijom naše krovne organizacije Rail Cargo Group, promijeniti u Rail Cargo Logistics Croatia, je u 2013. ostvarila ukupan opseg prometa u vrijednosti oko 18,6 mil. eura, od čega je u suradnji s HŽ Cargom ostvarila 8,2 mil. eura. Dio toga poslovnog rezultata s HŽ Cargom ostvaren je u izravnom poslovnom odnosu, a dio preko njegove tvrtke kćeri Agit.

/ Koliko imate zaposlenih? Kojih su profila zaposleni? Hoćete li povećavati broj radnika?

/ Naša tvrtka ima 34 zaposlena, od kojih njih 10 radi u području željezničkog prometa. Ostali rade u području kamionskog, prekomorskog i zračnog prometa, kao i u odjelu skladištenja i logistike.

Većina naših zaposlenika je visokoobrazovana. Što se tiče novog zapošljavanja, ono je usko povezano s kretanjima na tržištu i ostvarenim rezultatima.

/ Kakva je uloga tvrtke Express-Interfracht Croatia u predstojećoj liberalizaciji tržišta teretnog prijevoza u Hrvatskoj?

/ Liberalizacija tržišta željezničkog prometa službeno je počela s punopravnim ulaskom Hrvatske u EU. Kao što znamo, nedavno se pojavio i prvi licencirani prijevoznik. Nije nikakva tajna da je i RCG preko svoje tvrtke Rail Cargo Carrier Croatia iskazao interes za sudjelovanje na tome tržištu. Nakon što je Vlada RH raspisala natječaj za privatizaciju 75 % udjela HŽ Carga i nakon što je kroz medije u više navrata bilo prenošeno da su izgledni kupci tih udjela nama konkurentske tvrtke, a želeći zaštititi svoje poslove, vodstvo našeg koncerna odlučilo se za taj korak. Što se tiče same tvrtke Express Interfracht Croatia, odnosno uskoro Rail Cargo Logistics Croatia, ona će i dalje biti usmjerena na tvrtku HŽ Cargo kao na dobavljača željezničkih usluga, ako nam ona bude u mogućnosti pružati konkurentnu uslugu.

/ Mišljenja o liberalizaciji željezničkog tržišta kreću se od razmišljanja o tome koliko će posla izgubiti HŽ Cargo do tvrdnji da bi suradnja više prijevoznika značila i više tereta svima. Kako Vi gledate na to?

/ To koliko će tko posla izgubiti ili dobiti isključivo ovisi o njegovoj sposobnosti. Ne samo da smatram da HŽ Cargo uopće ne mora izgubiti dio posla, nego mislim da vrlo lako može dobiti nove poslove. Mi koji smo dugo prisutni na tržištu točno znamo o kojim robama i opsezima prometa je ovdje riječ. Naša je procjena da količina robe prevezene željeznicom u Hrvatskoj vrlo lako može rasti do 18 milijuna tona koje je HŽ Cargo prevezio prije krize 2008. godine. Isto tako ne treba smetnuti s uma iskustva željeznica u okružju koja svjedoče o tome da su nacionalni operatori nakon ulaska privatnih željezničkih tvrtki izgubili manji dio tržišta.

/ Cestovni prijevoznici su izvrsno organizirani, a cestovna infrastruktura je jako dobra. Ekološke prednosti željeznice sigurno nisu dovoljno dobar argument za pridobivanje više tereta. Koji bi bio pravi način da se dio masovnih tereta koji se prevoze kamionima ipak vrati na željeznicu?

/ Najbolji način je osluškivanje tržišta. Cestovna infrastruktura dovedena je na zavidnu razinu, ali je isto tako činjenica da se u željezničku infrastrukturu ulaže jako puno novca. Mislim da ne smijemo zanemariti ni ekologiju iz čijeg nam područja svi pokazatelji idu u prilog. Mi koji radimo u tvrtki čije poslovanje obuhvaća sve vrste prometa, iako je težište na željeznici kao primarnoj djelatnosti, iz iskustva možemo reći da je poslovati s kamionskim dobavljačima puno jednostavnije nego sa željeznicama. Dio toga potpuno je razumljiv, ali jedan dio zahtjeva prilagodbu tržišnom okruženju. Željeznice se preteško mijenjaju i ponekad su previše trome, iako nas ponekad znaju i ugodno iznenaditi.

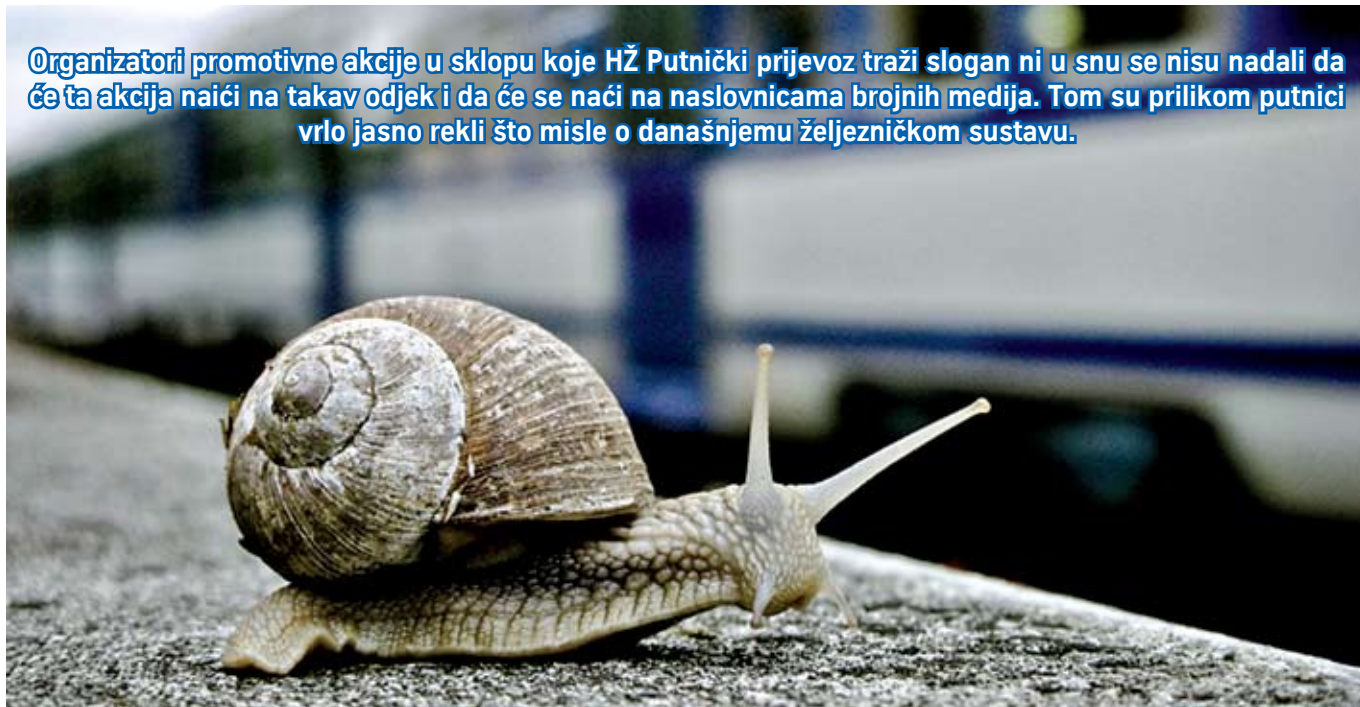
/ Nakon 25 godina tereti za Linz prevoze se preko bakarske luke. Možete li nam kao organizator prijevoza reći nešto više o tome?

/ Upravo je to jedan svijetli primjer u kojemu su i HŽ Cargo i riječka luka pokazali zavidnu razinu spremnosti da pridobiju novi teret na riječkome prometnom pravcu. Prvi brod s 94.000 tona peleta željezne rudače uplovio je u Luku Rijeka 20. ožujka, a budući da je otprema robe izvedena vrlo profesionalno i prema zahtijevanoj dinamici kupca. Imamo čvrsta jamstva našeg partnera da ćemo, ako HŽ-Cargo u međuvremenu ne promjeni komercijalne uvjete, dobiti i drugi brod s oko 85.000 tona. Takve robe kreću se u našem okružju i ima ih dovoljno za sve. Treba ih samo znati pridobiti, a to je izazov i prilika za sve nas.

Promotivna akcija traženja slogana

Akcija koja je razveselila Hrvatsku

Organizatori promotivne akcije u sklopu koje HŽ Putnički prijevoz traži slogan ni u snu se nisu nadali da će ta akcija naići na takav odjek i da će se naći na naslovnica brojnih medija. Tom su prilikom putnici vrlo jasno rekli što misle o današnjemu željezničkom sustavu.



Organizatori marketinške akcije HŽ Putničkog prijevoza, u sklopu koje su studentima ponuđena nagradna putovanja za najbolje osmišljeni slogan kojim bi se promovirala vožnja vlakom, nisu mogli ni sanjati da će ta akcija postati vijest dana. Također, akcija je pokazala da većina onih koji su pisali slogane ne razlikuje željeznička poduzeća. Prema mojemu mišljenju, pojam hrvatske željeznice obuhvaća i HŽ Infrastrukturu i više-manje sva ostala poduzeća. Nakon što su brojne dosjetke objavljene na Twitteru, prenijeli su ih gotovo svi mediji i akcija HŽ Putničkog prijevoza je pored teških, domaćih tema, ali i vijesti iz Ukrajine te o nestalom zrakoplovu, postala vijest dana. Slogan je dobio i svoju facebook stranicu PUŽ («Polako ubija živce») sa 5630 oznaka »sviđa mi se« u svega nekoliko dana. Između ostalog, tom se prilikom na internetu moglo pročitati:

- Život prebrzo leti, putujte HŽ-om.
- Ne možete vi čekati koliko mi možemo kasniti
- Pet kilometara vlakom, a ostalo busom, putujte s ukusom.
- Nismo točni, ali smo spori.
- Povratak biblijskim brzinama.
- Dođoh čekah, zakasnih.
- »Snijeg bez vlaka«, piše: »Dragi Ljubane, draga djeco. Ove linije su jučer ukinuli. Snadite se nekako. Sorry. Vaš HŽ«
- S nama zakasnite na vlastiti sprovod.
- Oko Hrvatske za 80 dana.
- Pouzdano grije po vrućini, hladi zimi i redovito kasni bez obzira na vrijeme.
- Alfred Einstein: Dvije su stvari beskonačne. Ljudska glupost i putovanje HŽ-om.
- Porezna uprava: I povrat poreza putuje s nama.

U takvu je tonu bila većina slogana, no netko je također primijetio: »Kad ukinu pojedine vožnje po Slavoniji, falit će nam i ti, kako vi kažete, spori vlakovi«.

Premda javnost percipira posao na željeznici kao siguran, brojke ipak govore drugačije. U odnosu na prijeratni željeznički sustav, danas u svim poduzećima proizilim iz takvog sustava radi manje od trećine nekada zaposlenih ljudi. Istina je i to da otkako je Hrvatska

samostalna država nije kupljena ni jedna lokomotiva i da su pruge zapuštene, no to, uz druge objektivne okolnosti, nikako ne bi trebalo biti opravdanje za sve slabosti sustava koje su zahvaljujući ovoj akciji dospjele u medije. Govoriti kako su prije trideset godina poslovni ljudi praktički u svim pravcima putovali vlakom danas se čini kao pretjerivanje, no doista je bilo tako. Vožnja »Tin-expressom« djeci je često prva vožnja vlakom. I na sve to uprava HŽ Putničkog prijevoza donosi odluku o ukidanju financijski neisplativih putničkih linija. Nesreća organizatora promotivne akcije bila je ta što je ukidanje linija bila kap koja je prelila čašu.

Ljudi koji su dulje u željezničkome sustavu uočavaju kako su u poslovanje uvedena nova pravila kojih nije bilo u prijašnjoj praksi. Otkazivanja vlakova sigurno iritiraju putnike koji su u kolodvoru prisiljeni čekati neki kasniji vlak, koji se umjesto vlakovima voze autobusima, kojima su karte često preskupe, koji su ljuti na nedvojbeno loše prilagođen vozni red, na neostvarivanje veza za nastavak putovanja, na nezaustavljanje vlakova. Sve je to dio problema koji su utjecali na raspoloženje javnosti. Za kašnjenja vlakova, osim onih za koja je odgovorna operativna HŽ Putničkog prijevoza, sigurno su krivi radovi na prugama odnosno HŽ Infrastruktura. Na sve spomenute manjkavosti svakodnevno ukazuju »ljudi s pruge« koji su u svakodnevnom kontaktu s putnicima. Zbog čega njihov glas ne dopire do onih koji donose odluke, teško je razumljivo. Više-manje u svakom razgovoru šefovi kolodvora žale se na neprikladan vozni red. Kažu:

/ Pišemo prigovore na prednacrt voznog reda, ali od toga nema nikakve koristi.

Kada se malo razmisli o spomenutim problemima, jasno je da je za dobar dio toga odgovoran ljudski čimbenik, odnosno puno se toga moglo izbjeći. Ovaj put reakcija putnika nije bila uobičajena. Umjesto telefonskih poziva i pisama ogorčenih putnika, željezničari su dobili puno iscrpniji odgovor koji je pokazao kako Hrvati ipak imaju smisla za humor. Istodobno je to bila jasna poruka svim zaposlenicima željezničkih tvrtki o tome kako nas javnost percipira i da putnik koji plaća kartu zaslužuje korektniji tretman.

»Zeko-express«

Vlak pun dječjeg veselja

Ove godine uskrсни vlak »Zeko-express« proslavio je desetu obljetnicu.

Njegove vožnje bile su organizirane u Varaždinu, Splitu, Pločama, Vinkovcima, Osijeku i Zagrebu. Zagrebački »Zeko-express« vozio je od Zagreba do Savskog Marofa, a u to koliko vožnja tim vlakom donosi radosti djeci i sami smo se mogli uvjeriti tijekom jedne od vožnji.

Prigradski elektromotorni vlak bio je prigodno okičen, a u pozadini su odzvanjale uskršne dječje pjesmice. Djeci je svakako najzanimljiviji bio darežljivi zec »Nesquik«. Uz poklon-pakete pune slatkiša i pisanicu, zeko je i djeci i roditeljima dijelio i poklone sponzora »Nestlea«.



Štrajk u HŽ Cargu

Neuspjeh pregovora i štrajk

Štrajk željezničara u HŽ Cargu trajao je od 17. travnja u 17.00 sati do 19. travnja u 24.00 sata. Nakon neuspješnog postupka mirenja Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat hrvatskih željezničara odlučili su zaustaviti teretne vlakove.



Jasno je da bez strojovođa, čiji je sindikat potpisao Kolektivni ugovor HŽ Carga, zaustavljanje vlakova nije bilo moguće, a tim nije izazvana niti znatnija šteta poslodavcu, a to je sigurno važan argu-

ment tijekom pregovaranja. Isto tako, nakon što je objavljen popis imena 804 radnika, pitanje je koliko će u takvim uvjetima prevladati solidarnost preostalih radnika s onima »prekobrojnjima«.

Uoči štrajka u ime Sindikata željezničara Hrvatske (SŽH) otvorenim pismom ministru Siniši Hajdašu Dončiću obratio se Zoran Maršić koji je ukazao na loše upravljanje željezničkim sustavom u cjelini te odgovorio na ministrov stav da je sindikat taj koji ne želi promjene. / U najmanju ruku upravo bi Vi trebali znati da mi željezničari živimo s promjenama već gotovo trideset godina, a koje su donijele smanjenje radnika s 40 tisuća na današnjih 12 tisuća. Tijekom tog vremena sindikati su aktivno sudjelovali u procesu i čitavo vrijeme upozoravali smo na nelogičnosti, nepravilnosti pa i na kriminal koji se događao. Naš cilj nije samo sačuvati radna mjesta, naš cilj je prije svega sačuvati željeznicu za sve buduće generacije, učiniti tu željeznicu što korisniju i isplativiju građanima Republike Hrvatske – pisalo je u otvorenome pismu.

Čelnik Sindikata hrvatskih željezničara (SHŽ) Ivan Forgač prigovorio je otpuštanjima radnika bez objektivnih kriterija, a rješenje vidi u uvođenju nepunoga radnog vremena koje bi odmah dalo učinke, a sačuvala bi se i radna mjesta.

/ U HŽ Cargu od 2007. prihodi su pali 35 posto, ali se smanjivanje prihoda od prijevoza i dalje planira. Smatram da za to više nema razloga jer u susjednim zemljama više nema recesije. Naša Uprava za to nema rješenja – rekao je Forgač.

/ Piše: Mira Grbac Kovač

Dan otvorenih integracija 2014.

Predstavljen IS za prodaju i rezervaciju karata

Konferencija iz godine u godinu potvrđuje ugled zapaženog događanja koje okuplja nekoliko stotina sudionika iz informatičke i drugih industrija te iz državne i javne uprave koji razmjenjuju informacije, sučeljavaju mišljenja i komentiraju stanje u poslovanju i razvoju.

Dana 20. ožujka u zagrebačkom hotelu »Antunović« u Zagrebu deveti put održana je konferencija »Dan otvorenih integracija«. Ispred organizatora, tvrtke KING ICT, konferenciju je otvorio predsjednik Uprave Plamenko Barišić, a uvodni govor održao šef Predstavništva Europske komisije u Hrvatskoj Branko Baričević. Zapažena predavanja održali su Gerard de Graaf, direktor Electronic Communications Networks and Services DG CONNECT European Commission na temu »Digital agenda 2020«; Damir Novotny, ekonomski analitičar godine na temu »Nacionalne industrijske strategije«, i Boris Žitnik, direktor OMNIAconsulta na temu »Stanje ICT u RH«.

Na konferenciji je naglašeno da je punopravno članstvo Hrvatske u EU-u velika šansa za sve gospodarstvenike koja se očituje kroz niz segmenata kao što su dostupnost strukturnih i kohezijskih fondova s »financijskom omotnicom« od 2,6 milijardi eura, zajedničke agrarne politike EU-a (CAP) za RH od oko 0,8 milijardi eura, pad kamatnih stopa i priljev inozemnoga kapitala, otvoreno veliko EU-ovo tržište dostupno konkurentnim poduzećima iz RH, konvergencija cijena (pad nekih cijena, hrana, telekom usluge itd.), jačanje formalnih tržišnih institucija pod pritiskom EU-a, konsolidacija javnih financija i smanjivanje deficita (pod pritiskom Europske komisije), provođenje reformi, otvaranje prostora za jačanje privatnih poduzeća itd.

U sklopu konferencije održan je okrugli stol na kojemu su, sudjelovali i predstavnici Ministarstva gospodarstva, FER-a te tvrtki Insako, Microsoft Hrvatska i IBM Hrvatska. Na njemu je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković predstavio novi integralni sustav prodaje i rezervacija karata. Ulaganje u sustav prodaje i rezervacije željezničkih putničkih karata vrijedna je 43,3 milijuna kuna.

Tijekom konferencije mogla se običi i Demosoba u kojoj su bila predstavljena rješenja za osobnu evidenciju zdravlja, DMS rješenja primjenjiva u raznim sektorima, integrirana telekomunikacijska i mrežna rješenja, CRM rješenja za najsvremenije prodajne i postprodajne procese, napredni koncepti mrežnog videonadzora i videoanalitike, rješenja za planiranje i praćenje plana prodaje kroz jedinstveni sustav, KING Service Lifecycle itd.

Posebnu pozornost privuklo je izlaganje Damira Novotnyja o Industrijskoj strategiji RH 2014. – 2020. U veljači je Ministarstvo gospodarstva RH predstavilo Nacrtr prijedloga Industrijske strategije Hrvatske 2014. – 2020. godine i otvorilo javno savjetovanje o tome dokumentu. Svrha izrade te strategije jest kroz analizu industrije dobiti pregled stanja industrijskih djelatnosti i poddjelatnosti kako bi se utvrdile perspektive rasta i razvoja te jačanja konkurentnosti, strateški ciljevi, usvojio smjer djelovanja i alokacije resursa potrebnih za ostvarenje tih ciljeva, odnosno provedbeni model, te pratila provedba strategije.

Glavni strateški ciljevi jesu rast opsega industrijske proizvodnje po prosječnoj godišnjoj stopi od 2,85 %, rast broja novozaposlenih za 85.619 do kraja 2020. godine, od čega najmanje 30 % visokobrazovanih, rast produktivnosti radne snage za 68,9 %, povećanje izvoza za 30 % i promjena strukture izvoza u korist izvoza proizvoda visoke dodane vrijednosti.



EU-ov projekt LivingRAIL

»Kameno doba nije završilo jer su ljudi ostali bez kamena«

U sklopu EU-ova projekta LivingRAIL u siječnju su održane tri radionice. Na njima su stručnjaci iznijeli svoja mišljenja o napretku projekta te ideje o načinima njihove provedbe.



Projekt LivingRAIL počeo se provoditi krajem 2012. i trajat će do svibnja 2015. godine. Savez za željeznicu punopravni je partner u tome projektu njemačkog instituta Fraunhofer ISI iz Karlsruhea. U projektu sudjeluje i niz vodećih prometnih znanstvenih institucija, tvrtki i organizacija poput instituta McRIT-a iz Barcelone i TRT-a iz Milana, Sveučilišta iz Birminghama, iz Ujedinjenog Kraljevstva, »Siemens« i njemačkog »Allianz pro Schiene« iz Berlina.

LivingRAIL analitičkim radom na temelju primjera dobrih praksi današnjice istražuje kako željeznice i ostale vrste javnog prijevoza mogu doprinijeti kvalitetnoj viziji Europe u 2050. godini. U sklopu projekta vodi se i niz razgovora te organiziraju radionice sa stručnjacima iz svih spomenutih sektora. Uspostavlja se i intenzivan dijalog između političara te stručnjaka iz područja željeznice, prostornog planiranja i civilnog društva.

Dio procesa koji uključuje dijaloge i prikupljanje relevantnih mišljenja i informacija bile su i dvije radionice u Bruxellesu i jedna u Madridu. U Bruxellesu su održane radionice o evoluciji željezničkih sustava, politici, konceptima prostornog uređenja te urbanog planiranja i oblikovanja. Treća radionica u Madridu održana je na temu europskih iskustava u regulaciji željezničkog tržišta. Valja spomenuti da su na briselskim radionicama kao stručnjaci iz Hrvatske sudjelovali docent dr. sc. Ljudevit Krpan, pročelnik Upravnog odjela za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima u Primorsko-goranskoj županiji i član Savjeta za prostorno uređenje RH, te docent dr. sc. Borna Abramović, voditelj Katedre za organizaciju željezničkog prometa na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu. Partneri u projektu imali su prigodu čuti mišljenja stručnjaka iz područja željeznice i ostalih vrsta javnog prijevoza, europske politike i nacionalnih politika te prostornog planiranja. S njima se razgovaralo o obaveštavajućim mjerama koje bi se mogle provesti kroz europsku politiku u cilju povećanja udjela željeznice u ukupnome opsegu prijevoza putnika i roba. Pokušavalo se pronaći odgovor na pitanje je li u sljedeća tri i pol desetljeća moguće dosegnuti ciljeve Bijele knjige o prometu i koje konkretne mjere tome mogu najviše pridonijeti.

Općeniti zaključak koji se nametnuo jest da bez obzira koji put prema cilju odabrali, ne postoji jednostavno rješenje koje će lako udovoljiti svim potrebama. Željeznice se mogu otrgnuti trendovima stagnacije u broju putnika i količini prevezene robe samo ako prihvate i počnu provoditi široke mjere povećanja produktivnosti, usmjerenosti prema putniku korisniku, stvaranja novih kapaciteta te dodatnog povećanja prihvatljivosti za okoliš, i to uz pomoć jakih političkih mjera koje »zelenu mobilnost« stavljaju kao prioritet. Uz to obvezno dolaze integrirane prometne usluge koje uključuje sve vrste javnog prijevoza.

Prikupljena su i mnoga druga zanimljiva razmišljanja i izjave. Mnogi stručnjaci istaknuli su da je željezničkim prijevoznicima potreban velik broj osoblja za rad na peronima i infopultovima. Većina ih je suglasna s time da su prošla vremena kada je svaka racionalizacija poslovanja uključivala otpuštanja. Ljudi nisu trošak, već dodana vrijednost i korisnici putnici se za dobivanje informacija najčešće žele obratiti upravo susretljivome osoblju koje će zateći u kolodvorima, na blagajnama i peronima, u infouredima, itd.

U mnogim zemljama, izgradnja novih cesta smatrala se »neophodnom«, a izgradnja novih pruga »skupom«. To ne odgovara istini, već je vjerojatno riječ o zakulisnim igrama čiji cilj nije bio stvarno povećanje razine kvalitete života građana.

Također, mnogi zaključuju da se željeznici mora osigurati barem okvir za pravedno tržišno natjecanje. Dakle, ili sve vrste prometa moraju u cijelosti plaćati sve svoje troškove (uključujući i velike postojeće eksterne troškove), ili se svima moraju omogućiti podjednake »olakšice«. No, ključ uspjeha sektora javnog prijevoza ipak, slažu se svi, nije natjecanje, već u stvaranju kvalitetnih intermodalnih sustava prijevoza koji će korisnicima omogućiti mobilnost javnim prijevozom »od vrata do vrata«.

Najzanimljivija izjava bila je: »Kameno doba nije završilo jer su ljudi ostali bez kamena«. Dakle, ni doba željeznice i ostaloga javnog prijevoza ne bi trebalo završiti jer danas možemo voziti automobile. Kao odgovorno društvo trebamo »okončati« doba kojim vladaju automobili i uvesti doba tijekom kojeg ćemo uz povremeno korištenje automobila uvelike koristiti kvalitetne željezničke i ostale javnoprivezničke usluge u regijama u kojima će kvaliteta života dodatno porasti.

Na kraju, kada se sagledaju ciljevi Bijele knjige poput onoga da bi do 2050. 50 % svih urbanih putovanja i putovanja na srednje udaljenosti trebalo biti ostvareno upravo željeznicom, stručnjaci procjenjuju da su oni zahtjevni i teško ostvarivi. No, jednoglasan je zaključak da ako se ostvari samo dio tog plana, održivost europskoga prometnog sektora te kvaliteta življenja u urbanim i ruralnim regijama sigurno će se povećati.

Detaljno izvješće o radionicama na engleskome jeziku možete preuzeti na internetskoj stranici www.livingrail.eu, koja uz to sadrži i brojne druge detaljne informacije o projektu.

U pripremi su i dvije nove radionice u svibnju, i to u Bruxellesu i Zagrebu. Na njima će prometni i urbanistički stručnjaci raspravljati o razvoju vizija održivoga javnog prijevoza, s težištem na željeznici u gusto naseljenim i rijetko naseljenim regijama Europe. Zainteresirani se za više informacija mogu obratiti Savezu za željeznicu (www.szz.hr, info@szz.hr).

Tamara Štefanac, ravnateljica HŽM-a

Neiskorišteni kulturni i turistički potencijal

U srijedu 19. ožujka Hrvatski željeznički muzej (HŽM) navršio je 23. godinu djelovanja. Tim povodom razgovarali smo s ravnateljicom HŽM-a Tamaram Štefanac, koja tu funkciju obnaša od ljeta 2013. i najmlađa je ravnateljica nekog muzeja u Hrvatskoj.



Tamara Štefanac

/ Već 23 godine HŽM radi u skromnim uvjetima i nije otvoren za javnost, ali je svejedno napravljeno puno toga kako bi se javnost senzibilizirala s idejom da je jedna takva institucija potrebna u Hrvatskoj. Recite nam nekoliko osnovnih podataka o Muzeju?

/ Rijetko tko zna da je Muzej 19. ožujka 2014. navršio 23. obljetnicu djelovanja. Od tada su se promijenile mnoge okolnosti i napravljeni su veliki iskoraci, iako često nevidljivi široj javnosti. Hrvatski željeznički muzej njegovi posjetitelji nazivaju samo željezničkim ili željezničarskim muzejom. U odnosu na željezničke muzeje u široj regiji osnovani smo kasno. Dok su se inicijative za osnivanje beogradskoga željezničkog muzeja počele pojavljivati od velike željezničke izložbe 1935., u Hrvatskoj su se pojavile tek 1960-ih. Ni ratna 1991. nije pomogla početku djelovanja HŽM-a. Iako su članovi Inicijativnog odbora za osnutak željezničkog muzeja u Zagrebu imali jasnu viziju preseljenja muzeja u hale TŽV-a »Gredelj« nakon iseljavanja proizvodnje, kasniji koraci postupanja s HŽM-om unutar same željeznice, ali i grada, nisu dozvolili provođenje tih ideja u praksi. Stara lokacija TŽV-a »Gredelj« na zagrebačkome Trnju prodana je Gradu Zagrebu 2006. godine. Sada o novome vlasniku ovisi to kako će postupiti sa svojim vlasništvom te hoće li podržati ideju konačnog smještanja HŽM-a u hale u kojima su se nekada održavala željeznička vozila. Aktivnosti HŽM-a koje se odnose na

preseljenje u stari »Gredelj« i općenito očuvanje tih jedinstvenih primjeraka željezničke industrijske baštine bile su brojne. Posljednji pokušaj približavanja ideje o HŽM-u u tim halama bio je prigodni izložbeni postav »Od strojarnice do muzeja« koji su osmislili Helena Bunijevac i Špiro Dmitrović (TŽV »Gredelj«). Helena Bunijevac bila je ravnateljica HŽM-a od 2001. do kraja 2013. godine. Na tome radnom mjestu naslijedila je Ivana Matića, prvog voditelja HŽM-a. Za njihovih mandata HŽM je postavio 36 izložbi i prikupljeno je 106 raznih vozila.

/ Podjela HŽ Hrvatskih željeznica holdinga 2007. donijela je nove probleme?

/ S aspekta prikupljanja i obrađivanja građe primjećuje se napredak, ali i nove otegotne okolnosti. Budući da je željeznički sustav 2007. podijeljen na zasebne pravne osobe, građu, odnosno potencijalna muzejska vozila, više nije moguće jednostavno preuzimati, pa od 2007. u fundus nismo uvrstili ni jednu lokomotivu ili vagon. Preuzeli smo manja pružna vozila koja su bila kasirana unutar HŽ Infrastrukture. Trudimo se da unutar tog sustava potaknemo svijest o gospodarsko-povijesnoj važnosti i zanimljivosti željezničke baštine, a to je moguće učiniti jedino uz pomoć ljudi, zaposlenika koji će unutar svoje organizacijske jedinice sačuvati neki predmet i predati ga nama kako bismo ga uvrstili u fundus muzeja – javne ustanove, kako ne bi završio u nekoj privatnoj zbirci. Zanimanje javnosti u zadnje je vrijeme sve naglašenije, a posebno se povećao interes istraživača željezničke povijesti s kojima svakodnevno surađujemo i zbog kojih smo 2010. pokrenuli HŽM-ovu internetsku stranicu s posebnom rubrikom digitalizirane građe. Nadam se da će s vremenom sva naša građa biti dostupna na internetu.

/ Kakav je odnos vlasnika prema muzeju? Postoje li rješenja za definitivni smještaj i potpuno osamostaljivanje HŽM-a?

/ Sadašnja organizacijska struktura smjestila je HŽM unutar Ravnateljstva Ureda Uprave HŽ Infrastrukture. Potpora Uprave vidljiva je u nastojanjima da potakne Ministarstvo kulture i Grad Zagreb da sudjeluju u rješavanju problematike smještanja HŽM-a. Uprava je podržala i dokument Strategije razvoja HŽM-a od 2014. do 2017. godine, a Ministarstvo kulture reagiralo je osnivanjem Povjerenstva za praćenje razvoja i rada HŽM-a. Ove je godine Ministarstvo kulture čak i financijski podržalo programsku aktivnost, što do sada nije bio slučaj. S obzirom na turistički potencijal željezničkih muzeja, što je i dokazano poslovanjem željezničkih muzeja u Europi, smatram kako bi razvoj HŽM-a trebao biti jedan od strateških prioriteta razvoja kulture u RH. Prije bilo kakvog razmatranja konačnog smještanja HŽM-a trebalo bi svakako uzeti u obzir dva parametra: muzejska vozila već sada zauzimaju više od kilometra pruge, a neophodno je da budu smještena u natkrivenom prostoru. Svako vozilo koje stoji izloženo na otvorenome potrebno je obnoviti svakih 10 godina, što je velik trošak. Što se tiče potrebe uključivanja lokalnih vlasti u pitanje rješavanja problema smještanja Muzeja, moram naglasiti podatak da je rezultat anketnog istraživanja koje smo proveli među posjetiteljima takav da 99,9 % posjetitelja smatra kako je HŽM ustanova koja je potrebna u kulturno-turističkoj ponudi grada Zagreba. Ta se zapažanja odnose samo na naš vanjski izložbeni postav u Ulici grada Vukovara 47, jer nemamo postav manjih predmeta.

/ Prošle ste godine preuzeli vođenje Muzeja? Što ste uspjeli napraviti prošle godine, a što se planira ove godine?

/ Budući da su tijekom 2013. u HŽM došle dvije nove zaposlenice, bilo je potrebno vrijeme da se priviknu na novonastale okolnosti. Kada sugovorniku spomenem to da u muzeju imamo što raditi sljedećih 10 godina, a da ne komuniciramo ni s kim i ne iziđemo iz depoa, nastane čuđenje. To je zbog toga jer se ne vidi onaj »pozadinski« dio posla koji je potrebno obaviti kako bi se dobio gotov proizvod – tekst, izložba, knjiga, interpretacija, znanje o predmetu.

Stoga smo u 2013. organizirale Dane otvorenih vrata u HŽM-u i nekoliko radionica za djecu, a u suradnji sa Zavičajnim muzejom Ozalj obilježili smo obljetnice pruge Karlovac – Ozalj – Bubernarci. Ovu smo godinu počeli s Noći muzeja u kojoj smo sudjelovali s postavom stalne izložbe u Vinkovcima. U suradnji s Tehničkim muzejom iz Zagreba pripremamo i izložbu »Željeznički kolodvori u Hrvatskoj«, a koju će pratiti i prigodna monografija. U suradnji s članovima Kluba studenata povijesti Filozofskog fakulteta u Zagrebu pod mentorstvom prof. dr. sc. Željka Holjevca te Hrvatskim državnim arhivom pripremamo virtualnu izložbu »Pruga Prvog svjetskog rata«, a čija će fizička inačica biti postavljena u Zavičajnome muzeju Ogulin u rujnu. U suradnji s Gradskim muzejom Karlovac obilježiti ćemo Međunarodni dan muzeja u svibnju, a u povodu Europske noći muzeja također pripremamo program namijenjen zagrebačkim posjetiteljima.

/ Osim Vas, u muzeju su i dvije nove zaposlenice. Na kojim su radnim mjestima zaposlene i kako one, zajedno s Vama, doprinose prepoznatljivosti Muzeja?

/ U novoj sistematizaciji radnih mjesta u HŽM-u postoje tri radna mjesta. Na mjestu kustosa zaposlena je mr. sc. Renata Veličan, na mjestu muzejskog pedagoga Janka Fučić, a ja sam preuzela mandat ravnateljice. Kolegice su stigle u Muzej iz drugih organizacijskih jedinica HŽ Infrastrukture i brzo uspjele preuzeti nove odgovornosti. Do sada u HŽM-u nije postojalo radno mjesto muzejskog pedagoga, a budući da smo vidjeli kako nam većina posjetitelja pripada najmlađoj dobnoj skupini, odlučili smo krenuti u smjeru razvijanja muzejske pedagogije unutar HŽM-a. Stručne i programske aktivnosti manjeg opsega zapravo je jedino što možemo razvijati, dokle

god ne riješimo pitanje prostora. Dok to ne riješimo i dalje ćemo ostati zatvoreni za javnost, organizirat ćemo povremene aktivnosti i dane otvorenih vrata, kada ćemo moći primiti posjetitelje.

U HŽM sam došla 2007. na radno mjesto arhivista-dokumentarista, i to mi je bio prvi posao nakon što sam završila fakultet. HŽM ima vrlo zanimljive zbirke »papirnate« građe, od fotografija preko nacrti objekata i pruge, vozničkih redova, starih pravilnika do osobne dokumentacije željezničara, rukopisa i vozničkih karata. Zaokupila me obrada toga gradiva, pogotovo zato jer takvu građu nalazimo podjednako u arhivima, knjižnicama i muzejima, a opisni standardi su sasvim različiti. Budući da sam po struci diplomirani povjesničar umjetnosti, komparatist književnosti i diplomirani arhivist, mogla sam se dalje stručno razvijati kroz obradu muzejskoga gradiva. Svoje obrazovanje nastavljam na doktorskome studiju i sada sam u fazi pisanja disertacije na temu obrade arhivskoga gradiva u muzejima. Iako sam trenutačno ravnatelj Muzeja i dalje vodim zbirke na kojima sam do sada radila.

/ Koja je vaša vizija HŽM-a?

/ U općenitome smislu, HŽM vidim kao kulturno-turističku ustanovu. Smatram da HŽM ima previše neiskorištenog potencijala koji može pridonijeti kulturnoj i turističkoj ponudi Zagreba i Hrvatske, ali je potreban stručni konsenzus unutar resornog ministarstva, Ministarstva kulture i Ministarstva turizma o tome kakav je željeznički muzej potreban u kulturno-turističkom razvoju Hrvatske. Mi smo predložili strategiju razvoja koju je Uprava HŽ Infrastrukture prihvatila, ali mi nismo primarna djelatnost HŽI-a i glavne odluke moraju se donijeti u sinergiji s Gradom Zagrebom i Ministarstvom kulture.

Razgovor s Lucijom Ivšić, frontmenicom benda »Punčke«

/ Piše: Hrvoje Dečak

/ Foto: Marko Butraković

Vlakovi su mi presuper i u njima su druženja najbolja

Za naš najpoznatiji ženski rock-bend »Punčke« čovjek bi pomislio da dolazi iz Slovenije, ali razlika je u dva slova. Naime, Lucija Ivšić, Ena Bačanović – Ruby i Anja Tkalec su iz Slavonije. Lucija i Ruby iz Vinkovaca, a Anja iz Novske.

Sve tri djevojke rođene su ratne 1991., a Lucija i Ruby počele su zajedno svirati već sa 14 godina. Dvije godine kasnije osnovale su bend »Punčke«, u kojem se mijenjao broj članova. Kroz njega su prošla i dva muškarca, a kad im se umjesto prijašnje basistice pridružila Anja, koju su upoznale na koncertu u Kutini, ustalo se trio koji u tome sastavu »prašik« i danas. Ujesen prošle godine izdale su svoj prvi album »Sunčano s povremenom naoblakom« koji je kritika prihvatila jako dobro. Lucija pjeva i svira gitaru te piše pjesme, a inače studira geodeziju. Ruby je bubnjarka i bavi se grafičkim dizajnom, a basistica Anja studira povijest umjetnosti i informacijske znanosti. O »Punčkama« razgovarali smo s frontmenicom Lucijom.

/ Vi i Ruby ste iz pravoga željezničarskoga grada?

/ Da, u Vinkovcima devedeset posto stanovnika ima neke veze sa željeznicom, ali meni i curama nitko iz bliže obitelji nije tamo zaposlen. Ipak, jako puno putujemo vlakom, kako u Zagreb, gdje živimo i studiramo, tako i na nastupe po Hrvatskoj i u inozemstvo. Jako volim vlakove, ali muče me kašnjenja. Htjela bih da vlakovi krenu i stignu na vrijeme. Događa se da dođem u deset na vlak jer on treba krenuti u pola 11, a on krene u pola 12. Vozim se 250 km četiri i pol sata i puno vremena mi prođe na tako kratkoj relaciji. Ali inače zaista volim vlakove, mislim da su oni *presuper*. Toliko sam ljudi upoznala u vlaku, toliko zanimljivih priča čula ... Najbolja su druženja u vlaku. Bavila sam se i fotografijom i najljepše mi je bilo fotografirati vlakove. U njima ima nešto romantično, toplo ... Rado bih češće putovala vlakom kući, ali često odustanem baš zato jer put traje jako

dugo. Sada slušam o ukidanju mnogih vlakova. Praznicima je vlak za Vinkovce prepun. Jednom sam stajala do Slavenskog Broda, a prvi razred zjapio je prazan. Tek kasnije su nas pustili unutra ... Znam puno ljudi koji rade u Zagrebu, a vikendom su kod kuće u Vinkovcima, a gotovo svi vinkovački studenti u Zagreb putuju vlakom!

/ Kako ste bend nazvale »Punčke«?

/ Kada smo 2007. Ruby i ja počele svirati u njezinom podrumu, dobile smo poziv za nastup. Pitali su kako se zove bend da naziv stave na plakat, no tada nismo ni planirale imati bend. Na brzinu smo smisljale naziv, palo mi je na pamet djevojčke, ali netko nam je rekao da to na češkome znači prostitutke. Tada je prijateljičin šogor rekao: »Pa zovite se punčke!« To na slovenskome znači cure, lutke i to nam se dopalo. Nismo htjele engleske nazive i ostalo je »Punčke«. Inače, nismo planirale da budemo ženski bend; to je jednostavno tako ispalo! No premda nemaju nikakve veze sa Slovenijom, tamo su »Punčke« jako dobro prihvaćene.

/ Koga biste izdvojili od domaćih glazbenika?

/ Ponajprije grupu »Pips, chips & videoclips« i Dubravka Ivaniša Rippera. Pipse slušam dugo. Lani smo na koncertu u Vinkovcima svirali i oni i mi. Ripper nam je prišao. Svidjelo mu se kako sviramo i tako smo se sprijateljili. Kada su Pipsi snimali spot za pjesmu »Trubač« s njihova novog albuma, Ripper nas je pozvao da glumimo u spotu. Najesen ćemo održati neke koncerte s njima. Puno nam znači što nas Pipsi cijene.

/ O čemu pjevaju »Punčke«?

/ Uglavnom o promjeni. To je moj ispušni ventil. Kada se penjem na *stage*, puna sam negativne energije zbog svih problema i dvojbi koje me muče kao i sve nas, ali dok sviram, nestaje negativna, a punim se pozitivnom energijom. Imam priliku vrištati o nečemu što me po-



Lucija Ivšić, frontmenica benda »Punčke«

godilo. Pjesme govore o tome da neke stvari treba promijeniti, da treba provesti čišćenje života. Promjene su potrebne da bismo nastavili živjeti pozitivno. Uvijek razmišljam o tome kako je nešto utjecalo na mene. Moram to iznijeti. Uostalom, svi to proživljavaju. Kad-tad se svakome dogodi neka krucijalna promjena kada shvatiš da nešto moraš promijeniti i da ćeš se osjećati bolje. Za naš hit »Petra Pan« svi kažu da je nevjerojatno pozitivna pjesma. No, to je pjesma o tome da kada nisi sretan, moraš nešto napraviti da to budeš.

/ Gdje ste sve nastupale?

/ Osim po cijeloj Hrvatskoj, svirale smo u Austriji, Sloveniji, BiH, Makedoniji, Srbiji ... Ove godine idemo u Švicarsku, Češku, Mađarsku, a možda i Nizozemsku i Italiju. U Grazu smo dvaput jako dobro prošle. Izvršno nas prihvaćaju iako ne razumiju jezik, ali osjete što smo htjele reći svojom glazbom. Nikada nisam razmišljala o tome da pjevamo na engleskom, nemam potrebu za time. I na hrvatsko-me će svatko moj tekst interpretirati drugačije. Kada sam slušala mađarske bendove, nije mi bilo bitno da razumijem tekst. Ako osjetim da bend zrači energijom, nisu mi presudne riječi. U Grazu mi je jedna oduševljena djevojka iz publike rekla da je razumjela što pjevam, iako ne zna hrvatski – ona je to osjetila.

/ U čemu je tajna uspjeha »Punčke«?

/ Često nas ljudi doživljavaju vrlo pozitivno jer nismo proračunate, iskrene smo i spontane. Uvijek sviramo ono što bismo i same slušale i radimo ono u što vjerujemo i što nas veseli, bez kalkuliranja. Osim toga, naučile smo i same sebe cijeniti, pa i financijski, u pregovorima, a to je također važno. Mislim da mnogi mladi bendovi ne uspijevaju jer se financijski podcjenjuju, a to ne smiju. Treba

biti svjestan svojeg truda i svoje vrijednosti.

/ Kakvi su vam planovi u bliskoj budućnosti?

/ Upravo nam izlazi spot za pjesmu »Srce« s našeg albuma. Počele smo raditi na novim pjesmama i krajem godine izići će jedna nova pjesma kao singl. Skupljaju se stvari i idemo prema drugom albumu. Do kraja godine ćemo vjerojatno znati kada će on izići. Stvaramo tako da ja skladam melodiju i napišem tekst, a na probi zajedno nađemo aranžman ...

/ Biste li se nakon studija vratili u Slavoniju ili kanite ostatu u Zagrebu?

/ Tko zna. Sada bismo željele da nam se karijera razvije tako da možemo živjeti od glazbe. Vratit ću se u Vinkovce samo ako ću htjeti, a ne morati. To je mali grad, ništa se ne događa i to »pojede« ljude. Meni je kojiput i u Zagrebu život prespor, kada tjedan dana nigdje ne putujemo ...

Bojim se da u Vinkovcima i Novskoj nema dovoljno posla. U Zagrebu mi se sviđa brzina, to što moraš biti u toku, čak i ako ne želiš, jer to te gura naprijed. Okružen si s toliko ljudi ... Mislim da sam ambiciozna jer želim ostvariti sav svoj potencijal i naučiti nešto novo. U Zagrebu si okružen ljudima koji rade svašta, pa i kada si u *bedu*, a vidiš da je netko nešto napravio što se činilo nemogućim, znaš da i ti to možeš napraviti.

Ima puno klubova i događanja. Kad rasprodaš »Tvornicu«, a to nije bio jedini događaj taj dan, to te gura naprijed.

/ Zašto se danas teško živi u Slavoniji? Je li kriv i tamošnji mentalitet?

/ Mislim da su ljudi u Slavoniji dosta inertni. Mnogi moji prijatelji studiraju i imaju ciljeve, ali ima i dosta njih, pa i mladih od nas, koji ništa ne rade. Nemaju nikakve ciljeve, pa i kada im kažeš da imaju potencijale – da netko dobro svira gitaru, a drugi dobro popravlja aute – jednostavno im se ne da. Dopustili su da ih ta monotonija pojede. I u Vinkovcima smo Ruby i ja nastojale da nam je svaki dan ispunjen nečim. Stalno smo nešto radile. Nismo čekale da nam nešto padne s neba. Ja sam, na primjer, uz ostalo, osam godina trenirala stolni tenis u vinkovačkome klubu HSTK »Lokomotiva« i bila sam pojedinačna prvakinja Slavonije i Baranje. Nažalost, u Slavoniji su se mnogi ljudi prepustili. Sami su sebe podcijenili. Ograničili su se i misle da je to njihov maksimum. Misle da se neće dogoditi ništa pozitivno. A u cijeloj Hrvatskoj je problem što ljudi puno kritiziraju i komentiraju, a oni koji najviše kritiziraju sami naprave malo što.

/ Svirate dosta po Hrvatskoj. Je li drugdje drugačije?

/ Ugodno smo se iznenadile kada smo svirale u Sinju. Grad je tripud manji od Vinkovaca, ali tamo su mladi osnovali Sinjsku umjetničku komunu. U središtu Sinja uredili su prostor u vojarni, organiziraju koncerte, a u svibnju organiziraju festival. Na naš koncert stigli su svi mladi iz Sinja, makar svi ne slušaju tu vrstu glazbe, ali došli su poduprijeti to što se nešto događa. Tako nešto moglo bi se organizirati i u Vinkovcima, ali nitko ništa ne pokreće. Što god da radio, moraš biti svjestan toga da možda nećeš uspjeti, ali to ne znači da trebaš odustati u startu!

Glavni kolodvor u Sofiji

Daleko od stare slave

Glavni kolodvor u Sofiji pamti i puno bolje dane. U kolodvoru koji je nekada bio na putu legendarnog »Orient-expressa« te još mnogih, nekada poznatih, međunarodnih vlakova koji su desetljećima povezivali Tursku i zapadnu Europu međunarodni se vlakovi danas gotovo uopće ne staju. Grandiozna kolodvorska zgrada i kolodvorski peroni iz 1974. danas su u vrlo trošnom stanju te očekuju početak obnove vrijedne gotovo 30 milijuna eura.



Pročelje Glavnog kolodvora u Sofiji

Glavni kolodvor u Sofiji najveći je putnički kolodvor u Bugarskoj i jedan od najvažnijih čvorišta putničkog prijevoza. Nalazi se na mjestu gdje se nalazio i prvi željeznički kolodvor u tome gradu koji je bio otvoren 1. kolovoza 1888. godine. Istog je dana službeno za promet otvorena pruga koja je prolazila od Dimitrovgrada, koji se danas nalazi u Srbiji, preko Sofije do mjesta Vakarel. Ondje se spojila s postojećom prugom prema Istanbulu, koja je sagrađena još 1873. godine.

Prilikom otvorenja kolodvora iz Londona i Pariza stigao je svečani vlak koji je sljedeći dan nastavio vožnju prema Istanbulu. Izgradnjom pruge kroz Sofiju stvorena je izravna željeznička kopnena veza između Turske i zapadne Europe, a istog dana kada je pruga otvorena na nju je skrenut legendarni vlak »Orient-express«. Do tada je taj vlak vozio preko Rumunjske, pa su putnici put do Turske nastavljali trajektom preko Crnog mora.

Kada je 1888. otvorena, stara kolodvorska zgrada činila se prevelikom za ondašnju Sofiju koja je tada imala oko 20.000 stanovnika. Sofija je tada počela prerastati u metropolu jer je bugarskom prijestolnicom službeno postala tek 1879. godine.

Našavši se na novoj ruti »Orient-expressa«, kolodvor je od samog početka bio vrlo važan. Prema nekim podatcima, već prve godine kroz kolodvor je prošlo više od 26.000 putnika. Godine 1906. grad je imao 82.600 stanovnika, a putnika oko 415.000. Danas kroz kolodvor prođe oko 11.000 putnika radnim danom. Godišnje se kroz njega preveze oko 3,5 milijuna putnika. Ukupni broj putnika na željeznicama u Bugarskoj, u kojoj živi oko 7,3 milijuna stanovnika, iznosi oko 32 milijuna godišnje.

U kolodvor dnevno stignu 84 vlaka, a iz njega polaze 82 vlaka. Trenutačno izravne međunarodne veze uključuju samo one prema Beogradu i Bukureštu, no od lipnja se u promet ponovno uvodi vlak do Soluna, a u najavi je da će od prosinca ponovno voziti i izravni vlak prema Istanbulu.

Stara kolodvorska zgrada bila je sagrađena u neoklasicističkome stilu i postojala je sve do 1970-ih godina kada je strušena, a na njezinu mjestu sagrađena je nova, velika zgrada od betona i čelika, u stilu koji teoretičari arhitekture i povijesti umjetnosti često nazivaju »brutalizam«. Novi grandiozni objekt svečano je otvoren 6. rujna 1974. godine.

Postojeća zgrada uistinu je velika. Ona u tlocrtu ima površinu od čak 14.000 kvadratnih metara. Svi putnički peroni široki su 10 metara. Prva četiri perona (od 1. do 7. kolosijeka) duga su 650 metara. Još dva perona duga su 450 metara (od 8. do 11. kolosijeka). Na zapadnoj strani nalaze se dva krnja kolosijeka s peronima dugima od 250 metara. Sve perone povezuje veliki pješački pothodnik.



Veliki vestibul Glavnog kolodvora u Sofiji

Kada je bio nov, kolodvor je bio dio svojevrsnog »pokazivanja moći« tadašnjega komunističkog režima na čijem je čelu od 1954. do 1989. bio Todor Živkov. Ipak, kolodvor je za potrebe putnika bio izvrsno opremljen. Svaki je peron imao displeje koji su pokazivali polaske vlakova (na starom principu *split-flap*), pokretne stube bile su svugdje gdje su mogle biti korisne, rasvjeta je bila vrhunska, itd.

Današnja slika kolodvora, nažalost, prilično je tužna. Zgrada, peroni i pothodnik u vrlo su trošnom stanju. Svaki je peron na prilazu iz pothodnika imao pokretne stube, no one su već godinama izvan pogona. Zgrada djeluje prljavo i zapušteno. Noću je još uvijek koliko-toliko prigodno osvijetljena, što se za perone, a pogotovo pothodnik, ne bi moglo reći. Zgrada je, nažalost, odraz stanja u željezničkome prometu u tranzicijskoj zemlji, gdje su apetiti pojedinaca doveli u očajno stanje mnoge javne sustave, a ne samo željeznicu. Dana 22. kolovoza 2013. potpisan je ugovor o temeljitoj obnovi čitavog kolodvora i prostora ispred kolodvora vrijedan oko 29 milijuna eura. Građani će tako dobiti zdanje koje bi moglo služiti na ponos gradu, a funkcionalnost bi ponovno mogla dostići najbolje svjetske standarde. Ispred kolodvora nalazi se tramvajsko stajalište, a odmah do njega glavni autobusni kolodvor. Novost je i linija broj 2 gradskog sustava podzemne željeznice koja je u prometu od 31. kolovoza 2012., a čije je jedno od stajališta i glavni željeznički kolodvor.

U planu je i integracija željezničkog sustava u zajednički tarifni sustav javnog prijevoza Sofije. Tako će za nekoliko godina građani s jednom prijevoznom kartom, osim tramvaja, autobusa, trolejbusa i podzemne željeznice, moći koristiti i linije regionalne željeznice.

Bugarska je, nažalost, prema mnogim pokazateljima na začelju ljestvice Europske unije kada se govori o bogatstvu zemlje, snazi ekonomije i o standardu građana. No, postoje stručnjaci i neke skromne političke snage koje pokušavaju ostvariti bolju kvalitetu života za građane. Obnova glavnoga željezničkog kolodvora Sofija i uključivanje željeznice u sustave integriranog prijevoza dio su upravo takvih mjera.

Razgovor sa strojovođom Ivicom Smolčićem

Ponovno bih izabrao isto

U zadnje vrijeme veliki broj strojovođa u mirovinu odlazi izravno »s kotača«. Nakon trideset i dvije godine, bez dana provedenog na bolovanju, željeznicu je napustio strojovođa Ivica Smolčić.



Ivica Smolčić

Nakon trideset i dvije godine vožnje po svim prugama i na lokomotivama i vlakovima svih serija nekadašnjeg HŽ-a, svoj posljednji vlak odvezao je Ivica Smolčić, strojovođa HŽ Putničkog prijevoza iz Zagreba. Slučaj je htio da svoj posljednji putnički vlak odveze u Volinju i nakon toga ode u mirovinu. Više od tri desetljeća »na kotaču« vitalni Ličanin iz Velike Gorice proveo je bez dana provedenog na bolovanju. Istina, u mirovinu je otišao uz »poticaj« i nešto manje od godinu dana čekat će stvarni odlazak u mirovinu. Slično je u Hrvatskoj uradilo više od stotinu zaposlenika

negdašnje HŽ Vuče vlakova, sada HŽ Putničkog prijevoza.

/ Rođen sam u selu Lipice, u Općini Otočac, u Lici. Kao strojovođa samostalno vozim od 1982. godine. Pripadnik sam drugog naraštaja redovite, četverogodišnje Željezničke tehničke škole u Zagrebu. Prije dvije godine obilježili smo tri desetljeća od završetka škole. Nikoga nisam imao na željeznici, život me doveo na kotače i nakon

trideset i dvije godine vožnje ne žalim. Kada bih opet mogao birati, bio bih strojovođa – rekao je Ivica Smolčić.

Možda zvuči nevjerovatno, ali strojovođa Smolčić je to vrijeme proveo bez dana provedenog na bolovanju. Otac kćeri i dvojice sinova te djed nekoliko unuka živi u obiteljskoj kući u Velikoj Gorici. Stariji sin također je strojovođa, a najmlađi se školuje za strojovođu, iako je neizvjesno gdje će se zaposliti. Ivica Smolčić kazuje kako je posao strojovođe dinamičan, iako ima opasnosti. Vozeći vlakove diljem Hrvatske stekao je dosta prijatelja, jer kudgod da je stigao, bio je dobrodošao.

/ Obnovio sam staru djedovu i očevu kuću u Lici. Ona je u izvornome stanju. Lički kamen i drvo su dugotrajni materijali i u kuću nisam ugradio ništa suvremeno. Na djedovinu sam išao vikendom u lov, a sada ću kao umirovljenik češće odlaziti. Uz to, trebam čuvati unuke u Velikoj Gorici – rekao je Ivica.

Od 1988. Ivica Smolčić član je Lovačkog društva »Kapela« Jezerane. Otac Vinko bio je strastveni lovac koji je tu strast prenio na njega. Veći dio života odlazio je u lov po ličkim brdima, što zahvaljuje dobrome zdravlju. Čovjek s godinama postane zaljubljenik u lov i boravak u prirodi. Lovio je rekreativno, radi izlaska u prirodu. U njihovu lovištu ima visoke divljači: srna, jelena, divljih vepova te sitne divljači. Najzanimljiviji je lov na divlje svinje u Lici. Nažalost, dok je vozio kao strojovođa, pod kotačima vlaka ponekad su mu završili srna, zec ili fazan. U tim situacijama strojovođa je nemoćan jer ne može zaustaviti vlak na vrijeme.

Kada budete čitali ove redove, Ivica Smolčić bit će umirovljeni strojovođa. Vrijeme će provoditi čuvajući unuke i odlazeći na djedovinu u Lici. Kada se okrene unatrag, na više od tri desetljeća provedena »na kotaču« gleda pozitivno, iako je bilo i teških trenutaka. Od sada će sirenu vlaka slušati kako odjekuje ličkim brdima ...

Ljubitelji željeznice u Osijeku

/ Piše: Nenad Katanić

Zanima ih doslovno sve o željeznici

Posebni vlakovi sve češće voze našim prugama. Među njima bio je i vlak koji je britanske ljubitelje željeznice vozio na proputovanju slavonskim i baranjskim prugama. HŽ Putnički prijevoz potrudio se organizirati vlak sastavljen od tri vagona serije B i dizel-lokomotivom serije 2062.

Taj »kružnik« vlak vozio je 6. travnja na relaciji Zagreb GK – Zagreb Resnik – Velika Gorica kao vlak br. 16201, potom kao vlak br. 16300 na relaciji Velika Gorica – Zagreb Klara – Zagreb RK – Sesvete – Dugo Selo – Banova Jaruga – Daruvar. Isti je dan nastavio kružiti prelijepom Slavonijom na relaciji Daruvar – Banova Jaruga – Nova Kapela-Batrina – Velika kao vlak br. 16205 te konačno kao vlak br. 16207 na relaciji Velika – Nova Kapela-Batrina – Strizivojna-Vrpolje – Osijek. Nakon noćenja u Osijeku, radoznala ekipa britanskih ljubitelja željeznice sutradan je nastavila put, i to vlakom br. 16440 na relaciji Osijek – Beli Manastir te vlakom br. 16441 na relaciji Beli Manastir – Osijek – Vinkovci – Županja. Put kroz Hrvatsku završili su vlakom br. 15881 na relaciji Županja – Vinkovci – Strizivojna-Vrpolje – Slavonski Šamac i dalje prema BiH. Radoznali Englezi raspitivali su se o svemu i svačemu na željeznici. Zanimalo ih je sve o željeznici i željezničarima. Željezničko osoblje u kolodvoru Osijek je, očito nepripremljeno za takve goste, bježalo i gledalo ih u najmanju ruku kao čudake. A riječ je o običnim ljudima koji samo vole željeznicu. U svoje su notese i bilježnice zapisivali

sve moguće podatke: oznake s vagona i lokomotiva, pažljivo su evidentirali vrijeme kada je lokomotiva pripočana na garnituru, kada je i na koji kolosijek stigao vlak ... Postavljali su razna pitanja o organizaciji i tehnologiji željezničkog prometa, mreži, brzinama ... Rado su dali i izjave za »Željezničar«. John Jamper je rekao:

/ Dolazim iz Engleske. Planirano je da u Hrvatskoj ostanemo tri dana. Ovo je treći dan i veseli me što nas je vrijeme poslužilo da možemo razgledati i fotografirati. Danas putujemo u Beli Manastir, Županju i Bosnu. Imam puno zanimljivih fotografija. Inače, ovo je sedmodnevni izlet. Iako imam željezničku radnu majicu, nisam željezničar, ali sam ljubitelj željeznice, kao i svi koji su sa mnom. Osijek je prelijepi grad. Sinoć smo večerali u kineskom restoranu i bilo je jako dobro.

Na Jamperove riječi Robin Spencer je dodao:

/ Žao nam je što ova tura neće obuhvatiti i Mađarsku jer prekratko traje, ali se radujem što ćemo putovati i u Bosnu. Bitno je da se cijeli dan vozimo željeznicom i to me veseli. Napraviti ću mnogo fotografija. Porazna je činjenica da nitko nije organizirao vodiča na željeznici. Još je poraznije to da su gosti u hrvatskoj prijestolnici hrane u svojoj organizaciji večerali u kineskom restoranu, a ujutro na kiosku u kolodvoru kupovali čips i pivo.

Izletnički vlakovi potencijalno su znatno veći dopunski izvor zarade, nego sada. Ruku na srce, Hrvatska ima što ponuditi. Amerikanci imaju posloviцу: »Lova je tu, samo je treba uzeti«. Ako tome pridodamo posloviцу: »Nema kruha bez motike«, dolazi se do zaključka da bi se ipak trebali malo više potruditi.

Filatelija

Poštanski blok »Mostovi i vijadukti« najljepša marka u 2013.

Motiv zagrebačkoga Zelenog mosta nalazi se zajedno sa Starim mostom iz Tounja na najljepšoj poštanskoj marci u 2013. godini. Taj je motiv među četrdeset ponuđenih prijedloga osvojio čak 22 posto glasova.

Na prigodnoj svečanosti održanoj 24. travnja na gradilištu Zelenog mosta svečano je proglašena najljepša poštanska marka izdana u protekloj godini. Rješenje dizajnerice Ivone Đogić Đurić s motivom Zelenog mosta i mosta u Tounju uvjerljiv je pobjednik natječaja, koji već sedamnaestu godinu zaredom organizira Hrvatska pošta.

Stjecajem okolnosti u tijeku je obnova Zelenog mosta te su organizatori odlučili prigodnu svečanost organizirati pokraj gradilišta. Uz domaćine Josipa Udiljaka, izvršnog direktora divizije Pošte, Nikolu Ljubana, člana Uprave HŽ Infrastrukture, i Ivicu Sopeka, načelnika Tounja, svečanost je uvećao i Milan Bandić, gradonačelnik Zagreba.

/ Kada smo nekada vlakom putovali u Zagreb, Zeleni most označivao je kraj putovanja i putnici bi se ustajali i počeli skidati kofere.

Zeleni most upisan je u registar spomenika kulture te je naša važna kulturna i tehnička baština. Most je završen i otvoren za promet 1939. godine. U doba izgradnje to je bio mosni luk (Langerova greda) najvećeg raspona na željezničkim mostovima u Europi, a znanjem i umijećem hrvatskih graditelja most je sagrađen brzo i kvalitetno, uz vrlo niske troškove te je bio primjer tadašnjim razvijenim zemljama. Radovi na rekonstrukciji mosta počeli su prošle godine i prema planu bit će završeni do kraja 2014. Most se obnavlja u cijelosti i kada bude završen, vozne brzine vlakova na njemu iznosit će 80 km/h, a osovinski pritisak povećat će se sa 18 na 22,5 tona – istaknuo je Nikola Ljuban.

Gradonačelnik Milan Bandić izrazio je veliko zadovoljstvo zbog obnove mosta te je obećao da će ga Grad Zagreb u dogovoru s HŽ Infrastrukturom osvijetliti.



Josip Udiljak, Milan Bandić i Nikola Ljuban

U galeriji »U predvorju«

4001 Karlovac – 4104 Zagreb Glavni kolodvor

»4001 Karlovac – 4104 Zagreb Glavni kolodvor« naziv je nove izložbe i voznog reda vlaka kojim su ULAK-ovci stigli u Zagreb na otvorenju izložbe u galeriji »U predvorju«.



Dana 25. ožujka 2014. u galeriji »U predvorju« otvorena je izložba pod nazivom »4001 Karlovac – 4104 Zagreb Glavni kolodvor« na kojoj se sa 41 likovnim radom predstavilo petnaest članova Udruge likovnih autora Karlovac (ULAK). Riječ je o radovima u tehikama ulja na platnu i lesonitu, akrila, tuša, tempere i pastela. Svi izloženi radovi zaslužili su pozornost, osobito radovi u keramici – šestinska, baranjska i slavonska nošnja u paru.

Na otvorenju ULAK-ove izložbe govorio je predsjednik Udruge Mišo Plaški, a Mirko Kovačević, umirovljeni stručni suradnik Hrvatskog sabora kulture, govorio je o suradnji Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« i ULAK-a te njihovim poveznicama kao dobitnicima nagrade za likovno amatersko stvaralaštvo te je svečano otvorio izložbu.

Za glazbene trenutke na otvorenju izložbe pobrinuo se Roko Bunčić, maturant srednje glazbene škole, na svojoj gitari.

Izložba je bila otvorena do 22. travnja 2014.

/ Piše: Tanja Horvat
/ Foto: Dragutin Staničić

Željeznice u Sloveniji

Kvalitetno uređen sustav

Slovenska željeznička infrastruktura nalazi se na vrlo dobrom položaju u južnoj i srednjoj Europi. Na teritoriju te male države križaju se paneuropski željeznički koridori koji zapadnu Europu povezuju s Hrvatskom i Balkanom te oni koji istočnu Europu povezuju s lukama Trst i Kopar na Jadranskom moru.



Putnički vlak SŽ

Povijesno gledajući, slovenska željeznička infrastruktura pripada austrijskome željezničkom nasljeđu te je trasiranje pruga provedeno prema austrijskim interesima. Najvažnija magistrala u Sloveniji i danas je austrijska Južna željeznica koja kroz Sloveniju prolazi relacijom Šentilj – Maribor – Zidani Most – Ljubljana – Postojna – Divača – Sežana.

Dobrim upravljanjem i investicijama Slovenija je luku Kopar uspjela pretvoriti u ogromnoga gospodarskog »igrača«, koji danas generira vrlo velike količine tereta za željeznicu. Kopar je uspio ono što je Rijeka propustila, i iako nema prirodne kapacitete riječke luke, u današnjem je ekonomskom pogledu od Rijeke neusporedivo veći i jači »igrač«. Upravo iz tih razloga, pruga Divača – Kopar najvažnija je pruga za teretni prijevoz u Sloveniji. Ta je pruga jednokolosiječna i elektrificirana sustavom elektrifikacije od 3000 kV, koji je u Sloveniji standardan. Dugo planirana izgradnja drugoga kolosijeka za sada nije u planu i nema jasnih pokazatelja kada bi mogla početi.

Prema drugom stavku 8. članka Zakona o tvrtki Slovenske željeznice, koji je objavljen u Službenom listu Republike Slovenije, Okružni sud u Ljubljani prihvatio je Nacrtni diobe tvrtke i 1. rujna 2011. u sudski registar upisao podjelu tvrtke Slovenske željeznice na SŽ Tovorni promet (Teretni prijevoz), SŽ Putnički promet (Putnički prijevoz) i SŽ Infrastruktura. Sve novonastale tvrtke pravni su slijednici određenih dijelova SŽ-a i preuzele su sve njegove pravne i druge obveze. Ovim pravnim aktom tvrtka Slovenske željeznice podijeljena je prema zakonima, propisima i drugim pravnim aktima Europske unije.

Pruge i organizacija

U Sloveniji postoji 1228 km pruga u vlasništvu SŽ Infrastrukture, od čega je 330 km dvokolosiječnih, a 898 km jednokolosiječnih. Dvokolosiječne pruge stara su austrijska Južna željeznica, izuzev dionice Šentilj – Maribor koja je nakon Drugoga svjetskog rata pretvorena u jednokolosiječnu, odnosno pruga Maribor – Ljubljana – Sežana, te pruga Zidani Most – Dobova. Isključivo za teretni prijevoz

koristi se 106 km pruga, a za putnički dva kilometra. Sve ostale pruge namijenjene su mješovitom prijevozu. Elektrificirana su 502 km pruga, dok ukupna duljina elektrificiranih kolosijeka iznosi 1558 km. Postoji 17 elektrovoćnih podstanica za električno napajanje mreže. Sustav elektrifikacije povijesno je naslijeđen od Talijana i on je 3000=. Elektrificirane pruge su Šentilj – Ljubljana – Sežana, Zidani Most – Dobova, Ljubljana – Jesenice, Pivka – Ilirska Bistrica i Divača – Koper. Na slovenskoj željezničkoj infrastrukturi ima 3348 mostova, vijadukata i propusta, odnosno njihova ukupna duljina



Hrastovlje

iznosi oko 17 km. Postoje 93 tunela i galerija, a njihova duljina iznosi 37,4 km. U Sloveniji je i 128 željezničkih kolodvora.

Na 311 km pruga ugrađen je automatski pružni blok, na 302 km na snazi je međukolodvorska ovisnost, a na 305 km daljinsko vođenje prometa (telekomanda).

Željeznice u Sloveniji pravno definira Zakon o željezničkom prometu, koji određuje odnose između Ministarstva za promet, Direkcije za upravljanje investicijama u javnu željezničku infrastrukturu, Javne agencije za željeznički promet te putničkih i teretnih željezničkih prijevoznika. Država je stopostotni vlasnik i osnivač Slovenskih željeznica i Javne agencije za željeznički promet. Ministarstvo za promet nadzire obvezne javne funkcije, pogotovo u prijevozu putnika, te ispituje nesreće i nezgode. Ministarstvo također obavlja razne tipove inspeksijskog nadzora. Ono je regulatorno tijelo koje obavlja neovisnu funkciju u skladu s Direktivom 2001/14. Direkcija za upravljanje investicijama u javnu željezničku infrastrukturu jest tijelo u sastavu Ministarstva za promet sa sjedištem u Mariboru koje upravlja vođenjem investicija u svim fazama njihove provedbe i implementacije, uključujući revizije nekih od uključenih procesa, u skladu sa slovenskim propisima. Javna agencija za željeznički promet je neovisno tijelo koje obavlja funkciju sigurnosnog tijela i brine za nediskriminirani pristup prijevoznika željezničkoj infrastrukturi. Ta agencija, primjerice, dodjeljuje trase vlakova i licencije prijevoznicima, koje može i oduzeti ako se ne koriste ili se zlouporabljaju. Direktor Slovenskih željeznica je Dušan Mes.

Prema posljednjim podatcima, Slovenske željeznice su poslovnu 2012. završile s dobiti od sedam milijuna eura. Od siječnja do srpnja 2012. SŽ Tovorni promet preveo je 8,2 milijuna tona tereta. U istom razdoblju se Slovenskim željeznicama prevezlo i nešto više od osam milijuna putnika. Budući da je pruga iz luke Kopar najvažnija željeznička pruga za teretni prijevoz u Sloveniji, pokazatelji s te pruge obično se uzimaju kao referentni. Tako je na toj pruzi u 2012.



postignut sljedeći prijevoznčki učinak. SŽ Tovorni promet držao je 92 % opsega teretnog prijevoza, RCA sedam posto, a Adria Transport jedan posto. Slovenske željeznice su iz luke i u luku prevezle 9,3 milijuna tona tereta, RCA 800 000 tona, a Adria 100 000 tona. Prema službenim statističkim podacima SŽ Infrastrukture, najstrmija željeznička pruga u Sloveniji je dionica Prvačina – Štanjel, na kojoj mjerodavni nagib iznosi 26,7 promila. Najduža horizontalna dionica pruga je ona između kolodvora Ruše i Fala na pruzi Maribor – Dravograd, koja je duga 6,5 km. Najduža ravna dionica pruge je ona između kolodvora Ptuj i Velika Nedjelja na pruzi Pragersko

– Središče. Kolodvor najvišoj nadmorskoj visini u Sloveniji je Postojna, a najduži most se nalazi u Novome Mestu, na kolosijeku namijenjenom isključivo za teretni prijevoz za potrebe tvornice »Revoz« koji je dug 572 m.

Nove lokomotive i vlakovi

Slovenske su željeznice 2005. od »Siemensa« počele dobivati 20 naručenih višesustavnih lokomotiva tipa Taurus Europrinter, koje danas čine okosnicu vuče u teretnom prijevozu. Riječ je o lokomotivama snage 6,4 MW i maksimalne brzine 230 km/h. Budući da je kasnije naručeno još takvih lokomotiva, danas u Sloveniji voze ukupno 32. Teretni prijevoz obavljaju i lokomotive francuske proizvodnje serije SŽ 363, čijih je 39 komada kupljeno 1975. godine. Snaga tih lokomotiva je 2,75 MW. Dizelsku teretnu vuču SŽ obavlja sa 20 lokomotiva serije SŽ 664.100. Znatna ulaganja u modernizaciju putničkoga voznog parka bila su provedena prije 15 godine te je 2000. i 2001. SŽ-u isporučeno nekoliko tipova novih vlakova. »Alstomov« trodijelni vlak Pendolino namijenjen je za IC-promet između Ljubljane i Maribora (sa sezonskim vožnjama prema Kopru). Slovenske željeznice imaju tri takva vlaka. Trideset elektromotornih garnitura Desiro isporučio je »Siemens«.

Opseg putničkoga prijevoza u Sloveniji raste, i to uglavnom zahvaljujući dobrome voznom redu i konkurentnim cijenama prijevoznih karata. Riječ je o oko 16 milijuna putnika na godinu. Količina prevezenog tereta konstantno je rasla do 2007. kada je iznosila više od 19 milijuna tona, no od tada je znatno opala zbog globalne ekonomske krize. Većina tog tereta odnosi se na međunarodni prijevoz jer opseg unutarnjeg iznosi tek oko 1,8 milijuna tona.

Kina

/ Piše: Toma Bačić

Izvrсна prodaja kineskih vozila

Kineski proizvođači željezničkih vozila sve su važniji »igračik« na globalnome željezničkom tržištu i njihovi se proizvodi izvrsno prodaju na tržištima koja su se ranije, u željezničkome smislu, smatrala rezerviranima za američke proizvođače ili za manje količine vozila proizvedenih u Europi. Kinezi konkurentnim cijenama i izvrsnim rokovima isporuke superiorno konkuriraju velikim proizvođačima sa zapada. Tako je 7. travnja tvrtka CSR Ziyang isporučila pet dizelskih lokomotiva 2000 KS željeznicama u Pakistanu. Lokomotive u luci Karachi iskrcavale su se 7. i 8. travnja, a prema planovima ispitivanja novih lokomotiva trebala bi početi uskoro.

CSR je prema ugovoru dužan željeznicama u Pakistanu isporučiti 58 dizelskih lokomotiva u dvije serije. Njih 29 imat će 2000 KS, a preostale 3000 KS. Te druge lokomotive bit će namijenjene za vuču teretnih vlakova. Uz pet isporučenih, preostale 53 lokomotive bit će isporučivane do kraja ove godine. Te lokomotive kineske proizvodnje pokreću motori Caterpillar Type C175-16 i Type 3516B, a u Pakistanu će biti održavane u pogonima u kojima će raditi stručnjaci iz CSR-a. Prema ugovoru, pomoć Kineza na održavanju lokomotiva osigurana je dvije godine od isporuke posljednje lokomotive. Godine 2011. pakistanske željeznice bile su prisiljene ukinuti veliku većinu svojih vlakova zbog kritične nestašice lokomotiva.

SAD

/ Piše: Toma Bačić

Veliki posao za »Siemens«

Dana 18. ožujka 2014. njemački je »Siemens« objavio da je s američkim saveznom državama Illinois, Kalifornija, Michigan, Missouri i Washington potpisao konačni ugovor o isporuci 32 dizel-električne lokomotive namijenjene za vuču putničkih vlakova brzinama od 200 km/h. Taj ugovor tumači se kao veliki udarac američkome proizvođaču dizel-električnih lokomotiva EMD-u koji je ugovor sa »Siemensom« pokušao i sudski osporiti.

Ugovor podrazumijeva i eventualnu isporuku dodatnih 225 lokomotiva, čime bi broj lokomotiva naručenih od njemačkog »Siemensa« počeo poprimati obilježja vrlo velike narudžbe. Lokomotive koje se u

»Siemensovim« materijalima nazivaju brend nazivom Charger proizvoditi će se u američkim »Siemensovim« pogonima u kalifornijskome glavnom gradu Sacramento, a njihova isporuka predviđena je od 2016. do kraja 2017. godine.

Nove lokomotive tehnički će se temeljiti na »Siemensovim« lokomotivama koje voze u Europi – Europrinteru, Eurorunneru i Vectron. Bit će opremljene dizelskim motorima Cummins QSK 95 sa 16 cilindara i 4400 konjskih snaga koji udovoljavaju ekološkoj normi EPA Tier 4. Lokomotive će imati oko 109 tona i vučnu silu od 290 kN.

Veliki štrajk željezničara u travnju 1920.

Mobilizacija kao rješenje problema

U cilju borbe za veća socijalna i materijalna prava, dana 15. travnja 1920. počeo je dotada najveći štrajk željezničara koji je trajao četrnaest dana. O tome kolika je bila snaga toga štrajka svjedoči i podatak da je država u pokušaju da ga zaustavi željezničarima odmah uputila pozive za vojnu vježbu, i to pod prijetnjom vojnog suda.



Već 18. travnja 1920. kralj Aleksandar Karađorđević donio je rješenje da se tijekom 1920. godine, prema potrebi, u dvomjesečnu vojnu službu pozivaju obveznici svih triju poziva narodne vojske koji su u civilu bili željeznički službenici. Tako je kr. Zemaljska vlada dopisom od 19. travnja 1920. Gradskom poglavarstvu u Zagrebu dostavila sljedeće naređenje: »Po naređenju gospodina ministra vojnog i mornarice pod F.D.O. br. 117.048 od 17. aprila tek. god. poziva šef vojno-željezničke Inspekcije Vrhovne komande potreban broj vojnih obvezanika, koji su u građanstvu željeznički službenici, na dvomjesečnu vježbu u vojsci za vojno-željezničku službu u svrhu izvršenja demobilizacije. Ovi obvezanici prvog i drugog poziva, to jest u starosti od 21. godine isključivo do 38. godine uključivo imaju se preko dotične civilne oblasti pozvati, da se najkasnije do 21. aprila u 8 sati u jutro prijave svome predpostavljenom željezničkom šefu u ona mjesta službovanja, gdje su do sada bili i na istoj dužnosti, koju su do sada vršili. Oglas vrijedi kao pozivnica. Svatko, tko se ne odazove pozivu, smatra se dezertrom i bit će kažnjen po vojnom sudu. Spiskove potrebnog željezničkog osoblja predati će nadležnim vojnim i civilnim Komandama odnosno Oblastima dotična željeznička nadležstva odmah iza primitka ovog naređenja. Za komandanta tih na vježbu pozvanih željezničkih službenika određen je Delegat major Bogumir Lj. Burgstaller, a za komandire odreda imenujem komandante željezničkih stanica«.

Već 23. travnja 1920. kr. Zemaljska vlada dostavila je Gradskom poglavarstvu u Zagrebu sljedeće naređenje: »Na temelju Ukaza Njeg. Veličanstva Kralja od 18. travnja 1920. naredio je naknadno gospodin ministar vojni i mornarice pod F. Dj. O. Br. 117.245 od 19. travnja 1920., da se odmah i najhitnijim putem pozovu na dvomjesečnu službu u vojsci obvezanici svih triju poziva narodne vojske i posljednje odbrane, koji su u građanstvu željeznički službenici, za uspostavu željezničkog saobraćaja u Kraljevstvu. Svi ovi obvezanici godišta 1860. do uključivo 1902. imaju se odmah nakon ovoga proglašenja, a najkasnije do 23. travnja 1920. u 12 sati o podne da

prijave svojem predpostavljenom željezničkom starešini na onom mjestu službovanja, gdje su do sada bili i na istu dužnost, koju su dosada vršili. Svatko, koji se po zakonu u propisanom roku ne odazove ovom pozivu, smatrat će se vojnim bjeguncem i potpast će pod vojno sudovanje. Spiskove svih spomenutih vojno željezničkih obvezanika predat će njihova željeznička predstojništva nadležnim političkim oblastima odmah iza primitka ovog naređenja na daljnje uredovanje«.

Na prugama Direkcije državnih željeznica Zagreb Zagreb – Beograd, Zagreb – Bakar, Zagreb – Drnje, Zagreb – Bjelovar – Osijek, Zagreb – Čakovec – Donja Lendava, Ogulin – Gospić, Sunja – Banja Luka, Vinkovci – Dalj – Osijek, Dugo Selo – Novska, Varaždin – Golubovec, Zabok – Krapina, Zabok – Gornja Stubica i Karlovac – Bubnjarci putnički i ograničeni teretni prijevoz uspostavljen je 29. travnja 1920. Civilni putnici bili su oslobođeni obveze predočivanja potvrde za putovanje. Prijevoz kraljevske pošte nije više bio ograničen. Ograničenje putne prtljage prestalo je vrijediti. Na prugama koje nisu gore navedene bio je obustavljen cjelokupni promet. Na Južnoj željeznici u Hrvatskoj bio je obustavljen cjelokupni brzovozni i sporovozni prijevoz. Delegat, major Bogumir Lj. Burgstaller, komandant na vježbu pozvanih obvezanika željezničara donio je 1. svibnja 1920. naredbu sljedećeg sadržaja: »Komandanti stanica odnosno odreda imaju najhitnijim putem i točno ustanoviti sljedeće: 1/ koji željeznički službenici vojni obveznici prvog i drugog poziva nisu nastupili oružnu vježbu do 28. aprila t.g. u 8 sati u jutro, 2/ koji obveznici trećeg poziva i posljednje odbrane nisu nastupili oružnu vježbu do 30. aprila t.g. u 12 sati, 3/ koji od predvedenih ili od onih obvezanika, koji su dužnost nastupili, upotrijebiše begstvo, da toj dužnosti izmaknu, 4/ koji su željeznički službenici i u koliko nagovorom ili terorom prisiljavali ostale na samovoljno udaljenje iz dužnosti, 5/ svi slučajevi sabotaže i tko je sumnjiv, da ih je počinio /prijava/. Ustanovljeno se imade uz naznaku imena, prezimena, čina u vojništvu, čina kod željeznice, godine rođenja, zavičajnosti i mjesta službenog dodijeljena pismenim raportom odmah javiti«.

Tijekom svibnja 1920. počela su saslušanja željezničara kod delegata Vojno željezničke inspekcije Vrhovne komande u Zagrebu. Nakon toga uslijedili su otkazi iz službe. Zanimljivo je spomenuti da zbog željezničarskog štrajka vanjski slušači Sveučilišta i Veterinarske visoke škole nisu mogli pravodobno stići u Zagreb na upis u drugi semestar školske god. 1920., pa je rok upisa u tim zavodima bio produljen do 6. svibnja 1920.

Krajem te godine, točnije 15. prosinca 1920., poučena lošim iskustvom, država je donijela Uredbu o postupanju u slučajevima nereda, štrajka i pobune na željeznicama u Kraljevini. Vojni ministar, na prijedlog ondašnjih ministra saobraćaja i ministra unutrašnjih dela, ukazom je mogao pozvati na vojnu vježbu potreban broj željezničkih službenika, služitelja i radnika zaposlenih ili nezaposlenih na željeznicama od navršene osamnaeste godine do pedesete, i to sve dok je bilo potrebno. Oni su se smatrali obveznicima Vojne željezničke komande.

Za održavanje discipline među željezničkim obveznicima tijekom vojne vježbe kao i radi održavanja sigurnosti željezničkog prometa, mira i reda u blizini željeznica, raspoređen je potreban broj oficira za komandante željezničkih mreža, željezničkih kolodvora, komandire straža i druge službe. Za istu svrhu upotrebljavale su se i jedinice vojske, mornarice i žandarmerije. U cilju potpomaganja državnih tijela za održavanje reda i osiguranje željezničkog prometa iskoristila se i dobrovoljna pomoć građanstva, koju su organizirali Ministarstvo saobraćaja i Ministarstvo unutrašnjih dela ili druge privatne organizacije. Ti dobrovoljci građani za djelovanja na željeznicama u slučajevima štrajka, nereda ili pobune bili su podvrgnuti vojnoj disciplini i pod zapovjedništvom vojnih tijela.

Zavižan – Sjeverni Velebit

Privlačan poput magneta

Tko jedanput kroči na Velebit vraća mu se privučen kao nekom magnetnom silom. Inače sam zaljubljenik u planine i planinarenje, ali na taj dio prekrasne Hrvatske prvi sam put došao oko 2010. i otada me poput magneta privlači barem jedanput godišnje.



Zavižan je privlačan svima koji vole prirodu, od planinara preko šetača, biciklista i jahača do trkača. No krenimo redom. Put od Zagreba vodi autocestom do Perušića i potom do Krasnog, a s mora cestom od Svetog Jurja na Jadranskoj magistrali preko Oltara. Krasno je možda i najpoznatije po svetištu Majke Božje Krasanske, a legenda iz 1219. kaže da su pastiri, dok su čuvali ovce, na panju ugledali cvijet koji je u sebi imao sliku Majke Božje. Ubrali su cvijet i donijeli ga u Krasno Polje da ga pokažu, no cvijet je nestao. Ponovno su ga našli na panju u šumi. Kada su ljudi čuli priču, na tome su mjestu sagradili kapelicu. Krasno je svojedobno bilo veće marijansko svetište i od Marije Bistrice.

Iz Krasnog put vodi prema Oltarima pa prema Zavižanu. Od Babić Sice makadamska cesta vodi do velikog parkirališta ispod doma na Zavižanu. Za dom na Zavižanu i njegova domara Antu Vukušića, možda i najpoznatijeg meteorologa u Hrvatskoj, sigurno ste čuli. Ante već 37 godina radi kao zaposlenik DHMZ-a i održava zavižanski dom. U domu se može prespavati u pravome planinarskom stilu i popiti neizbježno »Velebitsko pivo« te probati domaću travaricu koja »priča tisuću priča«.

Neki će reći da je Velebit samo za planinare, no ja se ne bih složio s time. Kada se uspnete na tih 1594 m/nm, satima možete šetati oko doma koji je sagrađen na temeljima starog doma, Krajačeve kuće, 1953. godine. *Istina, to je i ishodište raznih planinarskih ruta te možda najpoznatije staze – Premužičeve staze.*

Premužičeva staza nazvana je po Anti Premužiću, šumarskome inženjeru s početka prošlog stoljeća koji je zaslužan za izgradnju staze. Staza se gradila od 1930. do 1933., a Željko Poljak u knjizi »Hrvatske planine« dao joj je najvišu moguću ocjenu. Slažem se s njime jer je prvi dio puta do Rossijeve kolibe, po mnogima, najljepši dio Velebita. Staza je duga 57 km, a prvih 16 km proteže se sjevernim dijelom Velebita. Prvi dio moguće je proći u tri-četiri sata hoda (do Rossijeve kolibe), nije

zahtjevan i ako ste u kakvoj-takvoj kondiciji možete se tuda prošetati. Ako niste raspoloženi za hodanje, možete se šetati oko doma i obvezno pogledati Velebitski botanički vrt, koji je od parkinga udaljen par minuta hoda. Najljepši je u svibnju i lipnju, ali sigurno ćete svaki put opaziti nešto novo. Botanički vrt zasađen je 1967. godine i u njemu možete naći tristotinjak biljaka te uživati u raznolikosti boja i oblika. Vrt se nalazi u tzv. Balinovačkoj ponikvi i omeđen je vrhovima kao što su Balinovac, Veliki Zavižan i Velika Kosa. Veliki Zavižan je i jedan od vrhova na koji se možete uspeti, kao i Balinovac, ali za Balinovac preporučujem bolju obuću i malo više znanja o planinama i planinarstvu. Na Veliki Zavižan nije se problem uspeti uz malo kondicije i čvršće tenisice, a s njega se pruža dominantan pogled na sjevernojadranske otoke. Za lijepog dana, bez magle, s vrha se može vidjeti velik dio velebitskog masiva. Ondje ćete naći i runolist (*Leontopodium nivale subsp. alpinum* Basionym *Leontopodium alpinum*). Ako ga poželite ponijeti kući, fotografirajte ga za uspomenu i ne berite ga jer je riječ o rijetkome cvijetku. To upozorenje odnosi se na svu floru na koju naidete.

Na smijem zaboraviti spomenuti kapelicu sv. Antuna Padovanskog koja dominira udolinom podno doma. Iznad doma, 10-ak minuta hoda, nalazi se vrh Vučjak.

Nakon šetnje po Zavižanu i okolici, na povratku kroz Krasno svakako preporučujem da posjetite siranu »Runolist« i degustirate sireve. Ako imate vremena, svratite u obližnje Kuterevo, utočište za medvjede.

Jamajka

Vrlo živa, tvrdoglava i ne ljubi se sa svakim

Nakon dvodnevne potrage za skrivenim brdovitim plantažama jedne od najcjenjenijih kava svijeta i gubljenja po uskim blatnjavim cesticama Blue Mounta-
insa prekrivenim maglom, u potpuno neadekvatnom rent-a-car vozilu, spustila sam se na obalu na veliki reggae festival. Tisuće ljudi među kojima su mnogi bili s malom djecom podigli su svoje tabore na travi, namjestili osmijehe i zapalili džointove. Oblaci prvoklasne otočne trave parali su ljepljiv tropski zrak, ali nisu smetali policiji koja je nadzirala festival Rebel Salut. Nisu smetali ni policijskim psima. »U Rimu se ponašaš kao Rimljanin« - pomislila sam i posegnula za smotuljkom zelene opojne krasotice koju mi je pružao susjed do mene ...

na leđa prima samo one dovoljno znatiželjne i hrabre da se potpuno prepuste njezinoj volji. Jeste li spremni za brzinski divlji ples upoznavanja zemlje reggae muzike, rastafarijanaca, marihuane, seksa, utopije, plaža, zabave i nasilja, tromilijunske države koja je samo prošle godine zbog okršaja bandi sahranila 1125 svojih stanovnika? Dama je *zeznuta* (da ne kažemo nešto prostije), puno se rita pa predrasude i ostali teret koji vam može smetati odložite na stranu. Dakle, spremni? Priprema, pozor, krećemo ...

Jah Rastafari, Kralj svih Kraljeva, Gospodar svih Gospodara, Iza-
branik Boga, Pobjedonosni Lav plemena Judinoga, rodio se nakon nove ere. Da budemo precizni, 23. srpnja 1892. u Etiopiji. Okrunjen carem svoje zemlje trideset i osam godina kasnije, Ras Tafari Makonnen ponosno uzima naziv Haile Selassie (u prijevodu moć trojstva) i kao posljednji etiopijski car zasjeda na tron. U isto vrijeme, pod utjecajem religijskog pokreta na Jamajci s kojim osobno nema nikakve veze, Haile Selassie na zelenom karipskom otočnom dragulju instantno postaje percipiran i slavljen kao inkarnacija Boga, mesija koji će odvesti vjernike u obećanu zemlju. Isus



Devedeset nautičkih milja od najbližega kubanskog susjeda i nekoliko svjetova daleko od svega njemu svojstvenog, u toplim tirkiznim vodama karipskog mora smjestila se divlja zvijer. Prgava, opasna i neshvatljiva za jedne, zabavna, vruća i neodoljiva za druge, konačnu istinu o sebi otkrit će vam tek kad je zajašite. Doduše, ako je uopće zajašite. Ponosna i nesputana kakva jest, ova ljepotica u svojoj strastvenosti ne podnosi sedla ni uzde. Ne podnosi ni naredbe, samoživost i volju jahača. Poput tvrdoglave kobile usijane krvi,

Krist Superstar? Upitnici iznad glave? Uzimate kartu svijeta i zbu-
njeno gledate – iako se Jamajčani više osjećaju kao dio Afrike nego Kariba, Jamajka ipak nije afrički otok?! Kakve, kvragu, onda veze imaju Jamajka i Etiopija? Hm, možda malo brzamo... Ajmo premo-
tati radnju još malo u prošlost. Evo, može, negdje u sedamnaesto stoljeće. Odvođenje robova u Novi svijet, bijeli kolonizatori, nejednakost, nepravda, ugnjetavanje crnog stanovništva ... Da, odavde ćemo početi priču.

Afrika, dakle, *it is*. Kolijevka čovječanstva kao prvi svjedok brutalnosti, izopačenosti i neljudskosti svojih bijelih sinova. Bepomoćno gledajući kako joj nemilosrdnici otimaju djecu i odvođe ih u roblje dok nju komadaju tupim noževima, tijekom vremena polako se raspadala. Njezini bolni urlici bivali su zagušeni pjesmom pohlepe, trzajevi izmučenog tijela plesom kolonizatorske pobjede. Onemoćala i zlostavljana, razboljela se. Dijagnoza je konačna – blijedoputi čovjek metastazirao je po cijelome afričkom tijelu. Svojim malignim idejama i postupcima zatrovao joj je kožu i kosti. Sve udove. Sve vitalne organe. Sve, osim srca.

Ritmom ponosnog bubnja u prsima, prah mržnje liječio je robovima rane od okova brže i bolje od bilo kakvog lijeka. Stotinama godina nesretne sudbine razbacane diljem svijeta imale su samo jednu misiju – oduprijeti se tlačitelju. Vrijeme je prolazilo, prkos se hranio, netrepeljivost rasla ... A onda se na Jamajci pojavio On. Marcus Garvey, osnivač UNIA-e (Univerzalne organizacije za poboljšanje položaja crnaca), zagovaratelj ideje da se svi crnci moraju vratiti u Afriku jer od tamo i potječu, usnuo je san i nakon njega rekao riječi koje će zauvijek ostati zapamćene kao početak rastafarijanizma, religijskog pokreta otpora konkvistadorima: »Pogledajte u Afriku. Tamo će se okruniti crni kralj, jer dan oslobođenja je nadomak ruke«.

Nedugo zatim, godine 1930. u Etiopiji na scenu kao car veličanstveno stupa Ras Tafari Makonnen, alias Haile Selassie. Trebamo li



spomenuti da je upravo po njemu nazvana novonastala religija i da tu počinje povijest *dreadlocks*?

Marley. Nesta Robert Marley. To je *lafčina* kakva se rađa samo jednom i zahtijeva posebnu pozornost. Alfa i omega *reggae* muzike, najpoznatiji ambasador rastafarijanizma u svijetu, planetarno popularno nasmiјano lice s dugom lavljom grivom najsjanija je zvijezda jamajčanskog neba u povijesti. Pacifist. *Kuler. Frajer*. Lik s *mudima* (i onime između njih, o čemu svjedoči njegovo brojno potomstvo s različitim ženama) u samo trideset i šest godina svog života uspio je natjerati otok da u potpunosti diše i hrani se njegovim imenom. Majice, kape, naušnice, ručnici, trakice, hlačice, gaćice, nakurnjačice ... Sezona lova na turiste u tijeku je cijele godine, puca se nesportski, precizno i ubojito, s svih strana.

Ono drugo pucanje, s mecima koji se kući ne odnose kao suvenir, događa se također cijele godine, ali većinom samo unutar gladijatorskih arena poznatijih kao geta. Glavni grad velike stanice *narkotraffickinga* na potezu Kolumbija – SAD ni ne pomišlja na odlazak u penziju u skoroj budućnosti. Bez puno oklijevanja i žaljenja, Kingston je ubojstvima prošle godine »počastio« čak 550 svojih stanovnika. Nađete li se bez lokalne pratnje u tim betonsko-limenim džunglama službenog naziva Trench Town, Jones Town, Majesty Pen ili Tivoli Gardens – znate po što ste došli.

Lavlje srce neumornog borca za bolje sutra nije zaustavio čak ni atentat izvršen na njega uoči velikog koncerta »Smile Jamaica« (organiziranog da pomiri zaraćene političke frakcije 1976. godine). Osvojivši

svojim angažmanom valjda sve što se moglo osvojiti (između ostalog i medalju za mir Ujedinjenih Naroda, titulu pjesme milenija za »One Love« po izboru BBC-a te zvijezdu u hollywoodskoj ulici slavnih), najpoznatiji karijski borac za promicanje svijesti o društvenoj nepravdi i želji da se to promijeni još za života postao je legenda.

Ananas, sveta biljka zelenog rastafarijanskog raja, zaslužan je za zdravlje i mentalnu gipkost otočnih i svih drugih novopristiglih religijskih podanika. Da budemo iskreni, i onih nereligijskih podanika. Lako prepoznatljiva, fino probavljiva, bezobrazno jeftina i svugdje dostupna, ona je definitivno *THE* biljka otoka. Preporučuju je lokalni i ini doktori, raste, zaigrani turisti, trudnice, dojilje, znanstvenici, pseudoznanstvenici, Rick Simpson sljedbenici ... Ona liječi astmu, teške bolesti, podiže raspoloženje, otvara svjetove. Kanabis je božanska biljka, preko nje se komunicira s Bogom, tvrde rastafarijanci. Što sam rekla na početku, ananas? Pardon, *lapsus linguae*, oprostite mi.

Jack Rackam nije Jack Trbosjek, ali visio je u metalnom kavezu nasred pustog otočića kao da jest. Uхваćen je na prekrasnoj pjesčanoj plaži Jamajke u Krvavom zaljevu zahvaljujući lokalnom rumu koji mu se te večeri i previše svidio. Jedan od najpoznatijih pirata Kariba neslavno je završio svoju eru.

Danas, tristotinjak godina kasnije, nekada najbogatiji i najzločestiji grad Novog svijeta u kojemu je smaknut nesretni Jack, Port Royal



svojim uspavanim glasom ribarskog sela privlači tek pokoju turističku nogu i usta gladna svježega morskog ulova. Osim nekolicine topova i utvrda čija je funkcija da skupljaju prašinu i sramežljivo šapuću o njegovoj povijesnoj veličanstvenosti, od slave glavnoga piratskog grada na Karibima nije ostalo apsolutno ništa. Moderni turistički gusari dakako i dalje hrpu na otok, no između izležavanja svojih nasukanih tijela, romantičnih šetnji, meditacija, avanturističkih ekstravagancija i divljih zabava, plijen u posljednje vrijeme traže na drugim lokacijama. Za kraj, predstavljamo dva najvažnija otočna blaga:

Kavu Blue Mountains kao jednu od najskupljih i najcjenjenijih kava na svijetu, čiji smeđi dragulji intenzivna mirisa bezobrazno lako stavljaju okove na vaša osjetila, čineći vas njezinim najodanijim poklonikom.

Appleton Rum, tekuće zlato najstarije i najveće destilerije na Jamajci, savršen dodatak beskonačnim brašnasto bijelim plažama i pogonsko gorivo *dirty*, ali zaista seksualno *dirty dancing* plesnih podija.

Jamajka nije mjesto za gubljenje na vlastitim peronima. Ona je vrlo živa, tvrdoglava i ne ljube sa svakim. Kad zavodi, čini to iznenađujuće pohotno i žestoko drma svim osjetilima, budeći u onima koji je poljube iskru samospoznaje i svijesti o životu. Ili, kako bi rekao Bob Marley: »*Life is one big road with lot of signs. So when you riding through the ruts, don't complicate your mind. Flee from hate, mischief and jealousy. Don't bury your thoughts, put your vision to reality. Wake up and live!*«

Stolni tenis

Sport i posao mogu zajedno

Diplomirani pravnik Krunoslav Belić rođen je 1975. u Slavonskome Brodu. Činjenica da su njegov djed Martin i otac Vladimir radili na željeznici možda je usmjerila njegov životni put. Kada se s roditeljima preselio u Vinkovce, put do Mađarske škole, gdje mu je otac radio, nametnuo se sam po sebi.



Krunoslav Belić

Stolnim tenisom počeo se baviti u Vinkovcima, kada ga je jednog dana otac Vladimir odveo na svoje radno mjesto u Mađarsku školu (bivša upravna zgrada HŽ-a), u sklopu koje se nalazi i stolnoteniska dvorana.

/ Nogomet me nije privlačio i tako sam vrlo rano, u prvome razredu osnovne škole, počeo igrati stolni tenis. U tom sam sportu ostao sve do danas. Igram za ekipu iz Dugog Sela i nastupamo u Prvoj hrvatskoj ligi. U sezoni treniram dva puta tjedno i igram utakmice. Stolni tenis je sport bez kontakata i nema puno ozljeda, pa ima dosta starijih igrača koji uspješno igraju – rekao je Belić.

Osim za svoju matičnu, vinkovačku »Lokomotivu«, Belić je nastupao i za zagrebačke klubove »Industrogradnju«, »Večernji list«, »Signotehnu«, podsusedsku »Croatiju«, »Veteran Domovinskog rata« iz Bilja, koprivničku »Podravku«, švicarski »Luzern« te »Dugo Selo«, čiji dres i danas nosi. Bio je učenik i pulen mnogih priznatih trenera (Skakića, Nikolova, Vejnovića, Gubice, Županića, Vidolina, Baničeka, Radanovića itd.), a sada je pod paskom Zvonka Pokasa, dugoselskog trenera i zaposlenika HŽ Infrastrukture.

/ Vinkovačka »Lokomotiva« ima dugu i uspješnu povijest, a klub se nekada natjecao i u Prvoj jugoslavenskoj ligi. Uz najpoznatiju Branku Batinić, za »Lokomotivu« su igrali i Damir Jurčić, Ivo Knežević te mnogi drugi – dodao je Belić.

Među mnogobrojnim trofejima u Belićevoj vitrini nalazi se titula kadetskog prvaka Hrvatske iz 1990. godine, iste godine s Labazanom je bio viceprvak Jugoslavije u paru, u juniorima je 1993. bio državni prvak s »Industrogradnjom«, a kao reprezentativac nastupio je na međunarodnim natjecanjima te na europskome prvenstvu. Zastupao je Zagrebačko sveučilište na Svjetskome prvenstvu u Šangaju 2000. te se okitio titulom državnoga seniorskog prvaka s »Večernjim listom«, a kao seniorski reprezentativac nastupio je na Croatia Openu.

Belićevi Vinkovci među rijetkim su slavonskim gradovima na čiji spomen prva asocijacija nije poljoprivreda, već željeznica. Željeznica i Vinkovci već dulje od stoljeća žive u simbiozi, pa tako i Belić svoju poslovnu karijeru ostvaruje unutar Hrvatskih željeznica. Radni je vijek počeo 2002. kao pripravnik u Službi za ugovaranje pri Pravnim poslovima Hrvatskih željeznica, a potom u HŽ-ovu holdingu. U »Generalni osiguranju« radio je od 2007. do 2009., kada se vratio u sustav kao rukovoditelj pravnih poslova u HŽ Infrastrukturi, a od srpnja 2010. do danas je šef Službe za radnopravne poslove u Upravljanju ljudskim potencijalima. Sa suprugom Andrejom ima dvogodišnjeg sina Lovru, a ove godine očekuje još jednu prinovu u obitelji.

Kao kadet bio sam se s Krunom za titulu najboljeg u Hrvatskoj i u tome nadmetanju dao mi je vrijednu poduku. U pobjedi nikada nije likovao, a u porazu nikada nije očajavao. Unutar arene bio je natprosječno usredotočen, igrao je taktički savršeno, u nadmetanju za svaki poen bio je borac *par excellence*. U svim spornim situacijama držao se krajnje džentlmenki. Taj osjećaj za pravednost stekao je kućnim odgojem, koji ga krasi i izvan stolnoteniskih arena. Svojim stavom i ponašanjem podučio me da je sport puno više od puke hrpe pobjeda i poraza. A tako je zapravo i u životu: marljivost, predanost i ljubav prema poslu te poštenje superiorni su pojmovi nad nekakvim tzv. uspjesima i neuspjesima..

/ Piše: Boris Čavar
/ Foto: Boris Čavar

Memorijalni turnir za sve poginule strojovođe

Zagreb najbolji

U Zagrebu je održan Peti memorijalni turnir u malome nogometu u spomen na sve poginule i umrle strojovođe.



Organizator turnira je zagrebačka podružnica Sindikata strojovođa Hrvatske. Na taj način petu godinu zaredom strojovođe evociraju uspomene na poginule i umrle strojovođe.

Na početku turnira sudionici su se okupili na zagrebačkome groblju Miroševac, gdje su na grobove svojih kolega strojovođa položili cvijeće i zapalili svijeće. Nakon toga se osam momčadi okušalo u malome nogometu u Sportskome centru »Sava« u Sesvetama. Povjerenik zagrebačke podružnice SSH-a Stjepan Fotović pobjednicima, prvoj momčadi Zagreba, uručio je prelazni pehar te pokal za prvo mjesto. Druženje je nastavljeno u Klubu strojovođa u Zagrebu.

/ Piše: Nikola Mihaljević
/ Foto: Nikola Mihaljević

Četvrti teniski susret

Teniski klub »Županja 1891.« četvrti put bio je domaćin teniskog susreta između šumara i željezničara.



Zaposlenici Uprave šuma Vinkovci, uz pomoć članova kluba u Županji, ugostili su tenisače željezničare iz Hrvatske i Srbije. Prekrasan sunčani dan uz neizostavan lovački paprikaš i teniske igre u kojima pobjeda nije bio imperativ donio je puno zadovoljstva svim gostima.



/Zeko express



/ Foto:Renato Brandolice