

ŽELJEZNIČAR

broj 823/ lipanj 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



/ Kolodvor Beli Manastir



/ Kolodvor Zlatar



/ Foto: Branimir Butković

/ IZ SADRŽAJA

- /4 Dobra organiziranost svih uključenih u obnovu
- /6 6. međunarodno savjetovanje HDŽI-a
- /9 Novo lice baranjskoga kolodvora
- /15 Postavljena nova nadstrešnica
- /16 Razgovor s Draženom Ratkovićem
- /20 Sto šezdeset godina pruge preko Semmeringa
- /27 I njemački vlakovi kasne, ali...
- /28 Koncept gradsko-prigradskoga tračničkog prijevoza
- /34 Tajne vuda

/ 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

Fotografiju na naslovnici snimio: Branimir Butković

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeve 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

Sustav hrvatskih željeznica opet se u nedjeljak 23. lipnja našao u središtu zanimanja javnosti u negativnom kontekstu i u drugi plan stavio sve ono dobro što smo u posljednjih mjesec dana učinili. Naime, u nedjelju kasno navečer na dionici pruge između Sesveta i Dugog Sela dogodio se incident u kojem su dva putnička vlaka vozila jedan prema drugom i zaustavila se na udaljenosti od petsto metara. Vlak koji je vozio iz Osijeka prema Zagrebu bio je pun. Istraga će neosporno utvrditi krivca ili krivce za ovaj događaj.

Ono što mi u prvom redu moramo učiniti je ispričati se putnicima koji su uz neugodnost koja im se dogodila na putovanju, morali dodatno trpjeti i zbog naše neorganiziranosti i krivih procjena. Naime, umjesto da putnike do odredišta prevezemo autobusima u najkraćem roku, netko je vožnje otkazao. To je bila potpuno kriva procjena. Zbog toga su putnici nakon previše vremena provedenog usred ničega bili prepušteni sami sebi i svojoj snalažljivosti

da stignu do Zagreba. To je nedopustivo, jer vjerujem da bi opravdano ogorčenje putnika i cjelokupne javnosti bilo puno manje da je sve ostalo samo na ljudskoj greški.

Uz radove koje privodimo kraju odnosno koje smo dovršili krajem lipnja, iznimno nam je značajno u najkraćem roku osposobiti naš dio pruge od Drenovaca do državne granice te tako otvoriti jedan željeznički koridor prema Bosni i Hercegovini. Poplave su odnijele oko 300 metara donjeg ustroja pruge, a ulazni signali u kolodvoru Drenovci bili su poplavljeni. Uz puno napora naših djelatnika pruga je osposobljena i interni tehnički pregled bio je 24. lipnja. Brzine vožnji na toj dionici su 20 km/h, no sada je Bosna i Hercegovina dobila vezu na koridorske pruge i vlakovi koji stoje u Belom Manastiru mogu krenuti prema svojim odredištima. Drugi pravac, onaj preko Slavenskog Šamca prohodan je s naše strane, a sanacija šteta prema Doboju i Sarajevu potrajat će dulje vrijeme.

U akciji prikupljanja humanitarne pomoći za poplavljena područja sudjelovalo je 2.099 radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. Na račun Hrvatskog crvenog križa naši su radnici uplatili 244.600,09 kn

Veseli nas činjenica da će na ovogodišnjem jesenskom Innotransu u Berlinu po prvi put s novim proizvodom, prototipom samohodnog vagona za rasute terete nastupiti RŽV Čakovec. Iako se radi o relativno malom poduzeću, ono je svojom kvalitetom prepoznato na željezničkom tržištu. Njihov niskopodni Ro La vagon pokazao se jako kvalitetnim u eksploataciji, a kvalitetu RŽV-a Čakovec prepoznao je i „Končar“ koji će upravo u Čakovcu graditi značajan dio čeličnih konstrukcija za nove elektromotorne vlakove za HŽ Putnički prijevoz.

Ljeto je dio godine u kojem se koriste godišnji odmori, no istovremeno to je i vrijeme najvećih građevinskih radova. Naša gradilišta su po cijeloj Hrvatskoj. Naši radnici koji rade u tom sektoru radit će u vrlo teškim uvjetima, bez mogućnosti da idu na godišnje odmore i to treba znati cijeni.

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

Obilazak poplavljenih područja

Dobra organiziranost svih uključenih u obnovu

Član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban, direktor Regionalne jedinice Istok Krunoslav Papić, njegov zamjenik Zlatko Horvat i pomoćnik Slavko Živković pridružili su se izaslanstvu koje su činili i član Uprave Hrvatskih cesta Jurica Krleža i član Uprave Hrvatske pošte Ivica Kranjčić, a koje je pratilo ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Sinišu Hajdaša Dončića u obilasku poplavom pogođenih područja u Vukovarsko-srijemskoj županiji.



S lijeva na desno: Božo Galić vukovarsko-srijemski župan, Jurica Krleža član Uprave Hrvatskih cesta, Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture, Krunoslav Papić direktor Regionalne jedinice Istok i Nikola Ljuban član Uprave HŽ Infrastrukture

Po dolasku u Vrbanju izaslanstvo je sudjelovalo na sastanku Županijskog stožera za zaštitu i spašavanje kojim je, uz ministara Sinišu Hajdaša Dončića i vukovarsko-srijemskog župana Bože Galića, predsjedavao dožupan i predsjednik Županijskog stožera za zaštitu i spašavanje Zdravko Kelić u nazočnosti načelnika Općine Drenovci Jakše Šestića, načelnika Općine Gunja Hrvoja Lucića te načelnika Općine Vrbanja Ivica Sepsa.

U razgovoru s načelnicima poplavljenih općina ministar Hajdaš Dončić istaknuo je važnost suradnje lokalnih vlasti s trgovačkim društvima iz resora Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture koja sudjeluju u sanaciji i obnovi oštećene prometne infrastrukture, a sve u cilju što bržeg uspostavljanja redovitoga željezničkog, cestovnog i poštanskog prometa.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban je ministra i sve nazočne upoznao s aktivnostima koje HŽ Infrastruktura poduzima kako bi što prije ponovno omogućila teretni i putnički prijevoz na pruzi Vinkovci – Gunja – državna granica. Štete od poplava na željezničkoj infrastrukturi procijenjene su na četiri milijuna kuna (bez PDV-a), a dogodile su se na regionalnoj pruzi Vinkovci – Drenovci – DG.

Zbog prodora vode na 22 mjesta odneseni su zastorni materijal, dijelovi nasipa i kolosiječni pragovi. Pojedina oštećenja bila su duga između 10 i 120 m, a ukupno su bila duga 500 m. Oštećen je i postavni uređaj s pripadajućom opremom (detektori i kabeli) u stajalištu Gunja.

Do sada su sanirana oštećenja u dužini 360 m, i to oštećenja na kojima nasip nije bio odnesen u cijelosti.

Najteže oštećenje nastalo je na nasipu u dužini od 120 m na dionici Drenovci – Gunja. Za sanaciju tog oštećenja izvođač je dobio rok od deset dana. Nakon toga bit će položen kolosijek, a tračnice će se zavariti u dugi trak, kolosijek će se osloboditi od unutarnjih naprezanja, strojno će se regulirati cijela dionica, strojno planirati zastorna prizma i urediti zgrada stajališta. Predviđa se da će svi radovi biti završeni do 27. lipnja kako bi pruga do 1. srpnja mogla biti puštena u redoviti promet.

Član Uprave Hrvatskih cesta Jurica Krleža istaknuo je da su Hrvatske ceste započele s izradom projekata sanacije državnih, županijskih



i lokalnih cesta. Pritom podsjećamo da je na izvanrednoj sjednici Vlade Republike Hrvatske održanoj u Županji 22. lipnja odlučeno da će se 100 milijuna kuna interventnih sredstava Hrvatskih cesta preraspodijeliti za obnovu javnih i nerazvrstanih cesta na području zahvaćenom poplavama. Riječ je isključivo o županijskim, lokalnim i nerazvrstanim cestama, dok će se sanacija i obnova državnih cesta financirati iz redovitih sredstava Hrvatskih cesta.

Načelnici stradalih općina istaknuli su i važnost otvaranja ureda Hrvatske pošte. Ministar je istaknuo da je u tijeku ubrzana obnova poštanskih ureda i dodao kako će Hrvatska pošta uložiti dodatne napore kako bi se u idućih mjesec dana, uz već otvorene, otvorili i preostali poštanski uredi, a neki od njih samo kao privremeni šalteri do konačne obnove. Procedura i način dostave, odnosno isplate novčanih sredstava, prilagođena je svim građanima na poplavom pogođenim područjima. Tako će se isplata sredstava na kućnu adresu primatelja organizirati sukladno podatcima o privremenome boravištu pojedinog primatelja.

Iz Drenovaca su predstavnici HŽ Infrastrukture izaslanstvo i novinare odvezli pružnim vozilom do gradilišta na pružnome nasipu prema Gunji, gdje su se mogli uvjeriti u zahtjevnost rekonstrukcije.

U nastavku obilaska ministar Siniša Hajdaš Dončić s pratnjom je u nazočnosti župana Bože Galića obišao općine Gunja i Rajevo Selo, gdje se izravnim uvidom na terenu i razgovorom s lokalnim stanovništvom uvjerio u katastrofalne posljedice prošlomjesečnih poplava, ali i u dobru organiziranost institucija, Hrvatske vojske i policije te udruga poput Crvenog križa i drugih. Trud svih tih ljudi bio bi uzaludan da ga ne prati grčevita želja lokalnog stanovništva za povratkom u svoje domove.

9. Dani ovlaštenih inženjera građevinarstva

Prezentacija projekta i investicija u HŽ Infrastrukturi

Hrvatska komora inženjera građevinarstva organizirala je od 12. do 14. lipnja u Opatiji 9. Dane ovlaštenih inženjera građevinarstva.



Darko Peričić

Na skupu su se okupili stručnjaci iz područja građevinarstva, a svi sudionici imali su prigodu sudjelovati u raspravama i razmjeni mišljenja o temama od zajedničkog interesa.

Predstavljena su najnovija znanstvena i stručna saznanja, iskustva iz prakse te informacije korisne za daljnje stručno i poslovno napredovanje. Inženjeri građevinarstva mogli su uz teme i novosti iz područja struke od predstavnika resornog ministarstva neposredno saznati relevantne informacije o iskustvima stečenima u prvih šest mjeseci provedbe novih zakona i pripadajućih proved-

benih akata iz područja graditeljstva.

Jedna od tema skupa bila je poslovanje na jedinstvenome tržištu Europske unije. Održan je i seminar »Energetsko certificiranje i novi

energetski standardi«. U cilju promoviranja dostignuća iz područja građevinarstva organizirana je svečana dodjela nagrade Hrvatske komore inženjera građevinarstva.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Darko Peričić prvi dan skupa prisutne je upoznao s pregledom investicija u hrvatsku željezničku infrastrukturu, s procesima koji se provode u tvrtci i ciljevima restrukturiranja te sa smjernicama za ulaganja i dugoročne ciljeve razvitka željezničke infrastrukture. Osim što je prezentirao ulaganja iz EU-ovih fondova te ulaganja iz vlastitih izvora, predsjednik Uprave iznio je tehničko-funkcionalne ciljeve koje treba postići u sklopu osuvremenjivanja i obnove željezničke infrastrukture te mjere održavanja funkcionalne sposobnosti i sigurnosti željezničke infrastrukture.

Na skupu su sudjelovali inženjeri građevinarstva i rukovoditelji HŽ Infrastrukture uključeni u projekte i procese obnove i modernizacije željezničke infrastrukture. Zrinka Ivanović-Kelemen, šefica Službe za fondove EU-a; Suzana Vujić, voditeljica Obnove i rekonstrukcije dionice pruge Okučani – Novska; Mario Lončarić, glavni inženjer za kontrolu dokumentacije, i Danijel Bicak, voditelj izrade projekata i projektne dokumentacije, prezentirali su projekte sufinancirane EU-ovim fondovima, upravljanje projektima te primjere projektiranja, izgradnje, rekonstrukcije i obnove željezničkih pruga financirane iz EU-ovih fondova s prikazima projektiranja i izgradnje.

Finci zainteresirani za ulaganja u željeznice

Na jesen konferencija o ulaganjima na zapadnome Balkanu

U posljednje vrijeme HŽ Infrastruktura »bombardirana je« prijedlozima domaćih i stranih tvrtki, veleposlanstava i udruga za sastanke i prezentacije vezane uz ulaganja u hrvatsku željezničku infrastrukturu.



Na jedan takav sastanak člana Uprave HŽ Infrastrukture Marka Cara pozvao je 27. svibnja zamjenik veleposlanika Republike Finske Ville Andersson, na kojemu su bili predstavnici FINPRO-a, finske

agencije za investicije, i MIPRO grupe, koja se bavi izradom projekata u cestovnoj, željezničkoj i telekomunikacijskoj infrastrukturi. Na sastanku su bili i predstavnici Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) i Hrvatska agencija za poštu i elektroničke komunikacije (HAKOM).

Marko Car prezentirao je planove razvoja i ulaganja na hrvatskoj željezničkoj infrastrukturi i pozvao finske tvrtke da se javljaju na natječajе kojih će biti dosta od 2016. nadalje, kada se kraju privedu projektiranja velikih projekata koji su u tijeku.

Naglasio je da je riječki prometni pravac prioritet Vlade i da će za različite radove na tome smjeru, ali i za financiranje tih radova, uskoro biti raspisano dosta natječajа. Predstavnici finjskih tvrtki sa zanimanjem su pratili izlaganje i procijenili da postoji interes za uključivanje finjskih tvrtki u te projekte. Zato je dogovoreno da će finsko veleposlanstvo na jesen organizirati konferenciju o ulaganjima u zapadni Balkan, na koju će pozvati predstavnike investitora ali i mogućih finjskih ulagača i financijera.

/ Piše: Vlatka Škorić
/ Foto: Vlatka Škorić

6. međunarodno savjetovanje HDŽI-a

Prvi put na dvije lokacije

Šesto međunarodno savjetovanje na temu »Ulaganja u željeznicu kao podrška razvitku gospodarstva« održano je 28. i 29. svibnja 2014. pod pokroviteljstvom Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) i Ministarstva gospodarstva (MG). Organizator je bilo Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI) u suradnji s Europskim savezom društava željezničkih inženjera (UEEIV), HŽ Infrastrukturom (HŽI), HŽ Putničkim prijevozom (HŽPP) i Hrvatsko-austrijskom trgovinskom komorom.



Tomislav Prpić

Prvi put je HDŽI-ovo međunarodno savjetovanje o željeznici održano na dvije lokacije. Prvi dan sudionici su se okupili u dvorani MPPI-a, a drugi dan su se novim elektromotornim vlakom uputili u Slavonski Brod. Odaziv zainteresiranih željezničkih poduzeća, željezničke industrije i znanstvenih ustanova bio je vrlo dobar.

Savjetovanje je otvorio predsjednik HDŽI-a mr. Tomislav Prpić, ističući kontinuitet u potpori HDŽI-a nacionalnome željezničkom sustavu. U ime pokrovitelja skup je pozdravio zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, istaknuvši da su danas ulaganja

u željezničku infrastrukturu među prioritetima u Hrvatskoj te da se u tome očekuje i velika podrška EU-a. Na savjetovanje se prijavilo oko 220 sudionika. Sudjelovanje visokih gostiju iz europskih institucija i željezničkih udruga, visokoobrazovnih ustanova te iz željezničkih sustava zemalja iz okružja ukazuje na važnost teme savjetovanja za željeznički sustav, ali i za željezničku industriju i gospodarstvo uopće.

Održano je ukupno 30 izlaganja u nekoliko programskih cjelina. U uvodnome bloku izlaganja su održali predsjednik Uprave HŽI-a Darko Peričić i predsjednik Uprave HŽPP-a Dražen Ratković, Lia Potec iz Europske komisije (EK), Libor Lochman (CER), Marko Car (HŽI), Dražen Ratković (HŽPP), Klaus Rießberger (UEEIV), Ivan Miloš (Veleučilište u Rijeci), Franc Zemljič (Slovenske željeznice), Marijan Klarić (Udruga Korridor X Plus) i Thomas Wimroither (BB Infrastruktura). Moderator je bio prof. dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić s Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu.

Drugi dan savjetovanje je održano u Glazbenoj školi u brodskoj Tvrđavi. Težište je bilo na revitalizaciji pruge RH1 i na predstavljanju

tvrtki čija su sjedišta na širem području Brodsko-posavske županije, a svojim portfolijom usluga i radova mogu sudjelovati ili sudjelovati u provedbi željezničkih projekata. Tom je prigodom održano šest izlaganja autora iz Hrvatske i jedne europske zemlje.

Predsjednik HDŽI-a zahvalio je domaćinima na velikoj pomoći u organizaciji skupa. Zamjenica gradonačelnika za područje gospodarstva Tea Tomas izrazila je zadovoljstvo što se skup održava u Slavonskome Brodu. Pročelnik županijskog Upravnog odjela za gospodarstvo, opisujući gospodarsku situaciju, naglasio je kako taj prostor znatno zaostaje za stupnjem razvoja hrvatskoga gospodarstva, a promet je jedno od područja koje može potaknuti razvoj neiskorištenih gospodarskih potencijala »najduže i najuže« županije. Kao tri ključna infrastrukturna i prometna projekta Krešimir Rudec,



Zagreb



Slavonski Brod

direktor županijske podružnice Hrvatske gospodarske komore, istaknuo je razvoj Luke Slavonski Brod, kanal Dunav – Sava i razvoj željeznice. U nastavku izlaganja govorio je o potencijalima 230 kilometara željezničkih i cestovnih koridora te riječnoga plovnog puta koji prolaze Brodsko-posavskom županijom.

Investicijska ulaganja u modernizaciju željezničkog koridora RH1 predstavio je Tihomir Leščić iz Razvoja i investicijskog planiranja HŽ Infrastrukture. Potencijale i budućnost RPV-a Slavonski Brod predstavio je pomoćnik direktora Ivan Kokanović. Novi samohodni teretni vagon za rasute terete RŽV-a Čakovec koji će svoje premijerno predstavljanje imati na jesenskom sajmu Innotrans u Berlinu predstavio je direktor RŽV-a Čakovec. Složene zahvate na željezničkoj infrastrukturi prezentirao je Miroslav Blanda tvrtke »SITOLOR, a mogućnosti koje se postižu korištenjem posebnih maziva za tračnice tvrtke »HY Power« opisao je Vojislav Đurđević. I na kraju skupa je Danijela Barić opisala djelatnost HDŽI i način kako kroz suradnju s željeznicom i željezničkom industrijom promovira željeznički promet.

Tijekom vožnje vlakom sudionici skupa bili su upoznati sa završenim radovima, radovima u tijeku te planiranim radovima na koridoru RH1. Uz to, na licu mjesta mogli su vidjeti sve što se radi u brodskom željezničkom kolodvoru.

Okrugli stol

Previše je politike u strateškim odlukama

Na kraju prvog dana međunarodnog savjetovanja HDŽI-a održan je okrugli stol »Perspektive hrvatske i regionalne željezničke mreže u sklopu nove infrastrukturne politike EU-a«.

pravo mjesto. Loš je primjer ostalih novih članica koje za 10 godina nisu puno napravile jer su nudile projekte s učincima vidljivima za četiri godine. To je čest problem s politikom i političarima jer ih zanimaju učinci u njihovu mandatu, a potrebno je razmišljati o stabilnoj željeznici za 40 godina.



Na okruglom stolu sudjelovali su Dubravka Đurkan Horvat iz Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH, Libor Lochman iz Zajednice europskih željeznica i infrastrukturnih upravitelja (CER), Lia Potec iz Europske komisije, Marko Car, član Uprave HŽ Infrastrukture; Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza; dr. sc. Klaus Rießberger iz Europskog saveza društava željezničkih inženjera (JEEIV), dr. sc. Ivan Miloš s Veleučilišta Rijeka, Franc Zemljič iz Slovenskih željeznica, Marijan Klarić iz Udruge »Koridor X Plus« i Thomas Wimroither iz tvrtke BB Infrastruktur, a razgovor je moderirao prof. dr.sc. Tomislav Josip Mlinarić s Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu.

Prva je govorila Lia Potec, istaknuvši da novac postoji za prioritetne projekte, tehničku pomoć u pripremi projekata i za plaćanje stručnjaka za rad na pripremi projekata. Europska komisija u Hrvatskoj planira organizirati info dan o korištenju EU-ovih fondova. Potec misli da je Hrvatskoj sada manja konkurencija za ulaganja u ceste, pa željeznica sigurno ima veće šanse.

Dubravka Đurkan Horvat govorila je o dosadašnjem, relativno skromnom korištenju EU-ovih fondova u Hrvatskoj, za što je osnovni razlog nepripremljenost planova i projekata za apliciranje. Strategija razvitka, uključujući prometni modul, bit će završena tek 2016. godine, a u međuvremenu će se koristiti prelazni dokument na kojemu se temelje prioritetni projekti. Istovremeno smo naučili kako EU na projekte gleda drugačije od nas, ponajprije u pogledu zaštite prirode, pa ih sada dorađujemo.

Libor Lochman govorio je o potencijalima željezničke mreže u zemljama zapadnog Balkana te naglasio važnost pristupa razvojnim pitanjima uz sagledavanje potreba iz perspektive korisnika. Nacionalna politika mora biti odgovorna te željeznici osigurati budućnost i

Dr. Klaus Rießberger također je kao problem istaknuo političare koji radije podržavaju ulaganja u cestovna vozila kojima je vijek trajanja četiri-pet godina nego u željeznička vozila čiji je vijek trajanja oko 35 godina. / Danas imamo problem i sa strukom jer se inženjerski kadar koji odlazi prirodnim odljevom ne popunjava novim stručnjacima, a za nove zadatke trebamo mlade educirane željezničke inženjere – rekao je dr. Rießberger, koji se također založio za obnovu željezničke relacije Graz – Maribor – Zidani Most – Krapina – Zagreb.

Marko Car smatra da se političke odluke o željezničkim projektima donose u cijeloj Europi. Izrazio je žaljenje što prave odluke za novu prugu Rijeka – Zagreb još uvijek nisu donesene, iako je struka ponudila razne varijante i mogućnosti.

Dr. Ivan Miloš osvrnuo se na potencijale S.E.T.A. (područje jugoistočne Europe) u intermodalnome prijevozu, za čiji je razvoj koridora početkom ove godine u Rijeci potpisan memorandum o razumijevanju. Luka Rijeka i hrvatski prometni pravci su ulaz i izlaz tog koridora te bi Hrvatska imala važne koristi od ulaganja u prometnu mrežu na tome koridoru.

Dražen Ratković govorio je o poteškoćama u poslovanju i razvoju HŽ Putničkog prijevoza te naglasio da na infrastrukturi kakva je danas željeznički operatori nemaju velike šanse, bez obzira koliko ulagali u svoja prijevozna sredstva. Smatra da je zbog učinkovitije koordinacije i upravljanja željezničkim poduzećima HŽ Holding trebao nastaviti poslovati još četiri-pet godina.

Marijan Klarić izrazio je razočaranje politikom Europe prema jezini jugoistoku, naglašavajući sudbinu X. koridora. Smatra da se Hrvatska mora boriti za odgovarajući položaj u novome strateškom dokumentu, i to zajedno sa Slovenijom i Srbijom.

Franc Zemljič rekao je da koridori ne mogu biti državni ni lokalni te da treba prihvatiti ono što je EU odredila kao koridore TEN-T.

Beli Manastir

Međunarodni kolodvor bez međunarodnih vlakova

Nakon što je 2006. remontirana pruga od Osijeka do Belog Manastira, u lipnju ove godine u cijelosti je obnovljen i kolodvor. No iako je riječ o pograničnome kolodvoru, željezničkih veza s Mađarskom više nema.



Djelatnici kolodvora Beli Manastir

Željeznički kolodvor u Belom Manastiru u cijelosti je obnovljen i izgleda jako lijepo, onako kako to dolikuje pograničnome kolodvoru. Na danas možda predimenzioniranom, 450 metara dugačkom peronu postavljena je nova rasvjeta. Uoči tehničkog pregleda koji je izveden 10. lipnja radnici su radili na posljednjem »ušminkavanju« unutrašnjosti. Željezničari su vrlo zadovoljni novim izgledom kolodvora. Jedina zamjerka odnosi se na činjenicu da nije postavljena nadstrešnica.

Mlada prometnica Mihaela Sakoman živi u Antunovcima i kada govori o prijevozu, govori iz vlastitog iskustva. Kao prometnica radila je u Đakovu, Osijek-Donjem gradu, Dardi, Vladislavcima, Koški i Josipovcu, a u Belom Manastiru je od 2007. Ono što Mihaelu razlikuje od prosječnih željezničara je činjenica da tijekom razgovora ne kalkulira i govori »bez dlake na jeziku«. Sve ono što govori pogađa u bit problema i nedvojbeno je izrečeno s namjerom da budućnost bude bolja.

/ Ponekad mi kolege govore: »A što te briga! Mi smo različita poduzeća i neka svatko brine svoju brigu«. No, kada vidim kako se radi, kao čovjek osjećam se loše, a putnici nas ne dijele po poduzećima. Mi smo svi za njih željezničari – počela je razgovor Mihaela.

Nesreća koja se dogodila na željezničko-cestovnom putnom prijelazu 5. lipnja uzrokovala je poteškoće u željezničkom prometu i autobusi su tog dana, srećom nakratko, zamijenili vlakove. Autobus je iz Osijeka krenuo pun. Jedan putnik tada je primijetio:

/ Da smo u Indiji, vozili bi se na krovu.

Srećom, dosta putnika izlazi u Dardi pa se dalje ipak putuje udobnije. Mihaela se često tako vozi na posao i zna koji su problemi:

/ Kada autobusi zamjenjuju vlakove, a to se zna dogoditi jer ovdje kronično nedostaju motorne garniture, nastaju problemi. HŽ Putnički prijevoz unajmljuje autobuse raznih poduzeća. Vozači često ne poznaju baranjske ceste, pa putnici moraju tumačiti vozaču gdje da skrene. Događa se da autobusi jednostavno »prošišaju« Čeminac ili nestanu na Dravskome mostu. I na kraju kasne.

Pruga od Belog Manastira do Osijeka remontirana je 2006. Putnički vlakovi sada voze brzinom od 100 km/h, a teretni su 20 km/h

sporiji. Pruga je osposobljena za najveće dopuštene brzine od 140 km/h, no budući da u kolodvorima nema ulaznih signala, postoje ograničenja. Autobusni prijevoznici ne mogu konkurirati ni sadašnjem voznom vremenu od pola sata do Osijeka. Putnika, i učenika i radnika, ima dosta, no posljednje ukidanje vlakova loše će se odraziti na konačne rezultate. Uz smanjeni broj polazaka vlakova,



Prometnica Mihaela Sakoman

možda i veći problem nego što se to čini, je loša informiranost potencijalnih putnika. I dok na globalnoj razini još možda postoje plakati koji različite kategorije putnika obavješćuju o mogućnostima i popustima koji se mogu ostvariti, na lokalnoj razini nema gotovo nikakvih informacija. Mihaela misli kako bi uz bolje obavješćivanje, više vlakova i realnije prikazivanje određenih situacija putnika bilo znatno više:

/ Ova podeblja knjiga »Poslovnik putničke jedinice HŽ Putničkog prijevoza« službeni je dokument koji propisuje puno toga. Prodavač karata ima mogućnost putnicima ponuditi 66 različitih povlastica, no znaju li putnici uopće koje povlastice mogu koristiti?

Prema spomenutome poslovniku, u čekaonici trebaju biti istaknute sve vozne povlastice, dakle njih 66. Uz njih treba biti istaknut i cjenik karata. U Belome Manastiru neke su povlastice istaknute, a neke nisu. Povlastice i cjenik nisu vidljivo istaknute u čekaonici.

Dva kilometra – devet kuna

Željeznica je putnicima i cjenovno prihvatljivija. Povratna karta od Osijeka do Belog Manastira košta 32 kune, a za vožnju autobusom samo u jednome smjeru treba izdvojiti 37 kuna. Ukidanjem vlakova vikendom izgubljen je i dio putnika, osobito radnika koji u to vrijeme trebaju putovati na posao u Osijek.

/ Neke su stvari koje se tiču tarifa neobične. Tako karte do Dravskog mosta u Osijeku košta 14,30 kuna. Do dva kilometra udaljenoga glavnoga željezničkoga kolodvora treba doplatiti devet kuna. Zbog toga putnici izlaze na Dravskome mostu, a u Osijeku govore kako nema putnika – komentirala je Mihaela.

Ukidanjem vlaka br. 6201 Baranja je izgubila vezu s »Podravkom«, odnosno sa Zagrebom. Vikendom zadnji vlak iz Osijeka za Beli Manastir polazi u 18.02 sati. Radnici iz popodnevnih smjena nemaju mogućnost putovati vlakom. Premda je Beli Manastir pogranični kolodvor, međunarodnoga putničkog prijevoza više nema. Posljednji vlak na relaciji Sarajevo – Budimpešta vozio je 8. prosinca 2013. Uz njega vozila su i dva para putničkih vlakova. I danas putnici iz različitih dijelova svijeta »zalutaju« u Beli Manastir i čude se kako nema ni autobusnog ni željezničkog prijevoza do desetak kilometara udaljenog Magyarbola. Takvu situaciju koriste taksisti koji vožnju od tih nekoliko kilometara naplaćuju nekoliko stotina kuna.

Zbog poplava u Bosni i Hercegovini, određistu gotovo 90 posto prijevoza, teretni prijevoz je prekinut. Iako su prometni pravci na poplavljenim područjima u Hrvatskoj osposobljeni za promet, još uvijek su u prekidu željezničke veze u Bosni i Hercegovini.

Završena obnova kolodvora Beli Manastir

Novo lice baranjskoga kolodvora

Obnova kolodvora Beli Manastir trajala od lipnja 2013. do lipnja 2014. Ukupna vrijednost posla na obnovi iznosi 40 milijuna kuna. Novac je namaknut iz vlastitih sredstava HŽ Infrastrukture d.o.o.



Dean Lalić

Kolodvor Beli Manastir službeno je mjesto na pruži koja od državne granice s Mađarskom preko Osijeka i Đakova vodi do Slavenskoga Šamca. Ta pruga čini sjeverni krak C-ogranka V. paneuropskoga prometnog koridora u Hrvatskoj, koji Budimpeštu preko Osijeka te Sarajeva i Mostara u BiH povezuje s lukom u Pločama. Kolodvor Beli Manastir nalazi se u istoimenom baranjskom naselju tridesetak kilometara od granice i u njemu se odvija intenzivan promet teretnih vlakova. U budućnosti se očekuje povećanje opsega teretnog prijevoza.

Projektom obnove obuhvaćena je obnova kolodvorskih kolosijeka, izgradnja novoga otočnog perona s pristupima i rasvjetom, izgradnja novoga sustava odvodnje te uređenje kolodvorske zgrade i površina oko nje. Izvedba radova na obnovi kolodvora Beli Manastir počela je su u lipnju 2013. i završila 12 mjeseci poslije. Voditelj projekta bio je dipl. građ. ing. Dean Lalić, a uz njega nadzor su obavljali dipl. elth. ing. Radislav Nakić, dipl. građ. ing. Ivica Jurjević i građ. teh. Andrija Kander.

Dean Lalić zaposlen je u poslovima Građenja HŽ Infrastrukture, a za 13-godišnjega radnog staža na željeznici radio je kao voditelj projekata i nadzorni inženjer na poslovima pripreme tehničke dokumentacije, razvojnim projektima te na projektima izvedbe radova na željezničkoj infrastrukturi. Uz poslovne obaveze aktivan je član Hrvatskoga društva željezničkih inženjera i glavni je urednik stručnog časopisa *Željeznice 21*. Ovom prigodom zamolili smo ga za kraći razgovor za list »Željezničar«.

- Što je sve bilo rađeno u sklopu pripreme projekta?

- Radovi na obnovi izvođeni su unutar katastarske čestice na kojoj je smješten kolodvor, tako da nije bilo potrebe da se otkupljuje zemljište i rješavaju druga imovinsko-pravna pitanja, što često zna otežavati početak izvedbe građevinskih radova. Njih je stalno pratila izvedba geodetskih radova, jer željeznički kolosijeci moraju biti sagrađeni jako precizno.

Pripremni radovi sastojali su se od pregleda gradilišta, organizacije poslova, pregleda i razrade izvedbene dokumentacije, osiguranja objekta, gradilišta i ljudi, pripreme gradilišta, prijevoznih sredstava, skele, uređaja i opreme, osiguranja zaštite okoliša, provedbe osiguranja kvalitete te raspremanja gradilišta i ponovna uređivanja okoliša.

Glavni kolodvorski kolosijeci obnovljeni su novim tračnicama na novim betonskim pragovima i s novim kolosiječnim priborom. Na sporednim kolosijecima ugrađene su nove i rabljene tračnice na rabljenim betonskim pragovima ili na novim drvenim pragovima s novim elastičnim pričvrstnim priborom. Uporaba rabljena kolosiječnoga gradiva na sporednim kolosijecima omogućuje racionalno iskorištavanje materijala koji udovoljava tehničkim uvjetima za ponovnu ugradnju.

- Koji su glavni poslovi napravljeni i je li novi materijal rabljen u potpunosti?

- Ugrađeno je više od 15 tisuća prostornih metara novoga tučenca i šest tisuća prostornih metara zaštitna kamena materijala. Ugrađeno je pet novih skretnica polumjera 300 m s tračnicama na betonskim pragovima, a ukupno je rekonstruirano 19 kolodvorskih skretnica. Nakon što je kolodvor obnovljen, svi kolosijeci regulirani su visinski i postavljeni na kotu prolaznog kolosijeka, što prije obnove nije bio slučaj.

Između 3. prolaznoga i 4. kolosijeka sagrađen je novi suvremeni otočni peron dug 400 metara, širok 6,10 m i visok 55 cm iznad gornjega tračničkog ruba. Peron je građen od tipskih betonskih elemenata. Peronska površina popločena je betonskim protukliznim mozaičnim opločnicama i označena sigurnosnom žutom crtom širokom 10 cm. Pristup na peron izveden je pomoću rampa prilagođenih osobama s invaliditetom. U peronskom trupu postavljena je kabelska kanalizacija za elektrotehničke instalacije. Novi sustav odvodnje izveden je kao sustav drenažnih sabirnica s kolektorskim cjevovodima i dvostrukim filtarskim slojem. Na drenažnim cjevovodima svakih 50 metara sagrađena su taložna okna i okna za pregled drenaža, a na odvodnim kolektorima također na svakih 100 metara sagrađena su okna u koja se iz taložnih drenažnih okana dovodi procjedna voda.

Elektrotehnički radovi u sklopu obnove kolodvora sastojali su od radova na elektroenergetskom priključku, radova na razdjelnicama, radova na kabelskom raspletu vodova, radova na elementima rasvjete te radova na uzemljivanju svih metalnih dijelova u kolodvoru. Rasvjetom se rukuje automatski preko odgovarajućih senzora ili pak ručno iz prometnog ureda preko prekidača na novoj upravljačkoj ploči vanjske rasvjete.

- Je li bilo većih poremećaja u prometu dok su se izvodili radovi?

- Izvedba radova na obnovi bila je organizirana u skladu s postojećim propisima, i to tako da se redoviti promet u kolodvoru remeti što manje. Dok su se zamjenjivale ulazne skretnice, putnički je prijevoz bio organiziran autobusima, o čemu su putnici bili pravodobno obaviješteni. Takođe se vodilo računa o tome da se što manje remeti teretni prijevoz, koji je inače vrlo intenzivan, osobito u jesenskom razdoblju kada se odvija prijevoz šećerne repe i drugih poljodjelskih proizvoda.

- Tko je bio izvođač radova?

- Radove je na obnovi kolodvora Beli Manastir izvodila je tvrtka Pružne građevine d.o.o. Njezini zaposlenici imaju veliko iskustvo u radovima te vrste, što je za posljedicu imalo to da posao na obnovi bude odrađen kvalitetno i brzo. Dok su se izvodili radovi, u skladu s uvjetima iz projektne dokumentacije te postojećim propisima i normativima bile su obavljane stalne tekuće kontrole kvalitete izvedbe, ugrađena materijala i dimenzijâ.

- Oko čega ste se posebno morali brinuti tijekom obnove?

- U suradnji s gradskim poglavarstvom Beloga Manastira posebna pozornost bila je posvećivana zaštiti okoliša. To je bio jedan od prioriteta, pa je otpadni materijal pri izvedbi radova u skladu sa zakonskom regulativom uklonjen na odlagalište otpada u gradu. Dio kamena materijala koji je bio pogodan za ponovnu uporabu iskorišten je za nasipavanje lokalnih cesta. O toj suradnji između HŽ Infrastrukture i gradskoga poglavarstva Beloga Manastira bio sklopljen jspozrazum o uklanjanju otpadna materijala. Moram spomenuti to da je 2007. završen remont pruge od državne granice preko Beloga Manastir a do Osijeka, kao i to da je prije dvije godine obnovljen kolodvor Darda koji se također nalazi na toj pružnoj dionici, a koja je sada u cijelosti obnovljena i usklađena sa zahtjevima suvremena željezničkog prometa.

Socijalni dijalog - važan alat poslodavaca i sindikata

U organizaciji Zajednice europskih željeznica i infrastrukturnih poduzeća (CER) i Federacije transportnih radnika (ETF) u Splitu je od 16. do 18. lipnja održan seminar o socijalnom dijalogu u željezničkom sektoru zemalja Zapadnog Balkana. Bio je to prvi susret takve vrste na kojem je oko šezdeset predstavnika poslodavaca i sindikata iz Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Makedonije i Srbije ravnopravno raspravljalo o toj vrlo važnoj temi za budućnost željezničkog sektora. Jedinствен zaključak je taj da su promjene u europskim i željeznicama u okruženju velike i značajne, a one mogu dati dobar rezultat samo ako o njima konsenzus postignu svi sudionici socijalnog dijaloga: vlada poslodavci i sindikati.



Prvi dan konferencije „Socijalni dijalog u željezničkom sektoru u zemljama zapadnog Balkana“ na kojoj je predstavljeno stanje u Hrvatskoj, Makedoniji i Srbiji zaključeno je sa relativnom šokiranošću drastičnim smanjenjem broja radnika u odnosu na broj od pred dvadesetak godina i nadom da taj trend neće utjecati na buduće poslovanje na način kako je to utjecalo npr. u Njemačkoj. Naime, DB je sa 380.000 radnika 1993. godine danas došao na 170.000, ali istodobno se suočio sa velikim poteškoćama. Puno ljudi odlazi u mirovinu, mladi nisu primani i sad nema tko raditi.

Sličnih primjera je puno, a većina njih izložena je tijekom tri dana kada je svaka od zemalja predstavila je stanje socijalnog dijaloga u zemlji i na željeznici. Prvog dana to su učinile Hrvatska, Makedonija i Srbija, drugoga dana Crna Gora i Bosna i Hercegovina, a zadnjega dana primjere najbolje prakse u socijalnom dijalogu predstavili su predstavnici Francuske, Njemačke, Velike Britanije i Švedske. Bili su održani i okrugli stolovi na istu temu. Konferenciju je financijski podržala EU.

Prema riječima Sabine Trier iz ETF-a, cilj konferencije jest taj da se poslodavci i socijalni partneri sa tog područja bolje upoznaju, razmjene iskustva i saslušaju primjere najbolje prakse, kako bi se sudionici motivirali za daljnji razvoj socijalnog dijaloga u zemljama

koje su trenutno u značajnoj tranziciji i prilagodbi direktivama EU. Jer socijalni dijalog smatra se vrlo važnim alatom suradnje poslodavca i socijalnih partnera.

Rukovoditeljica poslova ljudskih potencijala HŽ Infrastrukture Gordana Vukčević i potpredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske Katarina Mindum prvoga dana konferencije predstavile su trenutno stanje u hrvatskom željezničkom sektoru, procese restrukturiranja i modernizacije te stanje socijalnog dijaloga.

Nakon što je Vukčević predstavila značajne promjene koje su se za zadnjih godina dogodile u hrvatskim željezničkim tvrtkama sa naglaskom na rezultate restrukturiranja, modernizacije i smanjenje broja zaposlenih, Katarina Mindum predstavila je povijest socijalnog dijaloga na željeznici u Hrvatskoj koji je počeo nakon velikih štrajkova 1998., a koji su rezultirali prvim potpisanim kolektivnim ugovorom za djelatnost HŽ-a 2000. godine. Iste je godine donesen i prvi tripartitni socijalni program za neku djelatnost u Hrvatskoj, koji je željezničarima garantirao smanjenje broja zaposlenika uz poticajne



otpremnine i prekvalifikacije i od tada do danas niti jedan radnik nije zbog restrukturiranja završio na cesti bez nekog vida zbrinjavanja. Unatoč tomu što je od tada do danas socijalni dijalog rezultirao sa potpisivanjem još nekoliko kolektivnih ugovora i njihovih aneksa, ona smatra da na željeznici postoji solidan, ali ne i izvrstan socijalni dijalog, da kultura socijalnog dijaloga nema tradicije, nema odstupanja, nema konsenzusa, sektorsko vijeće ne funkcionira, a najveći problem je razbijena sindikalna scena. Pozitivnim je ocijenila potpisane sporazume o radnopravnoj zaštiti kao i osnivanje Željezničkog fonda koji radnicima u tehnološkom višku daju tri godine vremena da pronađu neku novu soluciju.

-Prije, kad smo se borili za uvjete rada i bolje plaće, bili smo toliko kompaktni da je Svjetska banka u svojim nalazima kao problem navodila „jake sindikate“, a danas nam naša razjedinjenost omogućava da jedan sindikat potpiše kolektivni ugovor koji se odnosi na većinu, iako se ona s njim ne slaže. Ipak, našu budućnost vidim u ujedinjenim sindikatima, zaključila je Mindum.

Makedonske željeznice restrukturiranje započele su 2003. godine i još su na početku, izjavili su njihovi predstavnici MŽ-Infrastrukture, MŽ-Transporta i sindikata. Osim što su formirana regulatorne agencije i podijeljeni sektori na infrastrukturu i transport, puno dalje nije

se otišlo u strukturnim prilagodbama. Ipak, makedonska Vlada kreće u veliki investicijski razvoj i u sljedeće 4 godine u MŽ-Infrastrukturu planira uložiti 600 milijuna eura iz proračuna, IPA fonda i kredita EBRD-a u modernizaciju pruga, većinom na 10. i 8. koridoru, kao bi se ujednačile brzine na svim dionicama na 120 km/h. U tijeku je i projektiranje pruge prema Albaniji čija će izgradnja stajati 500 milijuna eura, početak će 2018. a 2022. njenim završetkom bio bi zaokružen cijeli 8. koridor. Liberalizacija je odgođena uvjetno do ulaska u EU. Na sindikalnoj sceni Makedonci imaju 8 relevantnih željezničarskih sindikata i puno više manjih. Repräsentativnost previđa 20 posto broja zaposlenika u sektoru za koji se želi pregovarati. Pod utjecajem Svjetske banke 2005. godine došlo je do 30 posto smanjenja radne snage, a nadalje se broj smanjuje prirodnim odljevom. Na snazi je Kolektivni ugovor iz 2010. koji je vrijedio za jedinstvene Makedonske željeznice, a sada je pred potpisom poseban KU samo za tvrtku Transport. U perspektivi očekuju da će doći do daljnje fragmentacije sektora, ne zbog toga što bi to sami željeli, nego zbog prilagodbe EU regulativi pa će socijalni dijalog imati sve značajniju ulogu.

Željeznice Srbije restrukturiranje počele su 2000. godine sa 32.832 zaposlenika, a danas na njima radi 18.047 zaposlenih u Direkciji za prijevoz i Direkciji za infrastrukturu. Tržište je otvoreno za pristup infrastrukturi i postoji apsolutna konkurencija, a prošle godine postale su akcionarsko društvo i u tijeku je implementacija na dva akcionarska društva „Infrastruktura Željeznice Srbije i „Srbija voz“ - kao operater putničkog i teretnog prijevoza, s tendencijom razdvajanja na posebne tvrtke za putnički i teretni prijevoz. U 2013. Vlada im je značajno smanjila subvencije pa trenutno imaju 51 posto vlastitog prihoda u ukupnom prihodu. Ono što je iznenadilo sve sudionike jest podatak da na tamošnjim željeznicama djeluje 28 sindikata od čega su samo 3 repräsentativna (imaju 30 posto od ukupno sindikalno organiziranih članova). Socijalni dijalog „nema pretjerano dugu povijest“, tripartitni socijalni dijalog postoji od 2004., ali su željezničari u njega uključeni preko Saveza sindikata čiju su član. Otkako su „Željeznice Srbije“ akcionarsko društvo vode se bipartitni razgovori i imaju jedan kolektivni ugovor.

Drugi dan konferencije o socijalnom dijalogu počeo je odvojenim razgovorima poslodavaca i sindikata. Sastanak predstavnika poslodavaca vodio je Matias Forman, izvršni direktor njemačke udruge poslodavaca i predsjednik u sektoru socijalnog dijaloga željeznica koji je naglasio da je socijalni dijalog na željeznici jedan od 40 sektorskih dijaloga na razini EU-a, najaktivniji je i ima dobre rezultate. Radi se na raznim temama, s ciljem kako željeznički sektor učiniti atraktivnim, kako dobiti najbolje ljude, kako promovirati željeznički sektor kao atraktivan. O tome kako to izgleda u Hrvatskoj govorio je predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Darko Peričić koji je iznio kratku kronologiju restrukturiranja željezničkog sektora od devedesetih godina kad je na željeznici bilo zaposleno oko 40.000 do danas kad nas je oko 15.000.

-HŽ Infrastruktura uređuje svoju tvrtku tako da u njoj ostane samo core business, privatiziramo kompletan građevinski sektor sa oko 2000 zaposlenih i privatizirat ćemo ga u roku godinu dana. Veliko smanjenje zaposlenih popraćeno je i reakcijama sindikata, ali je ona bila dobra. Imali smo odličnu komunikaciju, sklopili smo 6 aneksa KU-a kojima se socijalni partner odrekao povećanja plaće i pristao na humani socijalno osjetljiv način rješavanja viška zaposlenika uz otpremnine. Paralelno imamo i velike investicije, većinom iz EU fondova i sve se usmjerava u željezničku infrastrukturu. Ključno u svemu tome bila je stalna i korektna komunikacija i izuzetna socijalna osjetljivost. Uz sve to treba uzeti u obzir da se željezničari teško odlučuju na promjenu poslodavca, naročiti kad se radi o mijenjanje državnog za privatnog poslodavca, rekao je Peričić.

O vrlo složenoj situaciji u HŽ Cargu govorio je Ivan Čičmir – voditelj regionalnog područja Jug – tehnologija u HŽ Cargu, koji je spomenuo „veliki pritisak“ socijalnih partnera jer 2/3 zaposlenih mora napustiti tvrtku. Do sada su iscrpljene sve mogućnosti zbrinjavanja

kroz Željeznički fond i uz otpremnine, a sada je na redu 380 ljudi koji trebaju napustiti tvrtku bez ikakve zaštite.

O izazovima u radu posloводства koje pregovara sa 28 sindikata govorila je i Svetlana Jelić Burić, savjetnica generalnog direktora za savjetovanje sa sindikatima u Željeznicama Srbije. Koliko je Uprava ozbiljno shvatila taj posao govori i podatak da je za suradnju sa sindikatima oformljena posebna mala skupina ljudi koja radi samo taj posao. Oni su „druge strane stola“ imaju stotinjak dobro plaćenih sindikalnih funkcionara, sa odličnim povlasticama reguliranih KU-om, ali ne i Zakonom o radu. U tijeku je revidiranje njihovih povlastica i plaća, s time da se ne diraju osnovna radnička prava. U želji za razumnim i kvalitetnim odnosom na razini sindikat – poslodavac, zalažu se za to da se sindikati međusobno dogovore, prepoznaju svoje zajedničke interese i ujedine u manji broj sindikata. Sa sličnim problemima susreću se i poslodavci u Bosni, Makedoniji i Crnoj Gori, s time da se tu ipak radi o manjem broju sindikata, ali i manjem broju ljudi koji se moraju zbrinuti na neki od načina. Na kraju rasprave poslodavci su zaključili da je razmjena informacija bila vrlo korisna za sve jer dobrih primjera ima u svakoj željeznici koji se mogu prenijeti na druge. Svugdje u Europi promjene u željezničkom sektoru su velike, nije ih lako to prevladati ni u kom segmentu, a naročiti u segmentu ljudskih potencijala. Socijalni mir je najvažniji, a njega se može osigurati samo dobrim socijalnim dijalogom na razini cijele Europe.

Ostatak drugoga dana konferencije stanje socijalnog dijaloga u svojim željeznicama prikazali su predstavnici Crne Gore i Bosne i Hercegovine. Crnogorske željeznice 2007. godine restrukturirane su u 4 samostalna akcionarska društva - Željezničku infrastrukturu, Željeznički prijevoz, Montecargo, i OŽVS (održavanje). Jedan pokušaj privatizacije bio je neuspješan, a od problema naveli su nepotpunu podjelu imovine, naslijeđene sudske procese, previše ljudi, nedostatak regulatornih organa te naknada za korištenje infrastrukture kojom je država omogućila nižu cijenu putničkom nacionalnom operateru. Prednosti restrukturiranja bile su te što je država preuzela dugove, imali su strategiju razvoja, u međuvremenu su dobili regulatorni organ, a pravni okvir EU u željezničkom sektoru primijenjen je u 85 posto, dok se socijalni dijalog vodi na tripartitnoj osnovi i imaju potpisan opći KU.

U željeznicama Bosne i Hercegovine djeluje 7 sindikata, jer je „svaki direktor pokušao organizirati sindikat koji će mi biti podoban“. Nema zakona o sindikatima, 75 radnika je starije od 50 godina, brzo će otići, a mladi nisu educirani. Trenutno najveće probleme zadaju štete od poplava i glavna je preokupacija kako sav promet ponovno vratiti u funkciju. Oko socijalnog dijaloga zakonska regulativa postoji, a sindikati nastoje da se kolektivni ugovori usuglase sa okvirnim KU-om. U Željeznicama RS situacija je drugačija jer nema općeg kolektivnog ugovora, suradnja socijalnih partnera je dobra, repräsentativnost se dokazuje svake godine i postoji Ekonomsko socijalni savjet sa po 3 predstavnika iz redova Vlade, poslodavaca i sindikata. Željeznički sektor pokušava se približiti EU direktivama, ali je problem teritorijalna podjela, nema podrške ni strategije u kom bi smjeru trebala ići država, a tako ni željeznice.

Trećega dana konferencije prikazani su primjeri dobre prakse u socijalnom dijalogu u Francuskoj, Njemačkoj, Velikoj Britaniji i Švedskoj i to je i poslovdstvima i sindikatima sa područja Zapadnog Balkana bilo, dakako, najzanimljivije. Kroz prezentacije moglo se saznati u kojim je zemljama potreban najveći postotak repräsentativnosti, kojim temama se bavi socijalni dijalog te koliko je socijalni dijalog utjecao na donošenje novih zakona.

Konferencija je završila okruglim stolom na temu „Socijalni dijalog - Alat za sindikate i poslodavce u oblikovanju budućnosti željezničkog sektora“ na kojem su svoja zaključna razmatranja dali predstavnici poslodavaca i sindikata svih zemalja sudionica.

Obilježen ILCAD u Sesevskoj Sopnici

I Lokosice upozoravale na oprez

Na željezničko-cestovnom prijelazu (ŽCP) u Sesevskoj Selnici 3. lipnja, u sklopu međunarodne kampanje ILCAD, održana je akcija »Vlak je uvijek brži«.



HŽ Infrastruktura već šest godina sudjeluje u obilježavanju ILCAD-a na željezničko-cestovnim prijelazima. Svrha te kampanje je promijeniti pogrešnu percepciju da su nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima samo problem željeznice. Naime, podaci iz cijelog svijeta pokazuju da su u 95 % slučajeva uzroci nesreća nesmotrenost vozača, motociklista ili pješaka pri prelazanju preko pruge te nepoštivanje signalizacije.

U sklopu kampanje ILCAD predstavnici HŽ Infrastrukture su zajedno s rukometašicama RK-a »Lokomotiva«, predstavnicima Grada Zagreba

i uz pomoć policijskih službenika Policijske uprave zagrebačke upozoravali sudionike u prometu na dodatni oprez i poštivanje prometne signalizacije prilikom prelazanja preko željezničko-cestovnih prijelaza. U izjavi za medije član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Car naglasio je da sudionici u prometu prilikom prelazanja pruge imaju tri predrasude.

/ Predrasuda da je vlak spor i da će vozač stići na vrijeme prijeći prugu. Predrasuda je i to da je vlak bučan te da će se moći zaustaviti na vrijeme. Upravo one su razlozi zbog kojih HŽ Infrastruktura već 15 godina provodi edukativnu akciju po školama i na željezničko-cestovnim prijelazima diljem Hrvatske – izjavio je Marko Car.

Zbog nepoštivanja prometne signalizacije na ŽCP-u u Sesevskoj Selnici, koji je osiguran svjetlosno-zvučnom signalizacijom, polubranicima te prometnim znakovima obveznog zaustavljanja, od 2010. do danas zabilježena su čak 43 loma polubranika. U prva četiri mjeseca ove godine na željezničkoj mreži u Hrvatskoj zabilježeno je sedam nesreća na ŽCP-ovima u kojima su, smrtno stradale tri osobe, jedna je osoba teže ozlijeđena. Istodobno je polomljeno 128 polubranika. Predstavnici HŽ Infrastrukture su uz svesrdnu pomoć rukometašica, ovogodišnjih prvakinja Hrvatske, vozačima i sudionicima u prometu na ŽCP-u dijelile promotivni materijal i edukativne letke koji upozoravaju na dodatan oprez i poštivanje prometne signalizacije.

Lokosice Marina Razum, Dora Krsnik, Nataša Janković i Marija Milić u toj utakmici nisu igrale ni napad ni obranu, već su ljubazno upućivale sudionike u prometu na dodatni oprez prilikom prelazanja pruge.

Problemi na osječkome području

/ Piše: Nenad Katanić

I dalje se krađe

Iako se dosta pisalo o krađama željezničke infrastrukture, to nije bilo dovoljno da se stvari »pomaknu s mrtve točke«. Kako doznajemo od Mladena Rodina, pomoćnika direktora za elektrotehnički sektor Regionalne jedinice Istok, u novčanoj potuvrijednosti štete nisu velike, no one u velikoj mjeri ometaju siguran tijek željezničkog prometa.

Na primjer, posljedica krađa bakrenih telefonskih vodova je da se u željezničkoj poslovnoj komunikaciji moraju koristiti telefonske veze javnih operatora. Osim što su veći troškovi telefonskih računa, poslovna komunikacija preko javnih operatora manjkava je u još jednome pogledu. Naime, u većim kolodvorima postoji registroni, kojeg u manjim kolodvorima nema. Zakonima i propisima HŽ Infrastrukture određeno je da u tim slučajevima mora postojati svjedok koji evidentira sadržaj poslovne brzopjavke između službenih mjesta. Takav način rada usporava tehnološki proces i zahtijeva dodatni angažman zaposlenika. Naravno, taj rad, kao i vrijeme i radni sati potrebni za popravak komunikacijske instalacije, nije uračunat u cijenu štete. Zbog toga jedinice za održavanje telekomunikacija i signalizacije moraju pojačati intenzitet radova u sklopu redovitog održavanja, pri čemu se ne planira investicijsko održavanje.

Posljedica krađe dijelova signalno-sigurnosnih uređaja može biti znatno usporavanje pa i ugrožavanje sigurnosti prometa. Tijekom istražnog ili sudskog postupka to se obično ne tretira na takav način. U obzir se uzimaju samo vrijednost ukradenog materijala (bakra, željeza, čelika i drugog materijala) i eventualno trošak popravka. Nigdje se ne spominje trošak usporavanja prometa ili čak ugroze sigurnosti ljudi i imovine. Na primjer, omiljena meta kradljivaca su bakreni kabeli. Ako se ukrade kabel priključka za kontrolu zauzetosti kolosijeka, uređaj registrira »lažno zauzeće« kontroliranog dijela kolosijeka te se ne mogu formirati vozni putovi i ne može se rukovati signalima. Prelazanje na ručno upravljanje prometom i vožnja vlakova kraj signala koji zabranjuju vožnju ponovno

zahtijevaju dodatni angažman zaposlenika i smanjuju razinu sigurnosti jer više elemenata ovisi o ljudskome čimbeniku.

Ako se ukradu kabeli uređaja za osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza, ŽCP nije osiguran te se primjenjuje procedura po kojoj vlakovi ustupaju prednost prolaska cestovnim vozilima. Tada je sigurnost prijelaza isključivo u rukama željezničkog osoblja. I to rješenje je sigurno. Zato neki i izvode zaključke da je jeftinije i bolje da vlakovi čekaju da prođu cestovna vozila te se događa da se ukradena cestovna signalizacija (znakovi »Stop« i »Andrijin križ«) ne postavlja ponovno. Na primjer, na četiri željezničko-cestovna prijelaza na pruzi Vinkovci – Osijek ukradena je signalizacija koja nije ponovno postavljena već nekoliko mjeseci. Zbog toga se na četiri mjesta putnički i teretni (s masom većom od dvije tisuće tona) vlakovi moraju zaustavljati i ponovno pokretati, trošeći dodatno gorivo i kočni sustav te produljujući vrijeme putovanja.

Najnoviji primjer zabilježen je u noći s 15. na 16. svibnja između kolodvora Beli Manastir i Darda kada je ukradena željeznička signalizacija stalnog ograničenja brzine. Naime, te večeri strojovođa putničkog vlaka uočio je da nedostaje signalna ploča za ograničenje brzine. Zahvaljujući dobrom poznavanju pruge i savjesnom pristupu poslu, postupio je prema voznome redu i smanjio brzinu, iako je nedostajao signalni znak upozorenja. Pitanje je što bi se dogodilo da nije tako postupio i hoće li se ta situacija tretirati kao ugrožavanje ljudi i dobara ili je to ipak nešto više od štete od nekoliko tisuća kuna.

Godišnja skupština Saveza za željeznicu

Savez postao baza projekata i znanja

Dana 12. lipnja Savez za željeznicu održao je redovitu godišnju skupštinu.



Slavko Štefičar, glavni koordinator Saveza za željeznicu

Skupštinu je otvorio i vodio predsjednik Saveza za željeznicu Branko Kreš. On je istaknuo da je Savez osnovan »kao platforma na kojoj ćemo graditi pozitivne stvari, kao platforma koja će razvijati željeznički sustav i željeznički sektor«. Dodao je i kako izlaz iz teške situacije u željezničkom sektoru sigurno nije u pesimizmu, niti u manjem broju usluga koje pružamo korisnicima.

Savez je stabilna udruga koja se financira članarinama tvrtki članova te sredstvima iz nacionalnih i EU-ovih projekata. U Savezu je zaposleno dvoje ljudi, a u tvrtki kćeri Saveza za

željeznicu koja nosi naziv »PrometPlus« još dvoje. »PrometPlus« osnovan je prije dvije godine zajedno s austrijskim partnerima.

Savez je preko svojega predstavnika, glavnog koordinatora Slavka Štefičara sudjelovao u radu sektorske skupine za javni gradski, prigradski i lokalni javni prijevoz koja je dio šireg tima za izradu nove prometne strategije Republike Hrvatske. Savez je pritom maksimalno iskoristio priliku da javni prijevoz, pa tako i integrirani prijevoz putnika (IPP), bude prepoznat kao strateški prioritet u RH. Štefičar sudjeluje i u radu radne skupine za izradu prijedloga Zakona o integriranom prijevozu putnika.

Savez je stvorio i podlogu da ove godine Varaždinska, Međimurska i Koprivničko-križevačka županija potpišu sporazum o poslovnoj suradnji za pokretanje integriranoga prijevoza putnika i intermodalnoga prijevoza tereta na svojem području. Sporazumom tzv. sjeverne županije otvaraju mogućnost da za predviđene aktivnosti mogu koristiti EU-ova sredstva iz IPA komponente za tehničku pomoć. Projektu dokumentaciju moguće je sufinancirati do 85 % ukupne vrijednosti.

Savez je aktivan i u projektima vezanima uz mobilnost i IPP u Karlovačkoj županiji, a izradio je i studiju mobilnosti za Grad Lepoglavu i Općinu Bednju.

Savez je partner u čak tri EU-ova projekta, a sredstva iz EU-ovih fondova čine znatan udio novčanih sredstava koja se koriste za financiranje rada Saveza.

Kroz projekt ACROSSEE koji želi poboljšati prekogranični protok roba na području jugoistočne Europe, i to ponajprije željeznicom, u svim zemljama iz kojih dolaze projektni partneri, pa tako i u Hrvatskoj, provedena su opsežna istraživanja na brojnim željezničkim i cestovnim graničnim prijelazima i u hrvatskim lukama. Taj će projekt biti završen do kraja godine i očekuje se da će pomoći mnogim ministarstvima i prijevoznicima. Projekt se financira iz EU-ova programa IPA SEE.

Projekt LivingRAIL isporučit će smjernice kako ostvariti da suvremena i kvalitetna električna željeznica bude sastavni dio održive Europe koja svojim građanima pruža visoku kvalitetu življenja do 2050. Savez kao punopravni partner u tome projektu surađuje s najboljim europskim sveučilištima i institutima za prometna pitanja u Europi. Projekt vodi njemački institut Franuhofer ISI, a u njemu su i McRIT iz Barcelone, TRT iz Milana, Sveučilište iz Birminghama, Željeznički tehnološki klaster iz Beča, »Siemens« i njemački Savez za željeznicu (»Allianz pro Schiene«). Putem tog projekta Savez je već sada znatno ojačao svoju bazu stručnih znanja o kvalitetnome razvoju željezničkog i ostaloga javnog prijevoza u čitavome svijetu. Taj se projekt financira iz znanstvenog EU-ova programa FP 7.

U EU-ovu projektu RAIL4SEE Savez je pridruženi partner te u tome projektu koji želi razviti intermodalni potencijal velikih željezničkih putničkih čvorišta na području jugoistočne Europe ima priliku sudjelovati na sastancima i radionicama, stjecati nova znanja i kontaktirati s potencijalnim partnerima za nove projekte.

Osim navedenih projekata Savez je i član triju konzorcija s kojima je prijavio tri projekta za financiranje EU-ovim sredstvima, i to sva tri iz programa »Horizon 2020« (»Obzor 2020.«). U sklopu EU-ova projekta ICROME Savez je stvorio uvjete da dvojicu zaposlenika pošalje na petotjedno stručno usavršavanje na radu s EU-ovim projektima u Central European Initiative (CEI), međunarodnoj organizaciji čije je sjedište u Trstu.

Oкупljene na skupštini kratko je pozdravio i Zoran Valentić, načelnik Sektora željezničkog prometa i žičara u MPPI-u. Istaknuo je kako je suradnja resornog ministarstva i Saveza izvrsna i kako Savez svojim radom i znanjem daje veliki doprinos naporima ministarstva da unaprijedi željeznički sektor i izradi novu prometnu strategiju. Prof. dr. sc. Zdravko Toš s Fakulteta prometnih znanosti (FPZ), član Znanstvenog vijeća, zahvalio je Savezu na pružanju velike pomoći u radu brojnih studenata FPZ-a.

Glavni koordinator Saveza Štefičar istaknuo je važnu ulogu članova Znanstvenog vijeća Saveza u radu Saveza. To su docentica dr. sc. Nikolina Brnjac, docent dr. sc. Borna Abramović, prof. dr. sc. Zdravko Toš i prof. dr. sc. Blaž Bogović.

Savez ima i dio internetske stranice na engleskome jeziku te je tako znatno povećan doseg informacija iz Saveza. Osim vlastitog profila na *Facebooku*, Savez ima svoj profil i na *Twitteru* te *Instagramu*. Savez je u proteklih godinu dana na svojoj internet-skoj stranici objavio čak 110 članka, a broj posjetitelja povećao se oko pet puta pa je ona u nekoliko navrata privukla i tisuću posjetitelja dnevno.

Na skupštini je najavljeno kako će Savez u nadolazećem razdoblju mnogo više vremena posvetiti tvrtkama i udrugama koje su članovi Saveza za željeznicu. Cilj je pomoći im u nastojanjima da iskoriste sredstva iz EU-ovih i nacionalnih fondova, pomoći im znanjem te promoviranjem njihovih poslovnih djelatnosti kroz rad Saveza.

Savez ima i vrlo aktivnu mrežu volontera koju čine mladi stručnjaci ne samo iz područja prometa, već i iz područja elektrotehnike i još nekih drugih grana. Savez će i dalje ostati otvoren da, osobito mladima, pruža mogućnost volontiranja, sudjelovanja u istraživanjima i stjecanja novih znanja iz područja prometa.

6. međunarodni LPG forum

Forum o prijevozu i korištenju LPG plina u Zagrebu

Dana 16. lipnja u zagrebačkome hotelu Holiday održan je 6. međunarodni LPG/UNP forum u organizaciji Udruge »Sigurnost u prometu« i hrvatske UNP/LPG asocijacije.



Podrute

Na forumu su sudionici imali prigodu čuti zanimljive prezentacije o suvremenom korištenju, skladištenju i prijevozu ukapljenoga naftnog plina (LPG/UNP). LPG/UNP suvremeno je i u EU-u ekološki prihvaćeno alternativno gorivo i njegovo korištenje u zemljama Europske unije je u porastu. Na forumu su svoja poduzeća predstavili i Marko Car, član uprave HŽ Infrastrukture; Damir Tot iz HŽ Carga i Ivica Vrankić, direktor prodaje u AGIT-u, a svoje sudjelovanje u EU-ovu projektu ACROSSEE predstavio je i Savez za željeznicu.

Što je to LPG i što je sve predstavljeno na forumu?

Danas se u svijetu nekoliko vrsta goriva koristi pod nazivom »plin«, no ona nisu ista. Razlikuju se po kemijskome sastavu te po načinu skladištenja i primjene. Plin LPG (*Liquid Petroleum Gas*, odnosno ukapljeni naftni plin) jest plin dobiven industrijskim putem. Kao konačni proizvod on je u stvari mješavina dvaju plinova, propana i butana. Čuva se i prevozi u spremnicima koji su pod velikim tlakom te tada plin prelazi u tekuće stanje, odnosno postaje ukapljen. LPG valja razlikovati od prirodnog plina koji se dobiva eksploatacijom iz bušotina i često na tržište dolazi u dvije forme: CNG i LNG. Budući da ga je uz relativno jeftinu konverziju moguće koristiti u benzinskim automobilskim motorima, LPG se naziva i autoplinom. CNG (*Compressed Natural Gas*, odnosno komprimirani prirodni plin) čuva se u spremnicima pod tlakom, ali i dalje u plinovitome agregatnom stanju. Često se koristi kao gorivo za pokretanje velikih dizelskih motora te ga je moguće koristiti za pogon lokomotiva, autobusa, brodova i sl.

LNG (*Liquefied Natural Gas*, odnosno ukapljeni prirodni plin) također je prirodni plin kao i CNG, no čuva se i prevozi pod visokim tlakom te je kao takav ukapljen. Iako je istog sastava kao CNG, ne može se koristiti kao gorivo u vozilima umjesto njega jer postoje razlike u instalaciji svakog sustava.

LPG forum bavio se tehnologijama primjene, skladištenja i prijevoza plina LPG. Skup je uvodnom prezentacijom otvorio Samuel Maubanc, predstavnik AEGPL Europe, europske udruge koja promovira i lobira za LPG pri EU-ovim tijelima i čitavoj europskoj javnosti. U

svojoj je prezentaciji istaknuo kako je LPG ekološko, alternativno gorivo koje je prihvatio EU, no put do toga nije bilo lagan. Bilo je potrebno puno lobiranja i iznošenja argumenata poput onoga da LPG kao gorivo emitira znatno manje CO₂ nego dizelska goriva da bi LPG imao današnji status te da bi bio tako prihvaćen. Danas postoji vrlo veliki broj LPG punionica u Europi i njihov se broj neprestano povećava. Neprestano se povećava i broj automobila koji voze na LPG.

Iako se LPG u pravilu koristi za pokretanje benzinskih motora, na skupu je prikazana mogućnost konverzija i dizelskog motora da djelomično koristi LPG. Konverzija nije složena i skupa, izvode ju i hrvatske tvrtke, a tako konvertirano vozilo koristi mješavinu dizelskoga goriva i LPG plina u odnosu otprilike 2 : 1. Na taj se način smanjuje financijska vrijednost potrošnje, sam motor radi mirnije te mu se produljuje vijek trajanja, a smanjuje se i emisija CO₂ u atmosferu.

Do sada se konverzija izvodila na kamionima, no moguće ju je izvesti i na lokomotivama, motornim vlakovima i autobusima. Detaljnija analiza troška i koristi mogla bi pokazati je li za pojedina željeznička vozila ili autobuse bolje napraviti konverziju na CNG plin ili na mješavinu dizelskog i LPG plina.

Na forumu se predstavio i željeznički sektor

Na forumu je prvu prezentaciju iz željezničkog sektora održao Marko Car, član Uprave HŽ Infrastrukture. U svojoj je prezentaciji detaljno pobrojao sva infrastrukturna ulaganja u naše pruge koja su do sada financirana iz EU-ovih fondova, ali i sva ona koja će uskoro sufinancirati EU. Predstavio je i projekte koji će se financirati samo iz državnog proračuna.

Car je naglasio kako HŽ Infrastruktura tijekom 2014. u pruge planira uložiti 1,75 milijardi kuna, a 70 % tih investicija otpada na domaće usluge i proizvode. Visina ulaganja postupno će rasti te će ona do 2017. biti gotovo tri puta veća nego danas. Infrastruktura je podloga za dobar prijevozni sustav koji će u skoroj budućnosti moći prevesti još više roba, naravno, i LPG plin.

Rad HŽ Carga predstavio je Damir Tot. Govorio je o poslovnim aktivnostima i planovima HŽ Carga. Težište je stavio na plan o preradi postojećih lokomotiva u lokomotive tipa Genset. Takve konverzije već su provedene u svijetu, a i mnogo se novih lokomotiva gradi na tom principu. Takav tip lokomotiva umjesto jednog velikog ima tri manja dizelska motora. Dizelski motori uključuju se ovisno o uvjetima vuče, pa se tako stvaraju uštede.

Ivica Vrankić, direktor prodaje AGIT-a, govorio je o radu svoje tvrtke koja je u 100-postotnom vlasništvu HŽ Carga. Vrankić je na skupu predstavio sudjelovanje AGIT-a u projektu »Go Rail Go Green« koji je sufinanciran iz EU-ova programa Marco Polo II. Riječ je o subvencioniranim vlakovima u razdoblju od sljedećih nekoliko godina, a koji voze na relaciji Rijeka – Beograd – Rijeka i prevoze kontejnere. Ti blok-vlakovi prevoze kontejnere tri puta tjedno u Beograd i dva puta tjedno u Rijeku. Zahvaljujući tome projektu AGIT je vlastiti ukupni prijevoz kontejnera povećao s 28.656 TEU u 2011. na 32.005 TEU u 2013. godini. Vrankić je naglasio kako je AGIT u skoroj budućnosti voljan i spreman ugovarati i poslove prijevoza LPG plina.

Savez za željeznicu predstavio je sudjelovanje u EU-ovu projektu ACROSSEE. Cilj toga projekta je olakšati prekogranični teretni prijevoz na području jugoistočne Europe. U sklopu projekta 2013. su provedena i velika terenska istraživanja na nekoliko željezničkih i cestovnih graničnih prijelaza u Hrvatskoj te u lukama Rijeka i Split.

Vinkovci

Postavljena nova nadstrešnica

U kolodvoru Vinkovci sagrađeni su peroni i postavljena je nova nadstrešnica. Tvrtka »Tehno-elektro« nastavlja s radovima na trećem peronu gdje će biti postavljena još jedna nadstrešnica. Treba spomenuti i to da su se tijekom svibnja željezničari organizirali i pomagali kolegama koji su bili izravno pogođeni poplavama.

najvažnije je da su ljudi dobili krov nad glavom, odjeću, obuću, zaštitnu odjeću ...

Kasnije su se željezničari još jednom organizirali i krenuli pomagati u čišćenju kuća. Iznosili su namještaj, laminat, čistili ... Vinkovački željezničari distribuirali su pomoć poplavljenim područjima koja je stigla iz Zagreba i Ogulina. Pomoć je prevezena u vinkovački Crveni križ te u prihvatne centre u Cerni i Vrbanji.

Peron s nadstrešnicom dug 450 metara između drugoga i trećega kolosijeka otvoren je 10. lipnja. Uz metalnu nadstrešnicu postavljeni



Kolodvor Vinkovci

U željezničkom kolodvoru Vinkovci na prvi pogled nazire se konačni izgled novog perona i nadstrešnice. No događaji koji su obilježili svibanj vezani su uz sanaciju šteta od poplave koja je pogodila Slavoniju.

Trenutačno su prekinuta obje željezničke pruge koje iz Hrvatske vode prema Bosni i Hercegovini. Zatvorene su pruge od Vinkovaca preko Drenovaca za Brčko i Tuzlu te pruga Vinkovci – Strizovojna-Vrpolje - Slavonski Šamac – Doboj – Sarajevo. Promet na pruži prema Brčkom u prekidu je između Drenovaca i državne granice. Voda je doslovno odnijela 300 metara donjega pružnog ustroja te su ostali samo kolosijek i pragovi. Ulazni signali u Drenovcima bili su u vodi, a voda se zaustavila ispred kolodvora. Nakon što se na hrvatskoj strani obnovi pruga, uspostaviti će se željeznička veza s Bosnom i Hercegovinom jer je s druge strane pruga prohodna. Željeznička pruga preko Slavanskog Šamca prohodna je s hrvatske strane, no na bosanskoj strani poplave su prouzročile jako velike štete i obnova će sigurno trajati dulje.

U poplavi su bili »potopljeni« i željezničari iz Gunje koji rade u kolodvoru u Drenovcima: Ivica Batinić, Drago Šarić, Marijan Somek, Franjo Somek i Stipo Gavranović. U pomoć su im odmah priskočili kolege iz okolnih mjesta Otoka, Privlake, Spačve, Drenovaca ... Pomagao je tko god je mogao i kolikogod je mogao, no

su i nova nadstrešnica, klupe te displeji s obavijestima o kretanju vlakova. Izvođač radova na metalnoj konstrukciji nadstrešnice je tvrtka »Tehno-elektro« iz Viškovaca. Polovica pothodnika koji vodi do perona je uređena i sada će se urediti i druga polovica. Osim iznad drugog perona, nadstrešnica će biti postavljena iznad trećeg perona. Radovi su počeli odmah nakon što je otvoren drugi peron. Prostor i betonska nadstrešnica uz kolodvorsku zgradu neće se rekonstruirati, osim što će se nadstrešnica produžiti uz kolodvorsku zgradu.

Vozne brzine vlakova između Vinkovaca i Tovarnika iznose 160 km/h. Centar daljinskog upravljanja prometom smješten je u Vinkovcima, a prometom do Tovarnika upravlja telekomunikacijski dispečer. Stajališta u Jankovcima i Đeletovcima su nezaopsjednuta i pod kontrolom su telekomunikacijskog dispečera. Nažalost, vlakova koji voze prema Tovarniku je malo, osobito vikendom. Zbog toga se do Tovarnika i natrag može otputovati istim vlakom. Drugih mogućnosti za povratak iz Tovarnika nema. Slična je situacija i na pruži Vinkovci – Strizovojna-Vrpolje – Slavonski Šamac. Zbog poplava promet je u prekidu, pa ne voze ni teretni ni putnički vlakovi. Kolodvori Kapanica i Slavonski Šamac trenutačno nisu zaposjednuti, pa su prometnici i skretničari raspoređeni u druge kolodvore. Na pruži prema Slavanskom Šamcu više ne voze ni lokalni putnički vlakovi. Do daljnjega putnike prevoze kombiji.

Razgovor s predsjednikom Uprave HŽ Putničkog prijevoza

Nova vozila, informatizacija i remontu za kvalitetniju uslugu

Za ovaj broj „Željezničara“ pripremili smo razgovor s Draženom Ratkovićem, predsjednikom Uprave HŽ Putničkog prijevoza. Razgovarali smo o brojnim temama koje će zanimati naše čitatelje, a intervju smo počeli pitanjem o trenutačnom stanju na željeznici.



- Što se putničkog prijevoza tiče, mogu reći kako trenutačno stanje ne zadovoljava ni u pogledu brzine putovanja ni u pogledu udobnosti. Prosječna brzina vožnje putničkih vlakova je 45 km/h i to nije dovoljno. Bitno drugačija situacija bila bi kada bi se brzina vožnje podigla na 60 km/h. Da bi se to ostvarilo, potrebna su znatnija ulaganja u infrastrukturu. Trenutačno stanje usluge ne zadovoljava naše korisnike.

- Radovi na prugama otežavaju i utječu na kvalitetu putničkog prijevoza. Postoje li mogućnosti da se smanji broj poremećaja u prometu?

- Poremećaji se ne mogu izbjeći, no neke bi se stvari mogle bolje organizirati. Mislim da ne bi bilo na odmet da se uspostavi kvalitetnija koordinacija između HŽ Infrastrukture i prijevoznika. Prije svega tu mislim na usklađivanje termina odvijanja radova s našim potrebama. Razumijem da je pokretanje velikih gradilišta na željezničkoj infrastrukturi složen proces, i ako se kasni u pojedinom segmentu, kasni se i s terminima odvijanja radova. Tako se događa npr. da radovi na Glavnom kolodvoru umjesto u vrijeme školskih praznika

počnu u proljeće, da se s radovima na Borongaju umjesto tijekom ljeta krene na jesen ili da se umjesto u proljeće radovi na ličkoj pruži odvijaju tijekom turističke sezone. Ti primjeri pokazuju kako je jedno ono što je planirano, no stvari se odvijaju drugačije. No jasno je da se remontu moraju obaviti. Otegotna je okolnost što imamo malo dvokolosiječnih pruga na kojima bi poremećaji u prometu bili manji.

Možda bi gubici bili manji da se pruga na kojoj se odvijaju radovi u potpunosti zatvori i da se ta situacija objasni putnicima. Osim gubitaka, bilo bi manje i nezadovoljstvo putnika.

Na području Grada Zagreba željeznica neme konkurencije. No događa se da umjesto 15 minuta vozimo 45 minuta ili sat vremena. Do 90% kašnjenja uzrokovano je radovima na infrastrukturi, što negativno utječe na našu konkurentnost. Željeznica ne može konkurirati autocestama, ali trebala bi biti pouzdan prijevoznik. Recimo, kada se netko ne mareći za vrijeme putovanja odluči vlakom voziti od Zagreba do Rijeke, putovat će četiri sata. No događa se da se putuje pola sata dulje. Dakle, mi ne možemo garantirati ni tako dugo vrijeme putovanja i tu nismo pouzdani. No kao prijevoznik na to ne možemo utjecati.

Bi li sustav jednostavnije i učinkovitije funkcionirao kada bi postojala krovna organizacija kao HŽ Holding?

Ukidanje HŽ Holdinga bila je politička odluka koju poštujemo, a uprave željezničkih društava čine sve da sustav funkcionira što je bolje moguće. No mislim da bi zbog svih procesa koji se odvijaju HŽ Holding kao sinergijski element možda bio dobro prijelazno rješenje. Takvo prijelazno rješenje trebalo bi se primjenjivati kroz srednjoročno razdoblje ili dulje, ovisno o tome koliko je potrebno da se provede restrukturiranje poduzeća, riješe problemi i izgradi infrastruktura. No ponavljam, odluku o ukidanju HŽ Holdinga poštujemo i radimo sve kako bismo funkcionirali na najbolji mogući način.

Na koji je način tekao proces restrukturiranja HŽ Putničkog prijevoza?

Proces restrukturiranja počeo je početkom 2012. dolaskom nove Uprave. Program su pripremili naši zaposlenici, a sredinom godine prihvatila ga je Skupština. Od tada se proces odvija kroz strukturne promjene, financijsko restrukturiranje i investicije. Strukturne promjene počele su ukidanjem HŽ Holdinga i podjelom HŽ Vuče vlakova, a završit će prodajom ovisnih društava - Željezničke tiskare i Tersus eko, za koje je u tijeku javni natječaj. Podjela HŽ Vuče vlakova rezultirala je manjim troškovima, a nekoliko puta mijenjali smo organizaciju i sistematizaciju u cilju boljeg funkcioniranja i poslovanja.

Financijsko restrukturiranje počeli smo analizom svih prikrivenih troškova. Do 2012. električnu energiju plaćala je HŽ Infrastruktura, što je bila skrivena subvencija koja nije bila dopuštena. Električna energija sada je naš trošak, rezervirali smo i sredstva za sudske sporove, a troškovi trasa povećani su tri puta. Sve to rezultiralo je velikim gubicima u 2012. i 2013. godini. Dio duga dokapitalizacijom je saniran, a očekujemo još jednu dokapitalizaciju.

Povećanjem prihoda po osnovi PSO ugovora sa 355 na 504,5 milijuna kuna, država je platila punu cijenu usluge koju od nas zahtijeva. To prethodnih godina nije bilo tako i to je u konačnici rezultiralo gubicima u poslovanju. Uz to smanjili smo troškove rada, te druge materijalne i nematerijalne troškove. U posljednje dvije i pol godine iz poduzeća je otišlo 470 zaposlenika tako da

sada zapošljava 1908 radnika. Od 1. travnja ove godine plaće su smanjene za prosječno 8 posto. Rebalansom plana za 2014., koji je temeljen na smanjenju sredstava državnog proračuna za PSO ugovore za 131,5 milijuna kuna, očekuje se gubitak iz poslovanja od 17,2 milijuna kuna. Društvo će uložiti maksimalne dodatne napore da gubitak bude i manji, a od 2015. očekujemo pozitivne rezultate poslovanja.

Investicije idu u dva pravca i odnose se na nabavu 44 nova vlaka i informatizaciju Društva. Prodaju karata unaprijedit ćemo uvođenjem novih kanala prodaje (internet, pametni telefoni, kartomati, smart kartice), a postojeće kanale osuvremenit ćemo nabavom novih mobilnih uređaja za konduktore i stabilnih terminala za blagajne.



Kada će putnici osjetiti promjene vezane uz navedene investicije?

Što se tiče novih vlakova u siječnju je potpisan ugovor između HŽ Putničkog prijevoza i Končar – Električnih vozila. Vlakovi će biti isporučivani i pušteni u promet tijekom 2015., 2016. i 2017. Dakle, prvi stiže u proljeće sljedeće godine, a potom jedan do dva vlaka mjesečno. Viša razina kvalitete usluge u željezničkom putničkom prijevozu te povećanje razine pouzdanosti

i udobnosti, a time i zadovoljstva putnika, ciljevi su nabave novih motornih vlakova. Druga velika investicija je novi sustav prodaje i rezervacije karta vrijedna 43,3 milijuna kuna. Cilj HŽ Putničkog prijevoza jest povećati poslovne prihode kroz podizanje razine kvalitete usluge uvođenjem više načina na koji korisnici mogu kupiti kartu, omogućavanjem kupnje karata od 0 do 24 sata, ponudom novih tarifnih modela, skraćivanjem vremena potrebnog za ispostavljanje karte te automatizacijom cijeloga poslovnog procesa. Cijeli sustav planiramo implementirati do kolovoza 2015.

Kakvom procjenjujete situaciju u putničkom prijevozu i kakve su perspektive?

Naša djelatnost je kapitalno intenzivna i temeljena je na opremi, infrastrukturi i vozilima. Na infrastrukturu ne možemo utjecati premda o njoj ovisimo. Ne bi bilo zlogorega da i mi sudjelujemo pri odlučivanju o investicijama i o tome koji će se radovi izvoditi. Naša vozila su sigurna, ali stara, iz čega u konačnici proizlazi neadekvatna prijevozna usluga i umanjena konkurentnost.

Teško je konkurirati autocestama. Kako bi se to postiglo, prema Rijeci, Splitu ili Varaždinu bila bi potrebna enormna ulaganja. Prema Vinkovcima i Osijeku možda bi se dalo nešto učiniti. U gradskom, prigradskom i regionalnom prijevozu putnika možemo biti konkurentni, a u daljinskom prijevozu teško. Budućnost i potencijal vidimo u prijevozu na području Zagreba, prijevozu prema Karlovcu, Sisku, Dugom Selu, Bjelovaru, Zaboku i Samoboru nakon što se izgradi pruga, kao i prijevozu na području većih urbanih središta.

Kada govorimo o daljinskom prijevozu, u pravac prema Splitu uložena su znatna sredstva, a rezultati su slabo vidljivi. Mogu li se očekivati kvalitativni pomaci na tom pravcu?

Kada se 2002. krenulo s ulaganjima, cilj je bio skraćivanje vremena putovanja ispod pet sati i tome smo se bili približili. Tako se prije deset godina od Zagreba do Splita putovalo pet, a danas se vozi više od šest sati. Trenutačno se uvodi telekomanda i radi se na signalizaciji. Vjerujem da će ta će ulaganja skratiti vrijeme putovanja. Postoje i planovi za elektrifikaciju te pruge, no ne računajući putovanja osobnim automobilima, dnevno između Splita i Zagreba

migrira oko 2000 putnika. To nije dovoljan obujam prometa za 25 polazaka autobusa, tri vlaka i tri aviona, pri čemu su željeznički i zračni promet subvencionirani. Nova Prometna strategija RH treba odrediti prioritete i pomoći onima koji donose odluke u poticanju određenih oblika prijevoza. Primjerice u Njemačkoj nema daljinskog prijevoza putnika autobusima, nego se putuje osobnim automobilima i željeznicom. Isto tako zanimljiv je podatak o prosječnom broju godišnjih putovanja željeznicom, koji se dobiva dijeljenjem broja putovanja i broja stanovnika. U Hrvatskoj taj prosjek iznosi osam putovanja, u Austriji 25, Švicarskoj 50, a Japanci u prosjeku putuju čak 100 puta godišnje.

Planirate li unajmiti određeni broj vlakova?

U voznom parku imamo 79 lokomotiva, 306 vagona, 72 dizel-motorna i 23 elektromotorna vlaka. Unajmljivanjem motornih vlakova smanjili bi troškove i taj je proces u tijeku. Ako u tome uspijemo, planiramo unajmiti 12 do 15 dizel-motornih garnitura. Prije svega s tim bi vozilima zamijenili klasičnu vuču od Zagreba prema Varaždinu i Čakovcu te smanjili potrošnju goriva i cijenu trase, a umjesto dvoposjeda imali bi jednoposjed.

Što nam možete reći o prigovorima koji se mogu čuti o neusklađenosti voznog reda i ukidanju linija tijekom vikenda?

Na željeznici sam punu 31 godinu i cijelo to vrijeme, iz godine u godinu, slušam kako vozni red nije dobar. Nije moguće da baš ni jedanput nije bio napravljen dobar vozni red. Nezadovoljnici prigovaraju, no pitanje je zastupaju li oni većinu. Dio prigovora je opravdan i tu pokušavamo udovoljiti prijedlozima, no sve to ovisi i o našim mogućnostima. Navest ću primjer vlaka na relaciji Osijek – Pečuh kojeg smo ukinuli 2012. godine. Ta linija nije bila subvencionirana, a prosječno se tim vlakom vozilo sedam putnika. Protiv ukidanja tog vlaka u Osijeku je potpisivana peticija kojom je prikupljeno 10 000 potpisa. Kada bi se makar dio potpisnika peticije vozio tim vlakom, vjerujem da bi taj vlak i dalje vozio. Sličnu situaciju imali smo i zbog vlaka na relaciji Ploče – Metković na kojoj sada vozi autobus. Zbog toga su se udružili sindikati koji djeluju u željezničkom sustavu i potpisivala se peticija. No treba znati da cijena subvencije koju država plaća po putniku na toj relaciji iznosi gotovo 500 kuna.

Visina sredstava dodijeljenih PSO ugovorom određuje razinu usluge, tj. broj vlakova i ukupan broj vlak kilometara. Kada je rebalansom proračuna subvencija smanjena sa 636 milijuna na 504,5 milijuna kuna, bili smo prisiljeni smanjiti obujam usluge. S obzirom da su oko 60% naših putnika učenici i radnici, vozni red vlakova tijekom tjedna izmijenjen je minimalno, a većina promjena odnosi se na vikende i blagdane kada se mnogo manje putnika koristi vlakovima. Također, na određenim relacijama smo zbog znatnog smanjenja troškova umjesto vlakova uveli autobuse.

Možete li nam nešto reći o projektu razvoja integriranog prijevoza putnika koji zajednički razvijaju Grad Zagreb, Zagrebačka županija i Krapinsko-zagorska županija?

Od tog projekta dosta očekujemo i nadamo se da će se u sustav integriranog prijevoza uključiti i Bjelovarsko-bilogorska i Karlovačka županija. U svakom slučaju rebrasto povezivanje prijevoznika, u kojemu autobusni prijevoznici dovoze putnike koji putovanje nastavljaju vlakom, je budućnost. Tako se stvara koncentracija putnika koji koriste jedinstvenu kartu za cijeli prijevozni put. Prijevoznici će naći svoj interes u dobivanju dijela subvencije.

Jesu li putnici u dovoljnoj mjeri informirani o uslugama koje nudi HŽ Putnički prijevoz?

Mislim da su naši redoviti putnici dobro informirani. No kada govorimo o posebnim vlakovima ili drugim mogućnostima koje nudimo, onda informiranost nije adekvatna. Putnike obavještavamo putem naših kanala prodaje, a to nije dovoljno. Zbog toga smo ove godine izdvojili dodatna sredstva za marketinške promocije i oglašavanje.

Marijan Brekalo i Mario Bedeković, kondukteri noćnih vlakova

Uhodan dvojac

Vožnja noćnim vlakom nekomu može izgledati poput pustolovine, No, raditi kao kondukter noćnog vlaka sigurno nije svakidašnji posao. Marijan Brekalo i Mario Bedeković rade kao kondukteri noćnih vlakova koji iz Zagreba voze prema Münchenu i prema Zürichu. Već su uhodani toliko da znaju gotovo sve čim se pogledaju, pa se lako dogovore o svemu i posao naprave na najbolji mogući način.



Marijan Brekalo

Premda izgledaju kao manekeni jer su besprijekorno odjeveni, ipak biti kondukter noćnog vlaka nije nimalo lagan posao. - Bez obzira na to što iz Zagreba krećemo s planom i rasporedom u rukama te složenih odjeljaka, nikada ne možemo znati što nosi putovanje i što se može dogoditi putem. Prije polaska vlaka jedan dođe dva sata prije a drugi jedan sat prije puta. Posao nam pregledati vagone s ležajima, pripremiti odjeljke i složiti ležaje te utovariti namirnice za doručak putnicima. Tko prvi završi posao u svome vagonu ide pomoći drugomu.

Složni kao da se poznaju otprije

Slažu se jako dobro, potvrđuju to smijehom, kao da su odavno zajedno.

- Jako dobro funkcioniramo od prvog trenutka. Slažemo se kao da se poznajemo otprije. Ne osjeti se razlika u godinama - kaže Marijan Brekalo.

- Dobro smo se »skompali«. Njega zanimaju moje teme, mene njegove, baš se slažemo - dodaje Mario Bedeković.

Što se dogodi ako, kako to biva u životu, komu dođe loš dan.

- Nama se to ne dogodi - smiju se.

Posla u vlaku ima uvijek. Na njima je sve i, kako se to kaže, nema stajanja, iako putnici uglavnom znaju da trebaju pripremiti prijevo-



zne prijevozne karte i putovnice te voditi brigu o vlastitoj prtljazi. Na putu spavaju gotovo svi, osim Marijana i Marija.

- Premda put nije predug, ipak stalno se zbiva nešto. Zamjena lokomotivâ kad se ulazi u drugu zemlju, pregled putovnicâ i prijevoznih karata te katkada njihova kupnja u vlaku, smještanje prtljage... Jedni putnici ulaze, drugi izlaze. Kad dođemo na određište, najprije napravimo sve što je potrebno za povratak, a onda možemo ručati i odmoriti se. Staro je pravilo da se najprije napravi posao, a onda slijedi sve drugo - nadopunjuju se.

Svaki od njih dvojice ima drukčiji početak, ali vlakovi su sudbina koja ih spaja.



Mario Bedeković

- Putnici me često pitaju jesam li završio kakvu školu, jer se to nekako osjeća - kaže Mario, koji je magistar ekonomije. - Nije to najvažnije, ali se to prepoznaje dok idemo po svijetu. Putnici vole biti paženi i poštovani.

Željezničarska tradicija u obitelji usmjerila je Marija u srednju željezničku školu pa na Prometni fakultet, a završio je i ekonomiju. Premda je mogao izići iz posla u vlaku i napredovati u poduzeću, kao da o tome (još) ne razmišlja. Valjda za to ima dovoljno vremena.

Vlakovi uđu čovjeku u krv

- Nikada nisam požalio zbog svoje odluke, doslovce nikada. Zahvalan sam dragomu Bogu

što sam tako odabrao. Dobro mi je, snašao sam se, a čovjek zavoli vlakove, uđu mu u krv. Čini se nevjerovatnim da bih mogao raditi što drugo - uvjeren je Mario Bedeković.

- Na željeznici radim od 1978. Počeo sam kao čistač skretnicâ na Zagreb Ranžirnom kolodvoru, pa zatim položio ipit za manevrista i rukovatelja mnevaniranjem - počinje svoju priču Marijan Brekalo. - Ja se tada nisam još ni rodio - kaže na to Mario.

- Kondukter sam od 1984. U obitelji je djedov brat bio željezničar u Slavenskom Brodu, pa sad ja. Sin mi je mogao biti nasljednik tradicije, završio je srednju željezničku školu, ali je otišao u policajce. Majka i kćer su medicinarke, a možda će unuk biti nasljednik tradicije - priča Marijan svoju priču.

- To ću ja još pričekati - dodaje Mario.

Bilo je nesreća, smrtnih slučajeva, lavinâ, katkada neugodnosti...

- Nekako najteže proživljavam nesreće. Ljudi ne paze, preko tračnicâ prelaze svakojako, i »pokupi« ih vlak. Valja se na to naviknuti, to je tako - kažu obojica. - Nastane zastoj i čeka se da se to riješi. Onda se putovanje nastavi dalje.

To su vjerojatno jedina kašnjenja, i ta točnost putnicima je važna.

- Ne kasnimo, ne mogu reći nikada, jer ima nesreća, ali oba vlaka uglavnom su točna, i do Zürichâ i do Münchena - potvrđuje onaj iskusniji dio dvojca.

Vlakovi su stalno puni, u njima se ne poznaje ova kriza koja traje već godinama, ljudi jednostavno putuju na tim relacijama.

- Ljeti je stalno puno, a karte se gotovo uvijek kupuju unaprijed. Zimi je nešto manje putnikâ, ali ne osjeti se to jako - kažu uglavnom. No, zato sasvim sigurno ima neugodnih putnika koji stvaraju nered. S time se treba dobro nositi. U vlaku rijetko ima nogometnih navijača, samo katkada. Navijački vlak vozio je u Poljsku kad se ondje i u

Ukrajini odigralo europsko prvenstvo u nogometu. Isto tako, kad je EP bio u Austriji i Švicarskoj, bilo je i navijača, ali pazi se na sve u takvim situacijama.

- Kada putnici prigovaraju zbog nečega, kažem im samo: »Što mislite da smo sad u avionu, što bismo onda, stali?« Onda mi kažu: »Da, imate pravo« - opisuje mlađi dio dvojca.

- Kada prigovaraju za mjesta za smještaj prtljage, kolega im kaže: Zamislite da smo u autobusu, kako biste onda negodovali«, a onda je odmah dobro.

- Ma, mi smo i psiholozi. Ali, nastojimo zadržati sve na razgovoru bez sukoba, odemo pa se vratimo, i smire se ljudi. Nije nam nikada trebala policijska pomoć i vjerojatno ni neće - siguran je Marijan.

Ako ima kakvih nedoumica i nesporazuma i kad iskrse problem, uvijek se imaju komu obratiti. I šef i šefica su, kako kažu, uvijek dostupni za njih. Svih 24 sata mogu se obratiti ako zatrebaju.

Noćni rad nije lagan i drukčiji je, pa su i pravila rada drukčija nego kod vožnji dnevnih vlakova.

- Dva dana smo na putu pa dan odmora. Da se razbije monotonija, ide se naizmjenice u Zürich pa u München.

Ne rade baš uvijek zajedno, jer na godišnji odmor idu kad je moguće, pa se dogodi da rade u paru i s drugima.

- Ljeti nema godišnjih odmora, onda najviše radimo, mnogo je posla. Možda neki slobodan dan pa se »organizira« zamjena. Godišnji nam je realniji zimi. Ali, nismo mi stalno skupa. Jedan mjesec vozimo nas dvojica, a drugi ne. Iz raznoraznih razloga - kažu Mario i Marijan.

ILCAD u Lisabonu

/ Piše: Branimir Butković

/ Foto: Sanja Paić

Kampanja usmjerena prema profesionalnim vozačima

Dana 3. lipnja Portugalske željeznice su zajedno s UIC-ovim partnerima obilježili Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ovima (ILCAD). Prošlogodišnje izdanje ILCAD bilo je usmjereno na mlade ljude te na odvratanje pozornosti od mobilnih telefona i iPod-a, ove godine ciljana skupina bili su profesionalni vozači.



Nikola Ljuban

Europskog foruma za ŽCP-ove (ELCF).

Ključni govornici stigli su iz Belgije, Estonije, Francuske, Italije, Poljske, Švicarske i Velika Britanije.

Jacques Marmy, voditelj tehničkih poslova pri Međunarodnoj cestovnoj uniji (IRU), rekao je:

/ Za profesionalne vozače, svaka nesreća je previše. Pozdravljamo ovu priliku za suradnju s UIC-om u rješavanju pitanja sigurnosti na ŽCP-ovima, izbjegavanju potencijalnih opasnosti i spašavanja života!

Danas je u većini europskih zemalja, izazov ograničeni budžet. Naime, s raspoloživim sredstvima gotovo da nije moguće stvoriti velike kampanje. To je razlog zašto je nužna suradnja, razmjena ideja na međunarodnoj razini. Poboljšanje sigurnosti na ŽCP-ovima i na ostalom željezničkom prostoru prioritet je svih nas.

Željeznice provode širok spektar obrazovnih, preventivnih i modernizacijskih usmjerenih aktivnosti čija je svrha smanjiti broj nesreća koje se, nažalost, često ponavljaju, i to uglavnom zbog nedovoljnog opreza vozača.

Ove godine u obilježavanju ILCAD-a u Lisabonu okupili su se predstavnici iz više od 43 zemlje. Gotovo stotinu osoba sudjelovalo je na međunarodnoj tiskovnoj konferenciji i okruglom stolu, naglasivši važnost sigurnosti prometa na ŽCP-ovima.

Na početku okupljenima su se obratili Rui Loureiro, predsjednik REFER-a (Portugalskih željeznica), Jerzy Wisniewski, ravnatelj Odjela temeljnih vrijednosti pri Međunarodnoj željezničkoj uniji (UIC), i Alan Davies, menadžer za sigurnost pri RSSB-u i predsjednik

Ovogodišnji ILCAD posvećen je profesionalnim vozačima (vozači školskih autobusa, taksija, kombija, traktora, kamiona, šlepera, vozila hitne pomoći, vatrogasnih vozila itd.). Posljedice sudara kamiona i vlaka često su vrlo ozbiljne, odnosno često rezultiraju smrću, velikom materijalnom štetom te promjenama u voznom redu vlakova.

Temeljna poruka ILCAD kampanje u 2014. glasi: »Najvažniji stop tijekom dana!«

Svaki dan donosimo odluke koje utječu na kvalitetu naših života. Sigurno prelaženje preko pruge često je jedna od njih. Ta je odluka vrlo važna i ne smije biti podcijenjena. Kada se približavamo pruzi, trebamo se podsjetiti kako vlak ne može naglo zakočiti u slučaju nužde, niti strojovođa može napraviti manevar kako bi izbjegao nesreću.

Redovito ponavljanje te jednostavne činjenice pomaže unaprijediti svijest ljudi i smanjiti broj tragičnih nesreća.

ILCAD-ovo događanje u Lisabonu popratili su i član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban i stručna suradnica za promotivnu komunikaciju Sanja Paić. HŽ Infrastruktura već šest godina sudjeluje u obilježavanju ILCAD-a na željezničko-cestovnim prijelazima.

Portugalske željeznice, kao ovogodišnji domaćini ILCAD-a naglasili su, kako su u posljednjih 14 godina proveli brojne aktivnosti usmjerene na povećanje razine sigurnosti na ŽCP-ovima. Pozitivne rezultate tih aktivnosti potvrđuje i podatak o smanjenju broja nesreća za 83 %.

Rui Loureiro tom je prigodom rekao:

/ Godine 2009. UIC je postavio izazov koji se odnosio na sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima, koji je pozdravljen i prihvaćen s velikim entuzijazmom. Obilježavanje tog datuma prilika je za privlačenje pozornosti na tu temu, za proširivanje rasprave, uključivanje drugih partnera i ponajprije za upozoravanje na važnost pridržavanja pravila sigurnosti.

Sto šezdeset godina pruge preko Semmeringa

Svečanost u Mürzzuschlagu

Jedna od zahtjevnijih dionica pri izgradnji željezničke pruge Beč - Ljubljana - Trst bila je dionica od Gloggnitza preko istočnoalskog prijevoja Semmering do Mürzzuschlaga u Austriji. Pruga je građena od 1848. do 1854. i bila je prva brdska pruga u Europi sagrađena s kolosijekom normalne širine od 1435 mm. Smatra se prvom brdskom prugom jer su njezini graditelji morali svladati jako težak teren i veliku visinsku razliku.

nosnim uređajima te čini dio južne pruge Austrijskih saveznih željeznica.

Sto šezdeseta obljetnica semmerinške pruge obilježena je 8. lipnja 2014. središnjom svečanošću u Mürzzuschlagu na prostoru nekadašnje ložionice, koja je pretvorena u Muzej južnih željeznica. Iz Beča na svečanost su stigla dva posebna vlaka, i to jedan u kombinaciji muzejske parne lokomotive serije 52.100 sa zapregom električne lokomotive 1041.15 te 12 vagona i potiskivalicom 1142.628, a drugi u organizaciji društva *Majestic Imperator Train de Luxe* s muzejskim električnim lokomotivama 1010.003 i 4061.13. Iz Graza je došla parna lokomotiva 52.4984 sa šest dvosovinskih vagona.



Pod vodstvom Carla von Ghega, inženjera i glavnog ravnatelja radova, oko 20 tisuća radnika osim kolosijeka sagrađilo je 14 tunela (od kojih je tunel Vertex u duljini od 1431 m najdulji), 16 vijadukata, od kojih je nekoliko dvokatnih, kao i brojne kamene podzide, propuste i galerije.

Dionica od Gloggnitza preko prijevoja Semmering do Mürzzuschlaga duga je 41 km i svladava visinsku razliku od 460 metara. Građeci ju, inženjeri su se morali koristiti mnogim inovacijama da bi na nekim mjestima ostvarili uspone od 25 promila i zavoje polumjera samo 190 m. Tako zahtjevna brdska pruga ponukala je razvoj i izgradnju lokomotiva, od kojih je Wilhelm von Engerth patentirao i sagrađio prvu seriju snažnih parnih lokomotiva za brdske pruge. Izgradnja pruge kroz vrlo slikovite krajolike pridonijela je snažnom razvoju turizma. Brojna izletišta i hoteli i danas omogućuju odmor mnogobrojnim turistima tokom cijele godine. Od 1998. pruga preko prijevoja Semmering upisana je u UNESCO-ov popis mjesta svjetske baštine u Europi. Pruga svojoj svrsi služi i danas. U današnje vrijeme to je vrlo frekventna dvokolosiječna elektrificirana pruga, opremljena suvremenim signalno-sigurnosnim uređajima te čini dio južne pruge Austrijskih saveznih željeznica.

Iz Maribora je stigla SŽ-ova lokomotiva 664-103 tzv. *Regan* te iz Budimpešte lokomotiva M 61 s muzejskim vagonima.

Više tisuća zaljubljenika u željeznice bilo je nazočno prigodnom programu, koji se sastojao od lokomotivske parade na okretaljcima te povijesnih prikaza o naporima i značaju izgradnje pruge, ilustriranih izlošcima u bogato opremljenom muzeju. U muzeju je težište stavljeno upravo na infrastrukturne pothvate, izgradnju i tijek održavanja infrastrukture tijekom više desetljeća. Po opsegu i načinu prezentiranja taj je muzej među željezničkim muzejima u Europi osebujan. Osim u Mürzzuschlagu, u prostoru nekadašnje restauracije na kolodvoru Semmering nalazi se također stalni muzejski postav s multimedijском dvoranom, o kojemu se brinu umirovljeni željezničari koji su svoje znanje i anegdote spremni podijeliti s posjetiteljima. Na kolodvoru nalazi se i spomenik Carlu von Ghegu, glavnom inženjeru i projektantu pruge.

Budući da je semmerinška pruga zbog svojih parametara usko grlo na mreži Austrijskih saveznih željeznica, napravljeni su projekti i izvedeni istražni radovi za izgradnju novoga baznog tunela između Gloggnitza i Mürzzuschlaga, preko kojega će se ubrzati promet i



znatno skratiti vrijeme putovanja. Kod Glognitza sagrađen je novi željeznički most i pristupni putovi do portala budućeg tunela. Kako je postojeća pruga pod UNESCO-ovom zaštitom, mnogi ljubitelji željeznica i nakon izgradnje tunela moći će uživati u spoju

prirode i željeznice, kao i u ljepotama željezničkog stvaralaštva i graditeljstva, poput dvokatna vijadukta Kalterine dugoga 184 metra i visokoga 48 metara ili pak vijadukta Schwartztal kod Payerbacha dugoga 228 m i visokoga 25 m.

Švicarska

/ Piše: Tomislav Badel
/ Foto: Tomislav Badel

Svečano otvoren tunel Weinberg

Čarobna riječ za švicarsku javnost te za željezničke i prometne stručnjake jest ostvarivanje projekta pod nazivom Poprječna linija (Durchmesserlinie) u sklopu razvoja Glavnoga kolodvora u Zürichu.

Svečano otvorenje novog dijela podzemnih perona Glavnoga kolodvora u Zürichu pod nazivom Löwenstrassebahnhof (u prijevodu: kolodvor u Lavljoj ulici), koji se sastoji od četiriju kolosijeka te pripadajućega spojnog tunela, bilo je 15. lipnja 2014. Spojni tunel Weinberg, glavni dio investicije, ima oblik oštro izražena slova »S« te Glavni kolodvor spaja s kolodvorom u Oerlikonu, i na taj način dotadašnji čeonni glavni kolodvor u punom tehničkom smislu čini i prolaznim kolodvorom.

Sadašnja glavnina dovršena projekta omogućuje prolazak mnogobrojnim vlakovima gradsko-prigradske željeznice (S-Bahn) u smjeru sjever-jug, i to brzinom od 120km/h kroz tunel dugačak 4,8 km. Još nisu završeni mostovi kojima će međunarodni vlakovi u smjeru istok-zapad prolaziti kroz Zürich bez promjene voznog smjera. Doprjetak izgradnje mostova planiran je do početka voznog reda u prosincu 2015. Na taj način bit će zaokružena funkcionalna cjelina Poprječne linije, najveće investicije Švicarskih savezi željeznica (SBB) i Züriškoga prometnog saveza (ZVV).



Zanimljivo je da su SBB i ZVV još 2002. počeli planirati vozni red za 2014. a plan je prihvaćen 2009. Sada rade na planiranju voznog reda za 2030. Ukupna ušteda pri vožnji gradsko-prigradskih vlakova iznosi od pet do devet minuta. Investicija vrijedi 2,031 milijardu švicarskih franaka. Na referendumu za nju je glasovalo 82 posto stanovnika.

Kolodvor Osijek

Vrijeme je za obnovu

Osječki kolodvor doista vapi za obnovom. Iako su se pripreme za njegovu obnovu oduljile, početak radova nije realno očekivati u ovoj godini. Naime, kolodvorska zgrada u Osijeku zaštićeni je spomenik kulture te zato njegova obnova i vraćanje u izvorni oblik iziskuje složenu pripremu, a i sami radovi bit će vrlo zahtjevni.



Miroslav Drenjančević, šef kolodvora Osijek

Kada se 2006. izvodio remont pruge Beli Manastir – Osijek – Đakovo odlučeno je da će se, zbog veličine zahvata, obnova kolodvora Osijek ostaviti za bolja vremena. Tijekom lipnja ove godine, točno godinu dana od početka radova, završena je obnova kolodvora Beli Manastir, obnovljen je kolodvor Đakovo, a najavljen je i remont pruge Viškovci – Đakovo – Budrovci. Što se tiče obnove kolodvorske zgrade u Osijeku, doznali smo kako je izrađen glavni projekt obnove, koji se sada pregledava, nakon čega će biti izdana građevinska dozvola. S obzirom na procedure koje treba provesti, nije realno da će radovi početi tijekom ove godine.

Iako su se pripreme oduljile, treba reći kako je obnova željezničkih objekata uvijek vrlo složen zahvat zbog zahtjeva vezanih uz konzervatorske radove te brojna popratna ispitivanja koja se moraju provesti. Nakon što se provede vrlo složen postupak rekonstrukcije, kolodvorska zgrada poprimila bi svoj izvorni izgled. To znači da će umjesto prekriveno fasadom, pročelje zgrade biti od cigle.

Danas kolodvor Osijek zajedno s pripadajućom infrastrukturom daleko zaostaje za prosječno uređenim željezničkim objektom. Situacija je još lošija ako se u obzir uzme činjenica da je riječ o četvrtom po veličini gradu u Hrvatskoj. Otkako je kolodvor oštećen u ratu, prvo su sanirane štete od granatiranja i zamijenjena je otprilike trećina krovista. Tijekom 1993. i 1994. obnovljeno je pročelje i od tada se već gotovo dva desetljeća planira obnova kolodvorske zgrade. U međuvremenu je sagrađen novi nathodnik, a Trg Lavoslava Ružičke, odnosno prostor ispred kolodvora, prvo je uređen a potom pretvoren u prostor za pješake.

HŽ Infrastruktura u kolodvoru Osijek zapošljava 48 radnika. Uz šefa kolodvora Miroslava Drenjančevića, pomoćnike šefa kolodvora, prometnike, tehologa i teleprinterista, tamo radi deset nadzornih skretničara i sedamnaest skretničara. Velik broj nadzornih skretničara i skretničara neophodan je zbog dotrajalosti sustava osiguranja kolodvora. Naime, kolodvor Osijek osiguran je elektromehaničkim uređajem iz 1911. godine. Kolodvor nema izlaznog signala, a na ulazu su postavljeni jednoznačni svjetlosni signali. Samo dvije od ukupno osamdeset skretnica su u ovisnosti s ulaznim signalima.

Kolodvor Osijek zauzima veliki prostor i na njegovih sedamnaest kolosijeka teče teretni i putnički prijevoz. Prvih pet kolosijeka služi za prijam i otpremu putnika. Teretni prijevoz teče na sljedeća tri kolosijeka, dok preostali kolosijeci služe za ranžiranje i prikupljanje tereta. Ostali kolosijeci uglavnom su utovarno-istovarni i tehnički. Peron je postavljen samo između trećeg i petog kolosijeka, dok se

na prvome kolosijeku, ispred kolodvorske zgrade, u vlak ulazi s visine tračnica.

Poteškoće s parkiranjem

Uređenjem Trga Lavoslava Ružičke nekadašnje parkiralište pretvoreno je u pješačku zonu. Prostor je predan Gradu na upravljanje i trg izgleda doista lijepo. Na preostalom, skučenom prostoru svoje mjesto nalaze vozači taksija i putnici koji automobilima stižu pred vlak. HŽ Infrastruktura tražila je deset, a dobila tri parkirna mjesta,



odnosno mjesta za ukrcaj i iskrcaj na kojima je dozvoljeno zaustavljanje od deset minuta. To nije dovoljno, a situacija daje naslutiti kako je riječ o smišljenome potezu čiji je cilj preusmjeriti vozače u podzemnu garažu na novome autobusnom kolodvoru. Nekoliko kuna koje treba izdvojiti za sat parkiranja najvjerojatnije nisu problem same po sebi. Udaljenost između autobusnoga i željezničkoga kolodvora je nešto čemu su kreatori takvog rješenja trebali posvetiti više pozornosti. Gotovo kilometar šetnje s koferima čini se ipak prevelikom udaljenošću.

Putnici i dalje željeznicu doživljavaju kao jedinstveni sustav

Iako su HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz razdvojena poduzeća, putnici ih tako ne doživljavaju. I dalje za sve smatraju mjerodavnim šefa kolodvora. Pritužbe putnika najčešće se odnose na nedavno ukidanje vlakova.

/ Kao i drugdje u Hrvatskoj, vlakovi su na osječkom području reducirani. To najviše dolazi do izražaja vikendima i blagdanima. No, to su poslovne odluke HŽ Putničkog prijevoza i mi s time nemamo ništa. Možemo samo primijetiti da su ljudi nezadovoljni – rekao je Drenjančević.

Ne tako davno u ranim jutarnjim satima prema Zagrebu su kretala dva vlaka. IC »Podravka« koji vozi tzv. podravskom magistralom polazio je u 5.30 sati, a ICN vlak kretao je u 5.00 sati preko Đakova. I premda su oba vlaka bila dobro popunjena, danas vozi samo »Podravka«. Godine 2006. vlak koji je do Zagreba vozio preko Đakova stizao je za manje od tri sata (176 minuta).

Zanimljivo je da je 2010., prije nego što je ukinuto zaustavljanje ICN vlaka u Đakovu, godišnji utržak putničke blagajne iznosio 1,2 milijuna kuna. U travnju ove godine, dakle tijekom školske godine, ostvaren je prihod od 25.000 kuna, što će na kraju godine značiti višekratno smanjenje.

Novosti iz RŽV-a Čakovec

Prvi put na Innotransu

Potvrđeno je da će RŽV Čakovec prvi put samostalno izlagati na najvećem svjetskom sajmu željezničke industrije Innotrans u Berlinu od 23. do 26. rujna 2014. Tada će javnost prvi put imati prigodu vidjeti samohodni vagon za prijevoz rasuta tereta. Novi se vagon očekuje s nestrpljenjem.



Dražen Vidović

U hali u kojoj će svoje proizvode predstaviti tvrtke kao što su *Alstom*, *Siemens* ili *Bombardier* posjetitelji će imati prigodu vidjeti novi teretni vagon sagrađen u RŽV-u Čakovec. O tome vagonu, za koji vjerujemo da će imati dobru prođu na tržištu, do sada smo pisali u dva navrata, a podrobnije ćemo ga predstaviti u rujanskom broju lista »Željezničar«.

Dana 23. lipnja 2014. u Čakovcu smo razgovarali s Draženom Vidovićem, direktorom poduzeća, koji vjeruje da će u konkurenciji poznatih svjetskih graditelja željezničkih vozila i njegova tvrtka imati što pokazati.

- Polovinu sredstava za izgradnju prototipa samohodna teretnog vagona dobili smo 2002. iz EU-ova fonda *CIP-EIP Innovations*. Naši partneri u projektu jesu Fakultet prometnih znanosti iz Zagreba, slovenska marketinška tvrtka *Superna* i Institut *Kirilo Savić* iz Beograda, gdje se vagon sada nalazi na ispitivanju. Projekt završava u kolovozu 2015. do kada *Superna* treba obraditi tržište. I sami ćemo raditi na promidžbi i prodaji vagona, za koji se već sada postavljaju izravni upiti.

Vijest koja je unijela dosta optimizma u poduzeće potvrda je toga da će RŽV Čakovec biti uključen u izgradnju novih elektromotornih vlakova za HŽ Putnički prijevoz te imati znatan udio u tome poslu. Sada *Končar* ima zatvorenu financijsku konstrukciju za 21 elektromotorni vlak i jedan dizel-motorni vlak, a ugovor što ga je s *Končarom* potpisao RŽV Čakovec poduzeću jamči stabilno i pozitivno poslovanje te punu iskorištenost kapaciteta novogradnje ove i iduće godine.

- Potpisali smo ugovor o izgradnji čeličnih konstrukcija za osam vlakova, od toga sedam elektromotornih i jedan dizel-motorni vlak. Elektromotorni vlak dug je 75 m i ima dva srednja te dva krajnja modula. Mi imamo iskustva s izgradnjom čeličnih konstrukcija jer smo ih gradili za prototip elektromotornog vlaka koji se gradio za Željeznice FBiH te još jednoga takva vlaka za HŽ Putnički prijevoz. To je dugoročan posao, pogotovo za našu novogradnju. Prema ugovoru, posljednji modul trebamo isporučiti u rujnu 2015. Nakon toga prema ugovoru između *Končara* i HŽ Putničkoga prijevoza preostaje proizvodnja još tolika broja vlakova. Vjerujemo da ćemo i u tom ugovoru i mi imati udjela. No, zbog novogradnje ne mislimo ni na koji način u drugi plan staviti poslove na održavanju koje obavljamo za INA-u, HŽ Infrastrukturu, HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz. U svome sastavu RŽV Čakovec ima i izdvojeni pogon u Bjelovaru. Nekadašnji RŽV Bjelovar bio je zapao u poslovne poteškoće i budućnost mu je bila upitna, pa je u travnju 2013. formalno pripojen RŽV-u Čakovec. U oba pogona sada je zaposleno 240 radnika, i to 144 u Čakovcu i 96 u Bjelovaru. Direktor RŽV-a zadovoljan je dosadašnjim razvojem situacije.

- Danas možemo reći da smo dva poduzeća spojili uspješno. No, osim organizacijskih promjena bolni rezovi bili su prijeko potrebni. Prije pripojenja u RŽV-u Bjelovaru7 radilo je 188 radnika a



187 ovdje u Čakovcu. Osim toga trebalo je rasčistiti financijsko poslovanje nekadašnje bjelovarske tvrtke i uložiti znatna sredstva u infrastrukturu i opremu. I dan-danas saniramo dio starih kredita. Ipak, na kraju imamo održivo poslovanje bjelovarskog Pogona.

Nekadašnji RŽV Bjelovar radio je samo poslove održavanja dizel-motornih vlakova, vagnskih cisterna, teških motornih drezina... U novim okolnostima bitno je dio poslovanja usmjeriti na novogradnju.

- U Bjelovaru imamo radnike koji znaju, mogu i hoće raditi. No, zbog zastarjelosti opree poslove koje obavljaju nije moguće održavati kvalitetno. Zbog toga su nužna ulaganja u novu opremu i u školovanje ljudi. Sve to iziskuje troškove koji u konačnici utječu na cijenu radnoga sata.

RŽV Bjelovar ima usvojene sustave kvalitete u skladu s normama ISO 9001, ISO 14001 i OHSAS (sigurnost i zaštita zaposlenih) te dva certifikata za zavarivačke radove EN 3834 i EN 15085. Usvajanje tih europskih norma kvalitete jamstvo je poštivanja propisanih postupaka, osposobljenosti radnikâ i često uvjet za sudjelovanje na međunarodnim natjecanjima.

RŽV Čakovec sada ostvaruje oko 15 posto prihoda u inozemstvu. Posebno zanimljiv posao je novogradnja putničkoga vagona za talijanskoga privatnog prijevoznika. Vagon je bio teško oštećen u sudaru, i osim rijetkih ispravnih dijelova i okretnih postolja sve drugo je potpuno novo.

Nekada često spominjani čakovečki niskopodni vagoni *Ro-La* za prijevoz kamiona pomalo su utonuli u zaborav. No, nakon što ih je do sada HŽ Cargo držao iznajmljene u Austriji, oni su od kraja ovoga mjeseca ponovo iznajmljeni u Mađarsku. Mađarski privatni prijevoznik s dosta ambicija pokreće liniju od Szegeda do austrijskoga Welsa. Pozicija RŽV-a Čakovec u tome poslu ogledat će se u poslovima redovita održavanja i izvedbe srednjega popravka. HŽ Cargo ispravno je procijenio da će se vagoni najbolje održavati ondje gdje su sagrađeni. Stoga je insistirao na tome da se ti poslovi obavljaju u Čakovcu. Na taj je način u velikoj mjeri pomogao tomu poduzeću da ostvari dobre poslovne rezultate.

Privatizacija poduzeća planira se provesti radničkim dioničarstvom preko programa ESOP. Zanimanje među zaposlenima postoji, no tek se trebaju odrediti konkretni uvjeti pod kojima će teći privatizacijski proces i na koliko će tvrtka biti procijenjena.

Željezničko modelarstvo

Velika strast za malim vlakovima

U povodu 45. obljetnice Klub željezničkih modelara »Zagreb« priredio je krajem svibnja i početkom lipnja izložbu modela i maketa željeznica u prostoru restorana na prvome peronu zagrebačkoga Glavnog kolodvora. Zbog velikog interesa posjetitelja, izložba je nakon prvobitno određenog termina od 23. svibnja do 1. lipnja produžena na 6., 7. i 8. lipnja.



Bajkoviti, a opet precizno vjeran svijet 39 maketa, modula i diorama oduševio je i djecu i odrasle. Bili su izloženi modeli željezničkih vozila koja su vozila kroz povijest na našim prostorima, a prikazana je i povijest željezničkog modelarstva od početka 19. stoljeća do danas. Posjetitelji su mogli upoznati i razvoj gradskog prometa u Zagrebu. Uz nekoliko samostalnih maketa, bila je postavljena i vrtna željeznica te modeli pionirske željeznice koja je vozila od Dubrave do Slanovca. Bili su izloženi i unikatni modeli poput onih Zagrebačke uspinjače, dubrovačkog tramvaj te ZET-ovih i HŽ-ovih vozila. Tijekom izložbe posjetitelji su se upoznali i s edukativnom akcijom HŽ Infrastrukture »Vlak je uvijek brži«, koja se provodi već godinama radi veće sigurnosti na pružnim prijelazima. Održan je i tradicionalni susret modelara, a djeca su na modelu vrtno željeznice mogla položiti ispit za malog strojovođu.

/ Neke makete modelari su sami izradili, neke su kupljene gotove, a neke su kombinirane – rekao nam je član Kluba Dragutin Staničić. Među izloščima bilo je i onih zaista maštovitih. Snježana i Dubravko Kuhta izložili su modul »Tamna strana mjeseca«, Davor Vinčić donio je modul »Restoran 'Kod američkog strojovođe'« a Mario Slaviček postavio je modul »(Ne)sretni Dudek i Regica«. Riječ je o prikazu istinitog događaja iz Njemačke iz kolovoza 2008. kad se jedan par malim zrakoplovom zapleo u željezničke vodove, a spasili su ih vatrogasci.

Na jednome štandu susreli smo tajnika Kluba Lucijana Koržineka i vidjeli modele poznate tvornice »Märklin«. Izložio je razne modele tog proizvođača, od recentnih do onih muzejskih – na navijanje. Posjetiteljima je za starije »Märklinove« modele nudio popravak, otkup, zamjenu i nabavu novih.

/ Članovi Kluba vrlo su aktivni u skupljanju modela s tavana, podruma i sa sajmova. Takvi su modeli istrošeni u različitoj mjeri, ali veliko je veselje kada se stari model popravi, oboji prema izvorniku i stavi u potpunu funkciju. Svaki model mora imati izvornu kutiju, a one se izrađuju ručno prema izvorniku – kazao je Koržinek. Inače, Klub željezničkih modelara »Zagreb«, čiji je predsjednik Krešimir Šurina, najstariji je na ovim prostorima, a dobio je nekoliko

važnih priznanja. Ima 55 aktivnih članova, a oko 550 članova u nje-mu je djelovalo povremeno. Među njima bilo je i desetak djevojaka. Osim izložbi, ranije postavljenih u Tehničkom muzeju, članovi su priredili brojne projekcije i predavanja. Imaju knjižnicu s oko dvije tisuće naslova iz područja željeznica i željezničkog modelarstva. Imaju i kataloge gotovo svih svjetskih proizvođača modela te željezničke časopise na raznim jezicima. Od ranih devedesetih godina prošloga stoljeća Klub izvrsno surađuje s Hrvatskim željeznicama, ali i sa ZET-om i drugim organizacijama. Klub je izdao priručnik »Uvod u



željezničko modelarstvo«, a zainteresirani u njegovim prostorijama mogu posuditi modelarski alat. Osnovana je i Škola željezničkog modelarstva za djecu od osam do 14 godina. Svake godine u svibnju i studenome Klub organizira burzu malih željeznica na kojoj se na opće veselje kupuju, prodaju i razmjenjuju modeli i pribor.

/ Za bavljenje modelarstvom treba, kao u svakome poslu ili hobiju, imati sklonosti, volje i znanja – rekao nam je Dragutin Staničić. Modelari su ljudi različitih zanimanja, zvanja i uzrasta. Dobna granica ne postoji, jer se modeli vlakova dijele od onih drvenih za malu djecu do sofisticiranih. Za izradu maketa koristi se klasičan hobistički kućni alat. Ovisno o afinitetu i želji pojedinaca, modelari upotrebljavaju razne materijale za izradu kalupa, obradu plastike i bojanje.

/ Teško je reći što je najteže u modelarstvu – dodaje Staničić i nastavlja:

/ Elektroničaru je možda teško izrađivati kalupe za vozila kojih nema na tržištu, a nekome tko je vješt u izradi kalupa programiranje je »zona sumraka«. Zato postoje klubovi, sajmovi i forumi na kojima ljudi razmjenjuju iskustva i međusobno si pomažu.

Maketa je cjeloviti prikaz nekog prizora koji je autor zamislio. Modul je niz elemenata koji se mogu povezati u funkcionalnu cjelinu. Sadržaj modula je individualan, ali zahvaljujući kompatibilnosti, svaki autor svoj modul može izlagati diljem svijeta. Diorama nije definirana dimenzijom – ona je najčešće samostalni dio makete na kojemu autor dočarava stvarni ili zamišljeni scenarij do savršenstva.

/ S počecima željeznice počeli su se izrađivati i prvi modeli. Nakon drvenih došli su metalni modeli koji se pokreću na oprugu, a s dolaskom struje izrađene su prve lokomotive na električni pogon. Danas su modeli izrađeni od legura metala i plastike i to su izrazito vjerne kopije pravih željeznica, s izvrsnim manevarskim mogućnostima. Gotovo da ne postoji željeznica na svijetu čijih modela nema – do-dao je modelar.

Danas je u trendu digitalizacija maketa i modela. Potonjima se uz digitalne centrale može upravljati i pametnim telefonima. Lokomotive imaju zvučne efekte, parne lokomotive ispuštaju dim, električne podižu i spuštaju pantografe, najavljuje se dolazak vlakova u kolod-

vore, na vagonima se otvaraju vrata, a radni strojevi – od kojih se jedan mogao vidjeti i na izložbi – uz svjetlosnu i zvučnu signalizaciju izvode pružni remont.

Najpoznatiji proizvođači modela su »Roco«, »Märklin«, »Fleischmann«, »Piko«, ACME, LGB, »Brawa«, »Hornby« i drugi, a pratećih elemenata »Faller«, »Kibri«, »Vollmer«, »Noch«, »Wiesmann«, »Rietze« itd. U Hrvatskoj nema proizvođača modela ni pribora za makete, a u bivšoj državi to je bila »Mehanotehnika« u Izoli.

/ Diljem Europske unije ima mnogo klubova željezničkih modelara i sajмова na kojima se prezentiraju aktivnosti i novosti. Postoji i

cijeli niz stalnih postava kao što su poznati Miniatur Wunderland u Hamburgu, Loxx u Berlinu ili Miniland u Münchenu. I u Americi je taj hobi vrlo rasprostranjen. Ni mi u Hrvatskoj se ne damo. Imamo 45 godina tradicije, organiziramo brojne izložbe i susrete, međusobno surađujemo s klubovima u regiji i s proizvođačima te pratimo novitete na tržištu. Zahvaljujući suradnji s proizvođačem ACME-om i klubovima u regiji, napokon imamo i modele vagona i lokomotiva iz naših krajeva. Međutim, nemamo trgovine s modelima, pa se oni mogu nabaviti samo kod inozemnih dobavljača – završio je Dragutin Staničić.

/ Piše: Radoslav Karleuša

/ Foto: Dragutin Staničić

Vodenjače – uspinjače pokretane vodom

Voda pokrenula javni prijevoz

Kako bi olakšali i unaprijedili kvalitetu života, ljudi su oduvijek koristili sve raspoložive resurse i prilagođavali ih vlastitim potrebama. Voda se koristila, a i dalje se koristi za piće, pranje, natapanje polja, plovidbu ... Manje je poznato da je nekada voda pokretala i uspinjače.

Zanimljivo je da su u nekim starim gradovima, građenima na uzvisinama, postojali izvori koji su otjecali prema dolje, u prostore koji su širenjem gradova izvan opkopa postajali naselja.

Visinsku razliku trebalo je savladavati i u vrijeme dok još nije bilo parnih strojeva, a kamoli struje. Korištenje tjelesne snage domaćih životinja nije bilo moguće. Ipak, netko je došao na ideju da, koristeći tračnice kakve su se koristile u rudnicima te kotače vagoneta, za savladavanje uspona iskoristi snagu vode. Koristile su se dvije, konopom preko užljebljenog kotača, spojene kabine. Uspinjača se mogla pokretati uz pomoć velikog kotača sličnog onome koji se koristio u mlinovima (»suvajama«), a koje su vukli volovi ili konji.

Budući da je u blizini tekla voda, netko se dosjetio da donji dio kabine za putnike napuni vodom. Težina vode bi gornju kabinu povukla prema dolje, a istodobno bi donja kabina krenula prema gore. U tehničkome smislu bile su neophodne manje modifikacije, trebalo je smanjiti rasipanje vode, urediti sjedala za putnike te podesiti kotačnice i uspinjača je bila spremna za praktičnu uporabu.

Vodne uspinjače prevozile su putnike i teret u Salzburgu, Pragu, Bernu, Odesi, Nižnjem Novgorodu... Početkom 19. stoljeća ti su gradovi bez prevelikih troškova dobili javni gradski prijevoz. Zagreb, točnije Gradec, nije bio te sreće jer vode nije bilo dovoljno ni za piće, a kamoli za pogon uspinjače. Vode je bilo u malobrojnim zdenecima ili se dovozila bačvama na zaprežnim kolima iz potoka ili Save.

Model takve uspinjače u mjerilu 1 : 87 (HO) prikazan je na izložbi Kluba željezničkih modelara Zagreb u lipnju ove godine i pobudio je veliko zanimanje javnosti. Posjetitelji nisu znali da su postojala uspinjače koje je pokretala voda.

Uz model vodenjače bio je izložen i model zagrebačke parne uspinjače u istome mjerilu. Zagreb je parnu uspinjaču dobio 1890. Znatno kasnije ona je elektrificirana. »Munjar« je u Zagrebu proradila 1908. godine, a do tada su grad osvjetljavale plinske svjetiljke.



Poseban vlak iz Salzburga

»Rudolf Steiner express 2014«

Posebni vlak »Rudolf Steiner express« dovezao je u Donji Kraljevec u Međimurju 170 posjetitelja iz nekoliko europskih zemalja na 9. dane dr. Rudolfa Steinera.

Dane Rudolfa Steinera, osnivača antropozofije, rođenog u Donjem Kraljevcu, svake godine u suradnji sa sličnim europskim udrugama organizira Centar dr. Rudolfa Steinera iz Donjeg Kraljevca.

Poznati znanstvenik rođen u Donjem Kraljevcu

Rudolf Joseph Lorenz Steiner bio je austrijski filozof, socijalni reformator, odgajatelj, arhitekt i ezoterik, a rođen je 27. veljače 1861. u Donjem Kraljevcu. Steiner se smatra i utemeljiteljem antropozofije, znanstvene discipline koja skuplja specifična znanja o duhovnoj naravi čovjeka, svijeta i svemira.

Steiner je antropozofiju kao ozbiljnu suvremenu duhovnu disciplinu u cijelosti želio razlikovati i odvojiti od spiritizma, magije i srodnih postupaka. Osnovni oblik u kojem je htio iznijeti svoju spoznaju je ideja. Svoje duhovne doživljaje i opažanja nadnaravnog htio je izraziti u jasno razumljivim pojmovima.

Poznat je i kao pokretač velikih promjena u odgoju djece i mladih te su po njegovim zamislima širom Europe otvorene brojne Waldorfske škole. Temelj rada u tim školama jest Waldorfska pedagogija. Steiner i antropozofija ostavili su dubok trag u europskoj umjetnosti i arhitekturi, a u uzgoju hrane pokrenuo je biodinamičku poljoprivredu. Ona se pak temelji na tezi da je postojanje »životne snage« u poljoprivrednim kulturama i tlu, kao i u mineralima i kemijskim elementima, koji utječu na živa bića. Čovjek putem tako uzgojene hrane u organizam unosi »kozmičke sile« koje djeluju na biljke i životinje.

Steinerov otac bio je rodom Austrijanac, po zanimanju željeznički inženjer. U Donjem Kraljevcu dobio je radno mjesto telegrafista u željezničkome kolodvoru na novootvorenoj željezničkoj pruzi Prager-

sko – Čakovec – Nagykanizsa, prvoj pruzi sagrađenoj na području današnje Hrvatske. Nakon rođenja sina Rudolfa čitava se obitelj 1863. preselila u Mödling u Austriju te se zbog očeva posla na željeznici po potrebi još nekoliko puta selila po Austriji. Steiner je studirao na Bečkom tehnološkom institutu gdje je izučavao čitav niz prirodnih i društvenih znanosti.

Posebni vlak već drugi put u Donjem Kraljevcu

Prvi posebni vlak koji je dovezao turiste u Donji Kraljevec organiziran je 2011. te je vozio iz Kölna u Njemačkoj. Ove je godine vlak vozio na relaciji Salzburg – Donji Kraljevec – Salzburg i u šest je muzejskih vagona njemačkih željeznica u Donji Kraljevec dovezao 170 turista.

Tema ovogodišnjih Dana dr. Steinera bila je biodinamička poljoprivreda, a tom je prigodom u Centru dr. Steinera organiziran niz prigodnih predavanja.

Bilo je organizirano i desetak radionica, prikazani su tradicijski obrti, a pripremljen je i poseban umjetnički program. Zanimljivost je bio koncertni performans »Terra Perzival« s Mihom Pogačnikom i Slovenskim simfonijskim orkestrom »Camerata Labacencis« iz Ljubljane, koji je održan 7. lipnja.

Centar dr. Rudolfa Steinera i njegova rodna kuća u Donjem Kraljevcu otvoreni su za posjetitelje čitave godine, a Centar tijekom godine organizira niz zanimljivih događanja. I Centar i kuća nalaze se u blizini željezničkoga kolodvora Donji Kraljevec.



Dr. Rudolf Steiner (izvor Wikipedia)



»Rudolf Steiner express« u blizini Donjeg Kraljevca

Vlakom po Europi

I njemački vlakovi kasne, ali...

Istina je da se i DB-u se događaju kašnjenja, ali u tome slučaju putnici imaju pravo na povrat dijela novca, a tijekom vožnje dobiju i jedno besplatno piće



Nakon brojnih egzotičnih putovanja u zadnjih desetak godina, ovog proljeća ponovno putovala po europskim zemljama. Točnije, po Njemačkoj, Belgiji i Luksemburgu.

Nakon leta Zagreb – Frankfurt i kraćeg boravka u Mainzu uslijedilo je prvo od mojih brojnih putovanja vlakom. Uputila sam se u Bonn. Prije puta dobila sam savjet da sjednem na sjedalo pokraj prozora, i to na desnoj strani vlaka, u smjeru vožnje. Kada je stigao u Mainz, vlak je već bio gotovo pun, pa je bilo teško naći ikakvo mjesto, a pogotovo ne na desnoj strani do prozora. Međutim, imala sam nevjerojatnu sreću. Pokraj jedne starije gospođe bilo je slobodno mjesto. Ubrzo sam shvatila zašto je bilo važno sjediti na toj strani. Gotovo cijelim putem imala sam pogled na prekrasne krajolike. Budući da je bila sredina travnja, sve je bilo puno voćki u cvatu. U pozadini je bila rijeka Rajna, koja me pratila cijelim putem do Bonna, a iza nje, s druge strane rijeke nizali su se dražesni gradići, s tipičnim njemačkim kućicama čija su pročelja bila isprepletana drvenim gredama. Putovanje u Bonn bilo je i više nego ugodno, unatoč punome vlaku. Nakon nekoliko dana provedenih s rodbinom, krenula sam na svoju pomno isplaniranu belgijsku turu. Prvi na redu bio je grad Liège, ali prvo je valjalo stići do Kölna. S obzirom na to da vlakovi za Köln kreću otprilike svakih pola sata, to je trebalo biti sasvim jednostavno. Međutim, put u Liège nije tekao baš tako glatko kako sam se nadala. Unatoč uvriježenome mišljenju da je u Njemačkoj sve krajnje organizirano i točno, toga dana nisam imala sreće. Vlak je kasnio toliko da sam dočekala onaj sljedeći.

Vožnja do Kölna bila je kratka i po planu trebala sam imati dovoljno vremena između dva vlaka da se kratkom šetnjom podsjetim na ljepote toga grada. Najznamenitija građevina u Kölnu, katedrala, nalazi se tik uz kolodvor pa ju je vrlo lako obići. Njezini monumentalni tornjevi gotovo su prvo što se ugleda na izlazu iz kolodvorske zgrade. Shvatila sam da ću imati vremena i za puno više od razgledavanja katedrale čim sam vidjela da moj vlak u polasku kasni 100 minuta. Toliko o njemačkoj točnosti – bilo je to drugo kašnjenje u istome danu!

Kada sam se vratila u kolodvor i pogledala informacije o polascima, vremenu kašnjenja bilo je dodano još 20 minuta. Kada sam se

napokon udobno smjestila u vlak u on krenuo prema Belgiji, preko razgleda su nam se iskreno ispričali zbog kašnjenja, a kao dodatna isprika svim putnicima ponuđeno je po jedno besplatno bezalkoholno piće u vagon-skome restoranu. Nedugo potom uslijedilo je još jedno ugodno iznenađenje. Naime, kroz vagone prolazio je željeznički službenik i svakome putniku pojedinačno nešto objašnjavao, pokazujući nekakav papir. Kad je došao do mene, objasnio mi je o čemu je riječ. Bili su to formulari koje putnici trebaju ispuniti ako žele povrat dijela novca. Između ostalog, u formularu se nalazila i jedna tablica s vremenima kašnjenja. Kada mi je objasnio što moram raditi, ljubazni željeznički službenik udario je pečat u polje na kojem je pisalo »kašnjenje dulje od dva sata« te me obavijestio da ostvarujem pravo na povrat 50 % cijene prijevozne karte. Da je bila riječ o kašnjenju od jednog sata, povrat bi iznosio 25 %. Na moje pitanje hoću li moći zatražiti povrat novca nakon dva tjedna, odnosno po povratku u Njemačku, odgovor je bio potvrđan. Trebala sam samo ispuniti sve tražene podatke i priložiti prijevoznu kartu. Tako je i bilo.

U svim kolodvorima prijevozne karte mogu se kupiti na šalterima i na posebnim, za tu namjenu predviđenim automatima. Nekako mi je bio draži klasičan način kupnje, ali na automatu sam mogla vidjeti sve cijene karata i tako unaprijed izračunati troškove. Bilo je i pomalo smiješnih situacija. Na primjer, prilikom putovanja iz Liègea u Antwerpen pokušavala sam pronaći vremena polazaka vlakova za Antwerpen u voznome redu, no nisam ih nigdje mogla pronaći. To mi je postalo čudno jer sam očekivala da na toj relaciji voze brojni vlakovi. Sama sam se sebi nasmijala kada sam shvatila da se nalazim u francuskome dijelu Belgije te da su nazivi gradova bili napisani na francuskome jeziku. Tako se Antwerpen zvao Anvers i vlakovi onamo, naravno, voze svaki sat.

U vlak u Antwerpen dogodilo se nešto neobično. Odjednom je tišinu prekinuo stariji gospodin koji je počeo svirati harmoniku. Putnicima su se lica ozarila već nakon prvih taktova, a atmosfera je istoga trenutka postala veselija. Kada se vlak približio kolodvoru, svirač je prošao kroz vagon skupljajući dobrovoljne priloge.

U osam dana koliko sam provela u Belgiji još sam nekoliko puta putovala vlakom i obišla prekrasne gradove Brugge, Gent i Bruxelles. Na kraju sam se zaputila u Luksemburg. Vlak koji je krenuo iz Bruxellesa se brzo pokvario i stajao je dulje vrijeme. U jednome trenutku je putnicima koji su putovali do bližih odredišta predloženo da promijene vlak jer se očekivalo da će stajati dvadesetak minuta. Baš kada se većina putnika odlučila poslušati taj savjet i izašla iz vlaka, nova obavijest obavijestila ih je da je kvar otklonjen i da će vlak uskoro krenuti pa su se gotovo svi vratili. Međutim, kasnije je vlak ponovno morao stati jer je neki drugi vlak, koji je vjerojatno bio točniji, imao prvenstvo prolaza na jednome dijelu pruge. U sljedećoj obavijesti putnici su bili upoznati s time da će zbog prevelikog kašnjenja samo dva vagona produžiti do krajnjeg odredišta – Luksemburga, no kasnije se i to promijenilo. Prije granice, u gradiću Arlonu, dvadesetak kilometara od grada Luksemburga, rečeno nam je da moramo izaći iz vlaka i pričekati drugi koji će stići na isti peron. Srećom, nismo dugo čekali i napokon sam stigla na svoj cilj, sa zakašnjenjem od oko sat i pol. U ovome slučaju nisam ostvarila pravo na povrat novca.

Iz Luksemburga sam se vratila u Mainz, provela još nekoliko dana kod dragih prijatelja i naposljetku se uputila u Frankfurt, odakle sam letjela natrag u Zagreb. Bilo je to prilično opušteno i ugodno putovanje, ponajprije zahvaljujući dobroj povezanosti željeznicom, tako da mi ni male neprilike s kašnjenjima nisu smanjile užitak putovanja.

Tramvaj-vlak,

Koncept gradsko-prigradskoga tračničkog prijevoza

Tramvaj-vlak laki je sustav željezničkog prometa unutar kojega tramvaji u gradu voze po tramvajskoj mreži a izvan grada po mreži glavnih željezničkih pruga koje dijele sa željezničkim vozilima drugih vrsta.



Na taj način u tome su sustavu fleksibilnost tramvajâ i njihova mogućnost da ulaze u gradska središta ujedinjene s većim brzinama odnosno izravnijim vezama što ih pruža i omogućava glavna željeznička infrastruktura. Postoji i sličan sustav koji se primjenjuje u nekim gradovima u Njemačkoj nazvan vlak-tramvaj unutar kojega laka željeznička vozila ulaze na tramvajске tračnice na gradskim ulicama. Suvremeni koncept tramvaj-vlaka prvi je put primijenjen u njemačkom gradu Karlsruheu, a u međuvremenu je prihvaćen u nizu drugih gradova i urbaniziranih područja (RijnGouweLijn u Nizozemskoj, Mulhouse u Francuskoj, Kassel i Saarbrücken u Njemačkoj). Podrazumijeva se da je u slučaju takva toga sustava provedena opća integracija tarifâ.

Sama zamisao tramvaj-vlaka nije nova. Početkom 20. stoljeća tramvajска vozila znala su voziti željezničkim kolosijekom, no ubrzo je njihova sigurnost bila dovedena u pitanje. Naime, tramvaji su tada (a slično je i danas) imali znatno manju čvrstoću sanduka nego željeznička vozila. Prva službena i dokumentirana zamisao o povezivanju tramvaja i vlaka bila je u australskom gradu Hobartu na otoku Tasmaniji. Trag slične zamisli možemo pratiti i u Osijeku tijekom II. svjetskog rata kada je uskotračna željeznica kolosijeka širokoga 1000 mm ulazila u grad tramvajским kolosijekom. Taj promet ipak nije imao značajke redovita prometa. Sva povijesna nastojanja uvođenja tramvaj-vlaka prekidale su nesreće. Naime, u slučaju sudara znatno različita čvrstoća sanduka vlaka i tramvajskog sanduka prozročila je vrlo teške posljedice kod tramvajskog vozila.

Osnovna zamisao toga sustava jest maksimalna integracija gradskog željezničkog sustava s međugradskim sustavom, koji nije, kao što je uobičajeno, samo tarifno savršeno integriran, nego je integriran i na tehničkoj razini. Na žalost, kod nas ni tarifna integracija nije provedena kako spada, pa simultano iskorištavanje vlaka s drugim oblicima gradskog prijevoza nije u najširoj primjeni.

Većinu sustava tramvaj-vlak karakterizira kolosijek normalne širine, iako ima iznimaka. U španjolskom Alicanteu tramvaj-vlak ima metarski kolosijek kao i u njemačkom Nordhausenu. Vozila toga sustava moraju udovoljavati osnovnim značajkama i tramvajскога i željezničkog sustava. U praksi to znači da su električna vozila višesustavna (a rjeđe imaju dizelske motore) te da su opremljena signalno-sigurnosnim sustavima i tramvaja i vlaka. To znači da je riječ o konvencionalnim tramvajским vozilima sa znatno povećanom čvrstoćom sanduka zbog opasnosti od sudara na željezničkoj pruzi i sa željezničkim sigurnosno-signalnim sustavima (autostop-uređaj). Budući da tramvaji voze relativno malim brzinama, čvrstoća njihovih sanduka mora biti dovoljna da kod male brzine osigura vozača i putnike u slučaju sudara s drugim tramvajem ili s cestovnim vozilom. U slučaju tramvaj-vlakova situacija je drugačija, jer oni voze brzinama do 100 km/h, i nužno je da vozila toga sustava imaju znatno veću čvrstoću sanduka.

Dana 16. prosinca 2009. francuski *Alstom* ušao je na tada vrlo maleno tržište tramvaj-vlakova predstavivši novinarima svoje novo vozilo nazvano logičnim imenom *Citadis Dualis*. Naime, *Citadis* je *Alstom* naziv za tramvaje, a *Dualis* dodatak za vozila tramvajско-željezničkog sustava. Vozilo je predstavljeno na tvorničkom pokusnom poligonu u Valenciennesu na sjeveru Francuske. U siječnju 2010. prvi od 15 naručenih vozila *Citadis Dualis* (u SNCF-u označen serijom U53500) isporučen je novoj tramvajско-željezničkoj mreži u Francuskoj u gradu Nantesu u regiji Pays-de-la-Loire. Na toj mreži 15 vozila *Citadis Dualis* vozi na liniji Nantes - Clisson. Isporučka tih vozila dio je posla vrijednoga 650 milijuna eura koji je *Alstom* dobio od SNCF-a u svibnju 2007, a riječ je bila o isporuci 200 takvih vozila namijenjenih vožnji u različitim dijelovima Francuske. Dio tih vozila vozi i u gradu Lyonu u središnjem dijelu Francuske. Vozila *Citadis Dualis* grade se u *Alstomovim* pogonima Petite Forêt u blizini Valenciennesa, koji zapošljavaju 1350 radnika. U pogonu se inače grade katni vlakovi za regionalni prijevoz, metrovlakovi (uglavnom za Pariz, no gradili su i za Istanbul) i tramvajска vozila. Vrlo je bitno reći to da je, premda se vozilo *Citadis Dualis* naziva prema *Alstomovu* tramvajskom programu, riječ o potpuno odvojenim platformama, kojima je eventualno interijer zajednički. U tome pogonu inače se grade tramvaji isključivo u posljednjih desetak godina - prije toga *Alstom* je tramvaje gradio u La Rochelleu (ti pogoni nekad su pripadali *Brissonneau et Lotzu*, tvrtki koje ja za nekadašnji ŽTP Zagreb proizvela poznati visokoudobni vlak *francuz*). Prije pet godina odlučeno je da će se u La Rochelle graditi velikobrzinski vlakovi (nasljednici vlakova TGV - AGV), a u Valenciennesu će početi graditi tramvaje.

Citadis Dualis je visoko modularno vozilo koje može biti sagrađeno u popriličnom broju verzijâ ovisno o naručiteljevим željama. Uobičajeno, *Citadis Dualis* gradi se kao dvosustavno električno vozilo s napajanjima 750 V= i 25 kV 50 Hz ili pak 750 V= i 1,5 kV=. S obzirom na to da su sustavi napajanja 25 kV i 1,5 kV u Francuskoj standardni, te verzije vozila *Citadis Dualis* jesu najčešće. Napajanje od 750 V= iskorištava se kada vozilo vozi tramvajском mrežom. Zbog nedostatka prostora kod nekih verzija *Citadis Dualis* nije moguća ugradnja dizelskih motora, no kod nekih je to moguće. Duljine u kojima se *Citadis Dualis* gradi iznose 32,6, 42,0 i 51,5 m, a vozilo se sastoji od triju, četiriju ili pet segmenata. Zanimljivo je da su neke verzije *Citadis Dualis* opremljene toaletom, a uz to sve su i 100 posto niskopodne. Što se tiče mogućnosti ulaska i izlaska putnika, postoje dvije



varijante toga vozila, i to *peri-urban* s manje vratâ i više sjedala te *suburban* s obrnutim rasporedom.

Dana 12. prosinca 2010. francuski grad Mulhouse otvorio je prugu od gradskoga središta do kolodvora Thann koju poslužuju vozila tramvaj-vlaka. Sjeverozapadno od središta Mulhousea nalazi se gradić Lutterbach, do kojega je i prije primjene sustava tramvaj-vlak vodila tramvajska pruga postavljena usporedno sa željezničkom prugom i elektrificirana sustavom 750 V⁻. Na kolodvoru Lutterbach sagrađena je kolosiječna veza sa željezničkom prugom normalna kolosijeka, i na tome se mjestu sustav napajanja sa 750 V⁻ mijenja na 25 kV 50 Hz. Budući da u tome dijelu Francuske željeznički vlakovi voze lijevom stranom, tako voze i tramvaj-vlakovi, koji zbog toga vrata za ulazak i izlazak putnika imaju na objema stranama vozila. Tramvaj-vlak tom prugom vozi do kolodvora Thann St Jacques.

Trošak izgradnje i prilagodbe infrastrukture iznosio je 84,4 milijuna eura, od čega je 27,44 milijuna namaknula središnja francuska vla-

da, 29,86 milijuna regija Alsace, 10,55 milijuna regija Haut Rhine, 7,97 milijuna grad i konurbacija Mulhouse i 7,6 milijuna vlasnik i upravitelj željezničke infrastrukture u Francuskoj RFF. Osim toga SNCF je uložio oko milijun eura u obnovu stajališta. Promet je subvencioniran u iznosu od 66,7 posto od regije Alsace, i u iznosu od 33,3 posto od grada i konurbacije Mulhousea. Kupnja vozila financirana je na sličan način. Od ukupno 52,88 milijuna eura (kupljeno je 12 vozila) grad Mulhouse namaknuo je 19,19 milijuna, a regija Alsace 33,69 milijuna. Isti partneri u istome su omjeru financirali i izgradnju novog depoa La Mertzau.

Vozila za sustav tramvaj-vlaka u Mulhouseu je isporučio *Siemens*, i ona pripadaju proizvođačevoj platformi *Avanto*. Ukupno je kupljeno 12 vozila numeriranih kao TT16 - TT27. Svako vozilo ima 74 sjedaća mjesta, i maksimalnu brzinu od 100 km/h, koju postiže na nekoliko dionica prema Thannu.

U njemačkom Heilbronn 14. prosinca 2013. otvorena je nova linija tramvaj-vlaka koja povezuje sjeverno s južnim područjem toga grada. Za novu liniju, kao i za postojeću vezu prema Neckarsulmu 2009. naručeno je 30 *Bombardierovih* vozila tramvaj-vlak tipa *Flexity Swift*, koja su isporučeni 2012. i 2013. Vozila je operator AVG označio kao seriju ET2010.

Nešto drugačiji sustav primijenjen je u francuskom gradu Lyonu u kojemu do zračne luke vozi takozvani brzi tramvaj, koji se na putu prema zračnoj luci ne koristi željezničkom, nego isključivo vlastitom infrastrukturom. S obzirom na to da je maksimalna brzina na toj pruzi 100 km/h, a stajališta su međusobno udaljena od tri do četiri kilometra, vozna vremena usporediva su s voznim vremenima vlaka.

Drugi o nama

Today's Railways o ukidanju putničkih linija

Probne vožnje austrijske lokomotive na mreži hrvatskih pruga te ukidanje putničkih vlakova bile su teme o kojima je specijalizirani pisao inozemni tisak.



Velik broj časopisa i medija koji se bave željeznicom, objavilo je vijest da je austrijski nacionalni teretni prijevoznik RCA krajem svibnja i početkom lipnja na prugama HŽ Infrastrukture ispitivao svoju suvremenu električnu lokomotivu serije 1116, kojom u skoroj budućnosti namjerava u Hrvatskoj vući teretne vlakove. Autori teksta ispravno zaključuju u svojim tekstovima da je riječ o početku liberalizacije na koju su se Republika Hrvatska i HŽ Infrastruktura obvezale. Uz ovu vijest, veći broj željezničkih medija objavio je vijest o suradnji Hrvatskog Đure Đakovića i Poljskog NEWAG-a, na proizvodnji nove električne lokomotive.

Britanski časopis *Today's Railways* opširno je svoje čitatelje izvijestio o ukidanju putničkih vlakova u Hrvatskoj. Tekst je vrlo kritičan, i postavlja pitanje koliko *strojnih vožnji* HŽ Putnički prijevoz obavlja otkad je ukinuo vlakove! Uz to, isti je časopis objavio i tekst o teretnim vlakovima u Hrvatskom zagorju.

/ Piše: Toma Bačić

/ Foto: Tomislav Špehar

Australija

Automatizirana vožnja vlakova

Željeznicom Rio Tinto Iron Ore se iz rudnika Pilbara preveze se oko 290 milijuna tona željezne rudače na godinu.

Australska željeznička teretna tvrtka *Rio Tinto Iron Ore*, koja iz istoimenih rudnika prevozi željeznu rudaču, sredinom svibnja 2014. potvrdila je da počinje istraživati potpuno automatiziranu vožnju vlakova, dakle vožnju vlakova bez strojovođa u upravljajući ili kakvih drugih operatora izvan nje. Prve pokesne vožnje izvedene su na pruzi Hamersley između kolodvora Tom Price i Luke Dampier. Svi željezničko-cestovni prijelazi na pruzi osigurani su tako da udovoljavaju kriterijima za vožnju vlaka bez strojovođe. Primjerice, senzori i sigurnosni uređaji zaustavljaju vlak ako cestovno vozilo ostane zarobljeno između brkljâ.

Puna primjena automatizirane vožnje vlakova na pruzi *Rio Tinto Iron Ore* planirana je za početak 2015. Cijeli sustav relativno je jednostavan. Vožnja lokomotiva odvija se preko kolosiječnih baliza koje vlaku automatski reguliraju brzinu kretanja ili ga zaustavljaju. Unaprijed dogovorenim preciznim voznim redom omogućeno je da se vlakovi mimoilaze na mimoilaznicama, a te se operacije dodatno automatski nadgledaju preko osovinskih brojila i pozicioniranja GPS-a. Željeznicom *Rio Tinto Iron Ore* se iz rudnika Pilbara preveze se oko 290 milijuna tona željezne rudače na godinu. Pruga je jednokolosiječna i neelektrificirana, a na njoj voze američke dizelske lokomotive EMD.

Njemačka

Lokomotive TRAXX za DB Regio

Dana 23. svibnja u njemačkom gradu Müldorfu obavljena je primopredaja prve inovativne dizelske lokomotive TRAXX P160DE tvrtki Südostbayernbahn Services (SOB).

Tih *Bombardierovih* lokomotiva je DB Regio u travnju 2011. godine naručio 200 komada, a riječ je o vozilu snage 2252 kW koje će nositi broj serije 245. Svaka lokomotiva TRAXX P160DE ima četiri dizelska motora snage 563 kW, koji se mogu iskorištavati u kombinacijama ovisno o snazi potrebnoj za pokretanje i vožnju lokomotive i vlaka. Takva pogonska konfiguracija omogućava da ta lokomotiva udovoljava strogim kriterijima o emisiji ispušnih plinova EU Stage IIIB. Riječ je o prilično kompleksnoj lokomotivi koja ima sofisticirani računalni sustav regulacije rada dizelskih motora, a koju je *Bombardier* razvio upravo za njemačkoga državnog operatora DB. Osim toga činjenica da se u lokomotivi iskorištavaju četiri velika kamionska motora a ne jedan lokomotivski, znatno pojeftinjuje održavanje. Naime, dijelovi za kamionske motore velikih serija puno

su jeftiniji od dijelova za lokomotivske motore. U SOB-ovu voznom parku te će lokomotive zamijeniti starije lokomotive serije 218 na prugama kojima SOB prometuje u Bavarskoj - od Müldorfa prema Münchenu, Salzburgu, Passau, Rosenheimu, Landshutu i Traunsteinu, ukupno na 417 kilometara pruga. Prve lokomotive SOB 245 u upotrebu će ući ljeti ove godine. Prema pisanju nekih analitičara željezničkog prometa, takve dizelske lokomotive s više motorâ mogle bi u idućem razdoblju postati vrlo popularne u Europi. Naime, s obzirom na to da je u Europi najveći broj glavnih pruga elektrificiran, nema potrebe za vrlo jakim dizelskim lokomotivama. Zbog toga bi takve lokomotive srednje snage i s jeftinim održavanjem mogle postati jako zanimljive različitim operatorima

Francuska

TGV-om do Luxembourga

Godine 2016. bit će završena druga etapa pruge za velike brzine *LGV Est Européenne*. Tada francuski SNCF namjerava uvesti velokobrinske vlakove TGV na relaciji Luxembourg - Strasbourg. Na toj relaciji vlakovi TGV zaustavljat će se u Thionvilleu i Metz-u te imati vozno vrijeme od jedan sat i 30 minuta. Dva od četiriju parova vla-

kova povezivat će Luxembourg s jugom Francuske - Marseilleom i Montpellierom. Planirano je uvođenje i dodatnih vlakova TGV na relaciji Luxembourg - Basel. Osim toga ukupno vozno vrijeme od Pariza do Strasbourga smanjit će se za 30 minuta u usporedbi s današnjim te iznositi jedan sat i 48 minuta.

Italija

FSI ulaže 4,6 milijardi eura u vozila

Početak travnja 2014. talijanski FSI predstavio je strategiju ulaganja u razne segmente djelatnosti u iduće tri godine.

Ulaganje u nova vozila iznositi će 4,6 milijardi eura, a ona podrazumijevaju ulaganje u nove vlakove ETR400 od 1,6 milijardi EURA, 1,51 milijarda EURA ulaganja u vozila koja se koriste prugama kon-

vencionalnih brzina i 1,7 milijardi eura za vlakove velikih brzina. FSI također planira dodatno ubrzati vožnju vlakova na koridoru Milano - Rim, a vozno vrijeme trebalo bi se sa sadašnjih dva sata i 55 minuta smanjiti na dva sata i 30 minuta. Tvrtka računa na tržišni udio prijevoza putnika na toj relaciji od vrlo visokih 57 posto. Ostatak udijela imaju: 21 posto zrakoplovni prijevoznici, 12 posto privatna tvrtka za promet vlakova visokih brzina NTV i 10 posto cestovni promet autobusa i osobnih automobila.

Sanja Doležal, pjevačica i voditeljica

Čovjek uči dok je živ i živ je dok može učiti

Zaista nije potrebno posebno predstavljati Sanju Doležal. Rođena Zagrepčanka, kći skladatelja i tekstopisca Miše Doležala, svoj estradni pjevački put počela je vrlo mlada u bendu Prva ljubav. Potom je ostvarila blistavu karijeru u Novim fosilima, sjajno naslijedivši veliku Đurđicu Barlović, ali i unijevši novu svježinu u cijelu grupu. S Fosilima je 1987. osvojila četvrto mjesto na Pjesmi Eurovizije (Eurosongu) izvodeći skladbu »Ja sam za ples«.



Poslije se vrlo uspješno okušala kao voditeljica *talk-showa* »Sanja« na RTL-u, a od lanijske jeseni gledamo ju kao voditeljicu u HTV-oj popularnoj i dugovječnoj emisiji »Dobro jutro, Hrvatska«. I danas povremeno nastupa s Fosilima .

- Volite li vlakove i koliko često putujete njima? Koliko ste s Fosilima putovali vlakovima?

- Vlakove sam zavoljela još kao djevojka, čitajući remek-djela svjetske književnosti. Uvijek su imali neku draž i tajnovitost, a pogotovo zbog toga što su pružali mogućnost da se na

jednostavan način ode u nepoznato. Kad sam ušla u Nove fosile, vrlo smo često, nekoliko putâ na mjesec, vlakom putovali na relaciji Zagreb - Beograd. To je tada bilo uobičajeno. Do Beograda se stizalo za samo četiri sata.

- Nakon pjevačke karijere ponovno ste i televizijska voditeljica, i to u emisiji »Dobro jutro, Hrvatska«. Kakvi su vaši dojmovi nakon deset mjeseci?

- Nevjerojatno je da je već prošlo deset mjeseci. Presretna sam zbog ponovnog angažmana na HTV-u. Prvih mjesec dana nije mi bilo lako, iako mi je ekipa pružala potporu. Nisam dugo radila emisije uživo, ali uživam u tome. Sad smo već uigrana ekipa, veselim se svakom jutru koje provedem s njima.

- Od koga ste učili televizijsko voditeljstvo i zašto ga volite?

- Nisam učila voditeljsko umijeće. Analizirala sam što rade moje starije kolegice, ona zlatna HTV-ova garda. Volim taj posao, volim kameru, volim adrenalin u emisiji uživo, a najviše volim svaki dan učiti i upoznavati nove ljude sa zanimljivim pričama. Sretna sam da na vlastitoj koži mogu potvrditi onu staru - čovjek uči dok je živ. A ja bih dodala - čovjek je živ dok može učiti. Uživam učiti i upoznavati nove stvari. Iskreno se veselim kad naučim nešto novo ili upoznam ljude koji me često inspiriraju i zadržavaju svojim životom.

- U takvoj emisiji uživo, s prilozima, gostima i demonstracijama u studiju te reporterskim javljanjima, voditelj ima tešku zadaću koje gledatelji nisu sasvim svjesni?

- Gledatelji obično nisu svjesni toga što sve i koliko ljudi stoji iza takve emisije. Mi voditelji samo smo, da tako kažem, istaknuti dio, koji se vidi. Cijeli tim ljudi stoji iza nas i brine se da sve protekne u redu. U našoj emisiji najveću odgovornost imaju i najveći stres doživljavaju urednici u režiji. Budući da emisija teče uživo, vrlo često

se događaju nepredviđene stvari, i onda ekipa u režiji mora munjevitno reagirati i donositi odluke, a na nama voditeljima je da se taj trenutajući kaos ne vidi ispred kamere.

- Jeste li kada bili zabrinuti zbog toga što ste izabrali umjetničko zanimanje i što nikada niste bili u stalnom radnom odnosu?

- Kad sam bila mlada, o tome nisam razmišljala, a sada je prekasno. Bilo bi lijepo znati da te negdje, nekada čeka mirovina, ali došla su vremena kada ni zaposlenici u radnom odnosu ne mogu mirno dočekati te dane. Ipak, da ponovno biram, opet bih ovako.

- Kojih se najljepših trenutaka iz pjevačke karijere sjećate? Što je bilo najteže?

- Najljepši su bili počeci. Zanesenost, strast i žar. Najteže je bilo kada nas je ostavio Moka, pa Đurđica, a onda i moj suprug Nenad.

- Zašto su Fosili bili megapopularni i zašto još uvijek dižete publiku na noge kad se okupite?

- Pjesme su zaslužne za to. Hitovi koji odolijevaju vremenu i vole ih svi naraštaji. Danas na naše koncerte dolaze mladi koji se nisu ni rodili kad su te pjesme nastajale, ali i njihovi roditelji i bake i djedovi.

- Jednom ste izjavili da vam je žao što pjesme Rajka Dujmića nisu postigle međunarodnu slavu koju zaslužuju. Je li to sudbina malih naroda?

- Mali narodi, male nacije imaju i male šanse u svijetu. Nismo toliko važni, ni utjecajni da bi netko bacio pogled na nas. I dalje mislim da je Rajko mogao biti svjetski skladatelj.

- S kim se iz Fosilâ najčešće družite?

- Družim se sa svima, nakon toliko godina i toliko zajedničkih trenutaka svi smo dobri prijatelji. Nedavno sam bila kuma Zecu na vjenčanju, sada imam još veću odgovornost, ha ha.

- Kako gledate na to da na Eurosongu danas gotovo svi pjevaju na engleskome? Gubi li se time smisao takva natjecanja?

- Smisao glazbenog festivala izgubio se onda kada je sve postalo važnije od same pjesme. Kostimi, scenografija, koreografija... Sve je to ambalaža koja je postala važnija od onoga osnovnoga i bitnoga, a to su melodijska linija i dobar tekst. Nije bitno kojim jezikom pjevaš ako je pjesma dobra.

- Vaš sin Luka je student na PMF-u. Koji je studij izabrao i čime bi se želio baviti?

- Luka studira matematiku. Mašta o financijskoj matematici, dobar je organizator. Zasad je dobar, a ja, kao i svaka mama, nadam se da će uspješno završiti fakultet i onda pronaći dobar posao koji će voljeti raditi. To je najvažnije.

- Kći Lea završila je treći razred gimnazije. Što bi ona željela biti?

- Lea je tzv. društvenjakinja. Planira upisati studij komparativne književnosti i francuskog jezika. Iznad svega voli pjevati i mašta o glazbenom koledžu u Americi, ali ondje se teško školovati bez stipendije. Vidjet ćemo, još je završni razred klasične gimnazije pred njom.

- Što biste vi još željeli raditi, kamo otputovati, u čemu se okušati?

- Ponajviše volim putovati. Pokojni suprug i ja putovali smo barem dvaput na godinu, jednom s djecom a jednom sami. Nedostaju mi ta putovanja. Toliko je toga što smo još htjeli vidjeti. Nadam se da ću smoći snage putovati i bez njega.

Čarobni krajolici Kamačnika i Čogrljeva jezera

Na sat vremena udaljenosti od Rijeke i Zagreba

Do čarobnoga kanjona rječice Kamačnik i čudesnoga Čogrljeva jezera u Moravicama stiže se vrlo jednostavno i vlakom i osobnim automobilom.



Nedovršeni vijadukt pruga Vrbovsko - Črnomelj

Do Kamačnika se može stići iz smjera Zagreba ili Rijeke, vlakom ili autocestom. Taj izlet kao stvoren je za dolazak vlakom jer se i jedna i druga odredišna točka, kanjon Kamačnik i Čogrljevo jezero, nalaze na samo petnaestak minuta udaljenosti od kolodvora Vrbovsko odnosno Moravice.

Kamačnik je prekrasan kanjon, sutjeska na području grada Vrbovsko, kako ju je opisao Željko Poljak u svojoj knjizi »Planine hrvatske« (»kao sutjeska puna divlje romantike«). Naša šetnja počinje na ušću Kamačnika u Dobru, kod šumarske kuće. Na tome se mjestu kupuje ulaznica u zaštićeni krajolik Kamačnika.

Kanjon je dugačak 6,8 km te su za cijelu stazu potrebna dva-tri sata hoda. Staza jako podsjeća na Bledski Vintgar, a sagrađena je 1961. godine. Prvi dio sigurno je najzanimljiviji. Počinje uz ostatke stare pilane, a potom drvenim mostićima na više mjesta presijeca kanjon. Tamo možete uživati u pogledu na prirodu i prelijepe brzace, zanimljive u bilo koje doba godine. Na kraju puta je krški izvor Kamačnik, ustvari potopljeni špiljski kanal.

Uz sam kanjon postoje izvrsna mjesta na kojima se može uživati u netaknutoj prirodi na samo sat udaljenosti od Rijeke ili Zagreba. U ljetnim mjesecima to je izvrsno mjesto za bijeg od vrućina, u jesen krajolikom dominira lišće raznih boja, zima mami bjelinom, a u proljeće livade poprime šarene boje proljetnog cvijeća. Nakon šetnje posjetitelji se mogu počastiti u ugostiteljskome objektu Hrvatskih šuma. Budući da je uzgajalište pastrva na samom ušću Kamačnika, preporučam da ih kušate na više načina. Uz to, nemojte preskočiti štrudle od šumskog voća.

Do Čogrljeva jezera vodi put koji spaja dvije povijesne ceste - Luizijanu i Karolinu. Da podsjetimo, to su povijesne ceste koje su spajale Karlovac s morem. Luizijana je pratila trasu Karlovac – Stative – Netretić – Severin na Kupu – Moravice – Skrad – Delnice – Lokve – Jelenje – Kamenjak – Grobnik – Rijeke, dok je *Karolina* vodila od Bakra preko Fužina, Mrkoplja, Ravne Gore, Vrbovskog i Bosiljeva do Karlovca. Na dijelu puta između Vrbovskog i Moravica cesta prati prugu Zagreb – Rijeke. Na samome početku puta s lijeve strane nalaze se ostatci mosta preko rijeke Dobre, odnosno početka nekada sagrađene pruge Vrbovsko – Črnomelj (SLO). Gradnja pruge počela je u svibnju 1939., no nikada nije završena jer nakon Drugog svjetskog rata i pripojenja Rijeke Hrvatskoj više nije bila potrebna. Nakon devet kilometara stiže se u Moravice, u zaseok Tići, uz samo

Čogrljevo jezero. Kada sam na to jezero došao prvi put, oduševila me igra boja plave, zelene i žute te mirnoća jezera nastalog od pet izvora. Oko jezera uređena je šetnica s klupicama postavljenima u crnogoričnoj šumi, u miru i tišini. Jezero je puno potočnih pastrva.



Kamačnik



Čogrljevo jezero

Na kraju jezera je slap Vede, koji je bio korišten za pogon male pilane i mlina.

Kulturni identitet mediteranskih gradova

Senja



Tvrđava Nehaj

Senj je grad iznimno vrijedne kulturne i povijesne baštine koji se spominje još u antičko doba pod imenom *Senia*. Iako se oduvijek smatrao kolijevkom hrvatske kulture, jezika i pismenosti, ipak prva asocijacija na spomen Senja je bura. Stoga je gradonačelnik Ivan Nekić, povjesničar po vokaciji, odlučio buru promovirati kao gospodarski i turistički *brand*. Prema njegovim najavama "grad Senj će ubuduće biti sinonim za prostor obnovljive i čiste energije i ušćivanog okoliša". Vjetropark Vrataruša je najveća vjetroelektrana za proizvodnju električne energije na području jugoistočne Europe, a potrebu za povećanim kapacitetima električne energije zadovoljila bi gradnja solarnih elektrana. U suradnji s Fondom za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost napravljen je projekt sanacije odlagališta komunalnog otpada, pa bi tijekom ove godine sanacija odlagališta otpada i izgradnja reciklažnog dvorišta trebala biti gotova. Kanalizacijski sustav s ugrađenim biopročistačem sagrađen je radi očuvanja mora od onečišćenja. Gradsko vijeće odlučilo se dodatno kreditno zadužiti kako bi se mogla dovršiti početna etapa gradnje plaže i šetnice Škver te Doma za stare i nemoćne osobe u Senju. Predviđena su sredstva iz tekućega gradskog proračuna za izradu projekta za fekalnu i oborinsku kanalizaciju u Svetom Jurju. UNESCO je još 1978. Sjeverni Velebit proglasio Parkom biosfere, pa su tako ispunjeni svi preduvjeti za ostvarivanje vizije Senja kao čistoga grada uz korištenje obnovljivih izvora energije. Moderne tehnologije, aplicirana sredstva iz europskih fondova i entuzijazam gradskih struktura pretvaraju uspavani grad u privlačnu mediteransku turističku i kulturnu destinaciju.

Središnji trg Cilnica nalazi se u zaštićenoj spomeničkoj gradskoj jezgri. Ostaci nekada prekrasnih sagrađenih zdanja, primjerice Sjemeništa i konvikta Ožegovićanum, čekaju još uvijek na preuređenje zbog neriješenoga pitanja vlasništva. Prije pedesetak godina država je oduzela tadašnjoj Riječko-senjskoj biskupiji nekretnine bez naknade. Prema sudskome rješenju spora iz 1989. Biskupiji je trebalo vratiti nekretnine, odnosno isplatiti odgovarajuću novčanu naknadu. Budući da tadašnja Općina Senj nije imala dovoljno financijskih sredstava, Biskupiju se nije moglo obešteti. Problem vlasništva intenzivirao se 1997. zahtjevom Biskupije za naturalnim povratom. Templarski red, koji je još u 13. stoljeću na tom mjestu sagrađio utvrdu, namjeravao je Ožegovićanum 2006. preurediti, no neriješeni vlasnički odnosi ostali su kamen spoticanja za daljnja ulaganja, pa su odustali. U zgradi Sjemeništa nalazili su se državni i županijski uredi koji su kasnije preseljeni u druge prostore, a Sjemenište je vraćeno u posjed Biskupije. Kod konvikta Ožegovićanuma stanje je malo drugačije. Osim postojećih poslovnih ureda u zgradi, ovdje živi i desetak socijalno ugroženih obitelji sa statusom zaštićenih

najmoprimaca, pa se vlasnički odnos trenutno teško može riješiti. Natječaj za izradu urbanističko-arhitektonskog rješenja uređenja Trga Cilnica raspisao je 2010. Grad Senj u suradnji s Udruženjem hrvatskih arhitekata iz Zagreba, a idejni projekt Trga Cilnica, autora Kate Marunice i Nenada Ravnića, pokazao se najboljim. No, zbog neriješenoga pitanja vlasništva nad Ožegovićanumom predmet se nije pokrenuo s mrtve točke.

Knjižnice i čitaonice su bila mjesta u kojima je senjska inteligencija tijekom 18. i 19. stoljeća stvarala kulturnu klimu, te uspjela očuvati hrvatski identitet unatoč burnim povijesnim previranjima. Poznati književnici, pjesnici i povjesničari Pavao Ritter Vitezović, Silvije Strahimir Kranjčević, Milan Ogrizović, Milutin Cihlar Nehajev, Vjenceslav Novak, Janko Polić Kamov i Milan Krmpotić rođeni su, školovali se i stvarali u Senju, a svatko od njih kroz svoj intimistički doživljaj prenio u svoja djela duh grada i ljudi koji u njemu žive.

Poznata taekwandašica Sandra Šarić, vlasnica osvojene brončane medalje na Olimpijskim igrama 2008. u Peking, izjavila je jednom zgodom: „*Proputovala sam svijeta, vidjela prekrasne gradove, šetala Kineskim zidom, ali Senj je Senj. Volim Senj, uvijek mu se vraćam, ima ono nešto, ima dušu.*“

Senjsko književno ognjište je društvo za očuvanje književnog i kulturnog izričaja, a osnovali su ga 1982. pisci i pjesnici Vladimir Jurčenko, Marija Vukušić Končar, Ivan Krmpotić, Vladimir Lončarić, Ivan Rogić Nehajev, Krešimir Stanišić, Vladimir Šegota i Stjepan Vukušić. Profesori i intelektualci poticali su kulturu pisane riječi i prenosili tradiciju očuvanja senjske čakavštine objavljivanjem u kulturnim, umjetničkim i znanstvenim časopisima, primjerice Senjskom zborniku, te u časopisima za mlade u osnovnim i srednjim školama kao Metli i škavaceri, Smišnoj senjskoj mesopusnoj kronici, Buri, Mladim Senjanima, Danima radosti, Rašelji, Vitezu. Senjska intelektualna i kulturna elita stvarala je nove generacije književnika i pjesnika koji su svoje prve riječi napisali upravo u tim časopisima.

Senjsko književno ognjište izdalo je 1985. časopis *Usponi: povremeni za književnost i kulturu*, koji od tada izlazi jednom godišnje. Neven Matijević, mladi pjesnik i tajnik Senjskog književnog ognjišta, ostavlja svoje tragove u poeziji zbirkom pjesama *Otprić ću puneštru*, objavljenoj 2006. za vrijeme studiranja na Pravnom fakultetu u Rijeci.

/Riječi su stvorile stihove, stihovi pjesme, a pjesme knjigu. A sve to ... to sam ja. Iako sam završio pravo, moja ljubav je bila i ostala poezija. Volim Senj, more, ljude ... Mi koji smo ovdje rođeni, uvijek mu se vraćamo. Senj ima posebnu moć, to može razumjeti samo onaj tko je tu rođen. Kad se spomene Senj, prva asocijacija je bura. Ali, meni su samo ovdje šparoge slađe u proljeće i mali noćni razgovori draži s prijateljima uz čašu finog vina. U Uspovima smo 2013. objavili poeziju i prozu mladih autora, kako bi se potaklo na djelovanje i stvorilo neko novo mjesto za mlade ljude u gradu – rekao je Neven u razgovoru.

Senjsko kulturno ljeto obiluje događanjima tijekom srpnja i kolovoza, primjerice od uskočkih dana, festivala klapa, ribarskih večeri, ljetnog karnevala, jedriličarskih regata do festivala sambe. Cijeli Senj je tada pozornica na otvorenome. *Uskočki dani*, koji počinju 4. srpnja, vraćaju Senj u vrijeme uskoka koji su obitali u obližnjoj kuli Nehaj, tradicijskih obrta, mačevanja, žonglera i plesnih skupina. *Međunarodni senjski ljetni karneval*, koji se održava uvijek u drugom tjednu kolovoza, predstavlja turističku atrakciju s preko dvije tisuće maškara u karnevalskoj povorci, dok više od deset tisuća posjetitelja pri tom uživa u zanimljivom programu. Posjetitelji dolaze iz cijele Hrvatske, ali i iz europskih gradova prijatelja, primjerice iz mađarskoga Kőszega, francuskoga Sorbiersa, austrijskoga Parn-dorfa, slovačkoga Seneca, češkoga Vratimova i poljskoga Wieluna. Kao što poznati skladatelj Hrvoje Hegedušić pjevajući u svojoj pjesmi *Dođi u Senj*, dovoljno je samo reći da je Senj prekrasan u mislima onih koji ga vole.

Tajne vuda

Pogrešno shvaćena religija

Pokušajte zamisliti sljedeću situaciju. Sasvim uobičajen dan. Sunce se sramežljivo probija kroz krošnje i pleše sa sjenkama lišća na vašem licu. Uz cvrkut ptica, do vas dopiru i zvukovi razigranih kozlića pred pragom vaše zemljane kuće. Ustajete. Nikuda vam se ne žuri, nije važno koliko je sati, ne poznajete stres. Harmoniju jutra razbija tek glavobolja koju osjećate. Odlučujete poći doktoru.



Na krovu ambulante vijori se bijela zastavica. Doktor je budan i prima vas bez uputnice. Nakon što je završio pregled i postavio dijagnozu, šalje vas u obližnju apoteku s usmenim receptom. / Dobar dan. Jednog sušenog kameleona, bodlje od dikobraza i komadić spužve!

U bogatoj ponudi ljekarnica ih napokon pronalazi, a vi se vraćate kući pripremiti lijek prije nego li prionete na svakodnevne poslove. Zaboravila sam vam spomenuti da se pritom nalazite u Beninu, prijestolnici nekadašnjega kraljevstva Dahomey, jedinoj državi na svijetu u kojoj je vudu danas službena religija. Ona koja uključuje zombije, crnu magiju, vudu lutkice...? Pa... da, ta religija, ali ne uključuje uvijek neophodno baš te sastojke. Diže vam se kosa na glavi? Hm... Zaboravite na trenutak floskule iz horor filmova hollywoodske B-produkcije i dopustite da vam ispričam nešto o najshvaćenijoj religiji na svijetu.

Dakle, uzeli ste sve što vam je doktor propisao i zaputili se kući. Slično kao što čine vaši susjedi, slično kao što su činili i vaši preci prije vas, na kraju, slično kao što čine milijuni ljudi diljem svijeta, i vi ste poslušali doktora i nabavili lijek koji će vam pomoći. Pripadnik ste religije koja se temelji na poštivanju predaka i vrhovnog boga Mawu-Lise, dvojnog božanstva, muškog i ženskog blizanca. Štujete i mnoštvo niže pozicioniranih božanstava ili duhova – loa. Dijeljenjem sličnih moralnih načela s vašim sugrađanima doprinosite razvoju zajednice, a posebnu važnost za vas imaju fetiši, posrednici između boga i ljudi u obliku kamenih figura. Oni predstavljaju zaštitnike s određenom ulogom i vjeruje se da su ispunjeni snagom duhova. Njima pridonosite žrtvu kao zahvalu ako ste imali prosperitetno razdoblje. Ako niste, opet pridonosite žrtvu da vam ubuduće bude bolje. Uglavnom, živite predano, duboko štujući svoju religiju zasnovanu na usmenoj predaji. A onda se pojavi netko tko vam

kaže da je vaš sofisticiran i više tisuća godina star sustav vjerovanja pogrešan. Pogan. Demonski. U čemu je kvaka? Dok razmišljate o tome zbog čega bi netko imao potrebu negativno interpretirati nešto vama toliko sveto, argumenti već pljušte.

/ Koljete životinje!

/ Pa, da, koljemo ih kako bi duhovi bili zadovoljni – pokušavate se braniti, ne znajući da se poput muhe upetljavate u napadačevu mrežu.

/ Vi ih ne ubijate? - naivno pitate.

/ Naravno da ih ne ubijamo zbog nekakvih duhova. Mi ih ubijamo zbog hrane.

/ Pa i mi ih na kraju pojedemo – zburnjeni ste.

Pokušavate mu objasniti da taj najbrutalniji čin ceremonije ima tri svrhe: životna energija životinje namjenjena je da nahrani zvanog moćnog lou, meso životinje nahraniti će okupljene vudu sljedbenike, a kruna svega je komunikacija s precima i božanstvima, mudri savjeti i zaštita koje loa pruža onima koji mu ponude službu. Vaš napadač na to ispaljuje »smrtonosni metak«:

/ Bavite se crnom magijom!

Tu ste malo zastali. Vaša je religija u svojoj biti pozitivna, čak i sama riječ vudu na jeziku fon znači božanski duh i nikada vam nije palo na pamet zloupotrebjavati ju, ali ne možete osporiti da postoje i oni koji se služe nekim njezinim negativnim aspektima. Iako je vrlo mali broj vudu svećenika koji to prakticiraju, zbog organizacije ceremonija kako bi se nekoga ureklo, cijela slika vudua u javnosti izgleda drukčije.

Dva su načina prakticiranja vudua. Tradicionalni i miroljubivi Rada ujedno je i najrasprostranjeniji. Povezan je s dobrim duhovima loa i prakticira se u pozitivne svrhe: radi izlječenja, opće dobrobiti ljudi i spas. Mogli bismo reći da se cijela filozofija vudua zasniva upravo na njemu. Međutim, postoji i Petro. Zazivajući zle loe i prakticirajući crnu magiju, nanosi se zlo. Hm. Dame i gospodo, jesmo li pronašli krivca za negativan imidž? Pomaže li nam to? Nastavljamo.

Nepoznavanje osnovnih principa te zburnjenost zbog naizgled oprečnih činjenica vezanih uz tu religiju također dovodi do pogrešne percepcije. Vudu na Haitiju naizgled se potpuno razlikuje od onog u zapadnoj Africi. Kako bi se objasnio taj fenomen, potrebno je znati da se ranih godina 17. stoljeća upravo u nekadašnjem kraljevstvu Dahomey stotine tisuća ljudi porobljavalo i odvodilo u Novi svijet. Izmučeni i bez nade u bolje sutra, jedino što su robovi sa sobom ponijeli bio je sustav vjerovanja, medicine, duhovnih praksi i moralnih zakona – religiju vudu. Izloženi konstantnome ugnjetavanju i prisilnome prihvaćanju rimokatoličanstva od strane kolonizatora, afrički su robovi na karijskim otocima pokušali sačuvati izvornu religiju koja je za njih predstavljala toliko važan element kulturnog identiteta. Rješenje su pronašli u uočavanju sličnosti između katoličkih svetaca i afričkih božanstava. Na taj je način rođena nova podvrsta te specifične religije. Jeli nam štogod jasnije?

Bit ću iskrena. Prisustvovala sam mnogim vudu ceremonijama u Haitiju, Beninu i Togu. Neke priče koje sam čula od ondašnjih ljudi toliko su strašne da ih se ne bi posramio žešći *hororac*. Slušala sam svjedočanstvo žene kojoj je svećenik savjetovao da ubije vlastito dijete u korist naglog bogaćenja. Pričala sam s čovjekom koji je pobjegao iz bolnice jer je usred noći promatrao krađu organa tek preminulome pacijentu tik do njegova kreveta. Sin vudu svećenice povjerio mi je kako na Haitiju postoji tajna praksa da nekog tko vam se zamjerio otrujete tetrodotoksinom i učinite zombijem. Osoba tada izgubi svijest i postaje hodajuća ljuštura koja služi kao osobni rob. Konačno, sama sam svjedočila tragičnoj smrti jednog čovjeka prilikom ceremonije na groblju u okolici Jacmela u Haitiju.

Možemo, dakle, vjerovati da se zlo ipak ponekad događa. Isto kao što se događa da pojedinci otcjepljeni od katoličke crkve organiziraju sotonističke seanse. Isto kao što su na stotine vještica bile spaljene na lomači. Isto kao što su čitavi narodi smaknuti u ime

religije. No, to je neka sasvim druga tema. Za kraj, ispričat ću vam priču. Zapravo, riječ je o jednoj zgodi koju sam doživjela. Bilo je to moje prvo iskustvo s vuduom. Stigmatizirana neznanjem i predrasudama, nisam znala što da očekujem od tog iskustva prilikom obilaska zapadne Afrike. Znala sam da želim novo iskustvo i da želim nešto naučiti. Vudu je bio svugdje oko nas. Trebalo se samo obratiti svećeniku. Ali kako doći do njega?

Najbolje informacije uvijek se dobivaju na licu mjesta. U nadi da ga što prije pronađemo, pustili smo glas po selu. Bilo je to selo Possotome, ribarsko selo u Beninu koje je zbog svoje izoliranosti bilo savršeno za istraživanje. Slatko, pitoreskno mjestašce odicalo je posebnom mirnoćom. Sjećam se da sam imala osjećaj kao da je vrijeme ondje stalo. Kućice od blata djelovale su poput gigantskih gljiva razbacane na crvenkastoj zemlji. Tek tu i tamo neobičnu tišinu prekinuo bi meket kozlića. Iako smo nekolicini ljudi koje smo ondje zatekli rekli da tra-



žimo seoskog vudu svećenika, djeca su bila ta koja su nas odvela k njemu, stežući zaigrano obruč svojim tijelima oko nas.

Osoba koju smo nakon pola sata potrage pronašli bio je simpatičan muškarac srednjih godina i nižeg rasta, odjeven u *kričavo* žute bokserice. Tek nakon što je pokazao svoju diplomu izučenog i licenciranog vudu svećenika (da, nisam ni ja vjerovala, ondje postoji i škola za to), znala sam da sam na pravome mjestu. Iznenađen što nas vidi, pitao je kojim dobrom smo ondje. Nisam imala neki posebni razlog pa sam rekla prvo što mi je palo na pamet.

/ Želite talisman za sretno upravljanje zrakoplovom? – ponovio je za mnom.

/ Da, znate, protiv avionskih nesreća – dodala sam.

Prema njegovim uputama, otišla sam na seosku tržnicu po sastojke za talisman. Sušena žaba, smotuljak lišća i grumen neke čudne, neidentificirane materije ubrzo su bili u mojim rukama. Vrativši se do njega, odveo me u skućenu kućicu za obrede. Ulazeći unutra osjetila sam neko posebno uzbuđenje. Klaustrorobična prostorija bila je ispunjena čudnim, intezivnim mirisima, sušenim šišmišima, lubanjama najrazličitijih životinja, paučinom i mnogobrojnim fetišima. Bilo je nevjerovatno sparno. Sjela sam pored njega, a on mi je prvo dao posudu s nekom mutnom tekućinom da operem ruke. Osjetila sam da nešto pliva u posudi, ali zaključivši da bolje da ne

znam kakva se može bitna lešina se safta u tome, ignorirala sam tu spoznaju.

Potom mi je dao sedam igli koje sam trebala probosti kroz sušenu žabu čvrsto zavezanu tankim užetom. Atmosfera se usijala kada mi je prijatelj koji je sve to gledao sa strane, dobacio da pripazim malo s tim iglama jer bi posljedice ako se ubodem mogle biti kobne. Sve je ispalo dobro. To jest, barem do trenutka dok nisam trebala progutati nekakve sjemenke na suho. Blago gušenje i popratno lupanje po leđima brzo je završilo i uz izgovaranje obrednih molitvi napokon sam dobila svoj talisman. To!

Nazdravljajući uz čašicu palmova vina (čitaj rakije), natuknuo je da mu se svakako javim ako se talisman pokaže neispravan. Hm.

/ Kako to mislite, ako mi se sruši avion?

/ Pa, ako talisman malo zakaže. Evo, tu vam je moj broj pa se javite ako bude trebalo – rekao je gurajući mi u ruku papirić.

Nisam postavljala dodatna pitanja. Popili smo još jednu čašicu i veselo otišli dalje.

Nakon toga imala sam jako puno iskustava s vuduom. I shvatila sam jedno. Vudu duboko poštuje svako živo biće, kao i prirodu. Možda upravo zbog činjenice što ta mistična religija nema sveti tekst ili molitvenu knjigu neupućenima ostavlja prostor za degradaciju. Bez obzira na obmanu, zarađivanje novca i jeftin senzacionalizam kojima je u današnje vrijeme izložen, on predstavlja smisao, duhovnu hranu i filozofiju života milijunima ljudi. Ili, kako je rekao jedan vudu svećenik: / Ono što je zaista tajnovito mora i ostat će tajnovito, ali sve što je oduvijek bilo vidljivo slučajnim prolaznicima mora biti poznato cijelome svijetu, bez zlouporabe. Ne protivimo se istraživanjima, ali nitko osobno ne može polagati pravo na naše zajedničko nasljeđe. Vudu je puno više od religije. Vudu je iskonska svrha, struktura i red. To je tumačenje prirodnih zakona kojima se svako ljudsko biće pokoravalo oduvijek. Zašto ne poslušati?

Vudu rječnik:

A – Afrika je kolijevka vudua, religije starije od 4000 godina.

B – Bubanj je neizostavan predmet u vudu ceremonija i smatra se svetom stvari korištenom u službi loi jer govori božanskim glasom.

C – Crna magija mnogima je prva asocijacija na vudu, iako je ona samo njegov negativan aspekt i prakticira se rijetko.

D – Dumballah je bog neba u obliku zmije. Izvor je mira i tišine, vlada umom i kozmičkom ravnotežom. Zmije se smatraju dobrim životinjama i jako su cijenjene u vudu.

E – Erzuli je duh boginje ljubavi. Poistovjećuje se s Djevicom Marijom, iako ima izraženu seksualnost.

F – Fetiš su objekti koji predstavljaju zaštitnike s određenom ulogom. Vjeruje se da su ispunjeni snagom duhova.

G – Groblje. Najviše ceremonija održava se upravo na tome mjestu. Osnova vudua je komunikacija s precima i božanstvima.

K – Krv. Žrtvovanje životinja sastavni je dio ceremonija. Kako bi mogao uslišiti molbe onih koji zatraže pomoć, loa uzima život. Meso ubijenih životinja nikada se ne baca, već služi kao hrana okupljenome narodu.

L – Loe su duhovi, glavne snage u svemiru i vladaju svim aspektima svakodnevnog života. Ima ih na stotine i svaki ima svoju osobnost, snagu, slabosti i omiljene predmete.

S – Svećenik i svečenica imaju ulogu posrednika između ljudi i duhova. Prilikom zavezivanja određenog loe, padaju u trans i bivaju zaposjednuti.

T – Talismani su predmeti koji najčešće štite od uroka, donose sreću, zdravlje i blagostanje. Izrađuju se, ovisno o namjeni, od raznih sastojaka koji uključuju dijelove životinja, biljke, tjelesne tekućine i sl.

V – Veve je ceremonijalni crtež izrađen na podu uoči same ceremonije. Uglavnom se za iscrtavanje ritualnih simbola koristi brašno.

V – Vudu lutkice mnogima su najčvršća poveznica s vuduom, što zapravo ne čudi pogledate li prodavaonice suveniru u New Orleansu. Međutim, više zastrašuje činjenica da se zbog zgrtanja novca tako olako banalizira bit religije, poistovjećujući je s nečim s čime nema puno veze.

Z – Zombiji nisu oživljeni mrtvaci kao što ih prikazuju u filmovima, nego ljudi koji su pod utjecajem posebne droge izgubili svijest. Nažalost, na Haitiju još uvijek postoji tajna praksa da se nekog otruje i učini robom.

Pruga Knin – Zadar (1)

Sukobi oko trase pruge

Studije za izgradnju pružne trase prema Zadru rađene su još za Austro-Ugarske Monarhije. Tako je 21. siječnja 1912. Carsko-kraljevski (C. k.) Odsjek za trasiranje u Zadru izradio projekte za dionice Zadar – Benkovac i Zadar – Đeverske – Bribir na pruzi Zadar – Drniš. Dana 25. veljače 1914. C. k. Odsjek za trasiranje u Zadru izradio je projekt za dionicu Benkovac – Kistanje – Smrdelj na pruzi Zadar – Očestovo – Drniš. No ostalo je na tome. Kasnije, u Jugoslaviji, tokom priprema za gradnju došlo je do ozbiljnih nesuglasica u pogledu trase pruge



Kolodvor Benkovac

U socijalističkoj Jugoslaviji Komisija za reviziju programa izgradnje Vlade Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) iz Beograda je na svojoj sjednici 25. svibnja 1952. razmotrila elaborat programa izgradnje željezničke pruge Knin – Zadar, koji je dostavila Glavna direkcija Jugoslavenskih željeznica (GDJŽ) pod brojem 10.093/1951., i donijela odluku kojim je odobrila program izgradnje pruge normalnoga kolosijeka Knin – Zadar, i to na relaciji Stara Straža – Radučić – Kistanje – Đeverska – Lične – Benkovac – Raštevica – Škabrnje – Zemunik – Babin Dub – Zadar.

Zakonom o društvenom planu Narodne Republike Hrvatske (NRH) za 1953., koji je Sabor NRH donio 4. veljače 1953., vrijednost osnovne investicijske izgradnje u 1953. bila je predviđena 21.939 milijuna dinara. Od toga je za željeznički promet bilo predviđeno 1.217 milijuna dinara, i to za željezničku prugu Knin – Zadar 485 milijuna dinara, a za izgradnju mostova na željezničkim prugama 732 milijuna dinara.

Odjel za komunalne poslove Savjeta za komunalne poslove Narodnog odbora (NO) kotara Benkovac se 27. travnja 1953. suglasio s izdavanjem dozvole za gradnju pruge Knin – Zadar.

U vezi s gradnjom pruge Knin – Zadar prof. ing. Jerko Alačević poslao je u svibnju 1953. sljedeći dopis i elaborat dr. Vladimiru Bakariću, predsjedniku Izvršnog vijeća NRH: »U više navrata sam nastojao da dođem do Vas po vrlo važnom pitanju izgradnje želj. pruge Knin – Zadar, ali mi nije uspjelo. Zato sam slobodan obratiti se ovim putem i zamoliti Vas gosp. Predsjedniče da tom pitanju posvetite onu pažnju koju ono zaslužuje. Naše Narodne Vlasti, zavedene netočnim tvrdnjama organa odgovorne Sekcije u Splitu, donijele su rješenje na štetu naše zemlje i sjev. Dalmacije, tj. da pruga Knin – Zadar prođe neproduktivnim dalm. kršem, a da mimoide plodna zemljišta. Zato sam slobodan zamoliti Vas gosp. Predsjedniče, da

dok je još na vrijeme, – dok radovi na pruzi nisu započeti – ne dozvolite izvedenje tog pogrešnog i po zemlju štetnog rješenja...

...U toku 1953. g. započeti će se s gradnjom pruge Knin – Zadar. Studije za trasu ove pruge vršile su se još za bivše Austro-Ugarske, a ponovo su započete 1951. g. Prije ponovne studije 23. III. 1951. g. jedna mješovita komisija sastavljena od političkih rukovodioca i stručnjaka utvrdila je da ova trasa ima potpuno lokalni karakter, tj. zadatak joj je da uključi što više stanovništva i plodnog zemljišta, odnosno da podigne ekonomsku vrijednost toga kraja... Nakon ove komisije 17. VI. 1951. g. predsjednik republike maršal Jugoslavije Josip Broz Tito prigodom svoje posjete Zadru uvidio je zanemarenost i ratnu poharanost toga kraja i nagovijestio je povezivanje sjeverne Dalmacije sa željezničkom mrežom u Kninu. Proučavanje gornje trase vršila je za račun investicija Savjeta za saobraćaj, Sekcija u Splitu i čisto iz vlastite pobude prof. ing. Alačević kao stručnjak i dobar poznavatelj kraja. Nakon dužih studija i Sekcija u Splitu a i prof. ing. Alačević iznijeli su svoje trase koje su se mnogo razlikovale. Da bi se odabrala najpovoljnija trasa održana je 31. VII. 1951. g. javna diskusija u DIT-u H. u Zagrebu. Na toj diskusiji Sekcija u Splitu zastupala je gledište da trasa treba da bude najkraća bez obzira na zemljišta kojim prolazi. Na ovaj način dobila bi se tehnički, ali ne i ekonomski najpovoljnija trasa. Obzirom na zaključak mješovite komisije od 23. III. 1951. g. prof. ing. Alačević zastupao je gledište da pruga Knin-Zadar nema magistralni značaj i treba da što bolje ekonomski posluži kraju kojim prolazi...

...Mjesto ponovne diskusije uspjela je Sekcija Split da mjerodavnima /Privrednom savjetu Hrvatske/ na osnovu svojeg "ekonomskog obrazloženja" prikaže svoju trasu kao najbolju i najjeftiniju, tako da je ona bez ikakvog obavještenja DIT-a H. predložena za izgradnju i u tu svrhu je izrađen glavni projekat baš za sporni srednji dio i raspisana je javna licitacija za 4. V. 1953. g. Nakon prve diskusije u DIT-u H. prof. Alačević je uspio pribaviti zvanične statističke podatke rezultat kojih će se iznijeti u nastavku, a da bi se dobila prava slika o trasi koja predstavlja "ideal trasiranja".

1/ U pogledu dužine trase od Knina-Zadra, ona Sekcije Split je 7-8 km a ne 22,5 km, odnosno 40 km kraća, ali zato prolazi nagnutom dubokim voderinama jako ispresjecanom laporovitim padinom, te je za 155 milijuna komercijalnih dinara skuplja u troškovima građenja od trase prof. ing. Alačevića, koja ide ravnim terenom, minimalnim padovima a za koju Sekcija Split tvrdi da je 400.000.000. – Din skuplja. Šef Sekcije u Splitu je zapisnički priznao 8. IV. 1953. g. da je njegova trasa za 50.000.000. – Din skuplja, a istim zapisnikom je utvrđeno /ing. Despot/ da je za 105.000.000. – Din skuplja od ing. Alačevićeve.

2/ Trasa Sekcije Split prolazi na svom srednjem dijelu krševitim i neplodnim zemljištem, dok trasa ing. Alačevića uključuje najplodnija zemljišta Jugoslavije, na kojima mogu da se gaje razne visoko vrijedne kulture kao u malo kojem drugom kraju naše zemlje... Prema statističkim podacima uz trasu ing. Alačevića ima 68.000 ha prvoklasne obradive zemlje, dok uz trasu Sekcije Split ima 37.200 ha obradivog zemljišta mnogo slabijeg boniteta. U pogledu stanovništva prema istim statističkim podacima na spornom dijelu trasi prof. Alačevića gravitira oko 52.000 stanovnika a trasi Sekcije Split oko 23.500 stanovnika...

...Trasa Sekcije u Splitu osim prednosti što je najkraća nema drugih povoljnosti...«

(nastavit će se)

U galeriji »U predvorju«

»Slikajte ono što vidite«

»Slikajte ono što vidite«, riječi su stručnog i umjetničkog voditelja **Sekcije Aleksandera Forenbachera**, akademskog slikara. Riječ je o trećoj skupnoj izložbi prijateljske udruge **A.M.A.C.I.Z**, točnije njihove likovne sekcije, koja je u galeriji »U predvorju« izlagala i 2003. i 2011.



Likovna sekcija AMACIZ djeluje u sklopu Društva diplomiranih inženjera i prijatelja kemijsko-tehnološkog studija – *Almae Matris Alumni Chemicae Ingeniariae Zagrebiensis* (AMACIZ). Njeguju tradiciju Fakulteta kemijskoga inženjerstva i tehnologije kroz znanost i

kulturu te potiču razvoj izobrazbe članova kroz raznovrsne stručne, kulturne i društveno-zabavne aktivnosti.

Članovi likovne sekcije su slikari amateri, kemičari zaposleni na Zagrebačkome sveučilištu i u kemijskom gospodarstvu grada Zagreba, studenti Zagrebačkog sveučilišta i slikari amateri drugih struka bez obzira na dob i stupanj profesionalne naobrazbe. Stručni i umjetnički voditelj sekcije je akademski slikar i likovni pedagog Aleksander Forenbacher. Na izložbi se predstavilo 27 članova u tehnikama uljnih pastela, akvarela, akrila, ulja na platnu, ugljena i tempere. Autore se može svrstati u skupinu krajnje intenzivnoga i ekspresivnoga kolorizma i autore prigušenoga kolorizma, koji se izražavaju kroz široku paletu tema: mrtva priroda, pejzaži, veduti, portreti i animizam kroz prikaz majke i mladunčeta. Pročelnica sekcije Vesna Hrust na otvorenju je zahvalila organizatoru izložbe, svojim članovima te izrazila želju da Udruga željezničara slikara »Plavo svjetlo« izlaže u prostorijama njihova dekanata.

Izložba je otvorena od 5 lipnja do 2. srpnja 2014.

Izložba slika Milana Stunje

/ Piše: Vlatka Škorić

Nježna emotivna impresija

U galeriji »Sunce«, koja djeluje u sklopu zagrebačke tvrtke **URIHO**, u četvrtak 12. lipnja otvorena je 10. samostalna izložba slika umirovljenog željezničara slikara **Milana Stunje**. Stunja je u sklopu izložbe »Emotivna impresija« izložio više od dvadeset ulja na platnu s motivima zagrebačkih veduta te sa sakralnim i pejzažnim motivima.

Milan Stunja jedna je od osnivača Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«, član je i udruga »Ljubo Babić« iz Jastrebarskog te »Fortuna Art« iz Zagreba, a suradnik je ULU-a »Akademija Art«. Slikanjem se bavi od 1986. kada je svoje radove prvi put izložio na skupnoj izložbi članova likovne udruge »Bundek« u Mjesnoj zajednici Središće. Od tada do danas sudjelovao je na oko 250 likovnih kolonija, 200 skupnih izložbi, a oko 200 svojih radova darovao je u humanitarne svrhe.

Stunju kao slikara odredio je zavičaj. Rođen u Zagrebu, odrastao je i živi u Petkovu Bregu, malome idiličnome mjestu između Samobora i Jastrebarskog, u kraju koji je dao niz zapaženih umjetnika pejzažista od grofa Stjepana Erdedyja preko Ljube Babića i Kamila Tompe do Nikole Raisera. Onaj tko poznaje taj kraj neće se čuditi motivima šumaraka, vode, blagih brežuljaka, cvijeća i šipražja na Stunjinim slikama. Osim što je naslijedio nešto iz »vode, tla i zraka« toga kraja, Stunja se likovno školovao na Rokovu perivoju, u klasi Vere Lalin, a podučavao ga

je i akademski slikar Željko Uremović. To mu je pomoglo u brušenju talenta, ali unatoč tomu Milan je ostao vjeran svomemu »rukopisu« - debelom, snažnom i moćnom nanošenju uljane boje *špahtlom* u velikim pejzažima u ulju, a kista se laćao tek u nježnim akvarelima pejzaža i baveći se sakralnim temama. Osim ulja i akvarela radi i akrilike i u kombiniranim tehnikama. Ni agresivna gesta *špahtlom*, ni odabir jarkih boja nisu naškodili krajnjem dojmu koju ostavljaju slike – nježnu emotivnu impresiju. Stunja vidi i slika ono što mi ne vidimo, nešto pokraj čega svakodnevno prolazimo i o čemu ne razmišljamo. Njegova zadnja izložba podsjetnik je na to da u životu osim strke, žurbe, ljutnje i brige ima i lijepih, mirnih i nježnih trenutaka, samo ih treba vidjeti i osjetiti.

Otvorenje izložbe vodio je direktor URIHO-a Josip Držajić, o slikaru je govorila Vlatka Škorić, svoje stihove čitala je slikarica i pjesnikinja Sanja Kozlića, a glazbeni ugođaj uz francuske i ruske šansone priredio je Željko Puntijar Valentino na harmonici.

HKUD „Željezničar“ Osijek

/ Piše: Nenad Katanić

Najmlađi izvodači oduševili

U osječkom Domu željezničara, svojim nastupom 8. lipnja najmlađi članovi osječčkog HKUD-a oduševili su publiku.

Niz aktivnosti osječčkog HKUD-a nastavljen nastupom najmlađih članova društva. Iako su vrlo mladi, neki i predškolskog uzrasta, vrlo ozbiljno su shvatili nastup na sceni te s puno entuzijazma iznijeli program koji je trajao preko sat vremena.

Program je započeo točkom „Aj za milim, aj za dragim“ pripremne skupine. Publiku je potom oduševio nastup dječje skupine koja je izvela točku „Oj dorate, dorate“ dječje plesove Slavonije. Pripremna skupina je točkom „Evo moga sela malenoga“ izvela sljedeći splet plesova i pjesama sa vrlo visokim umjetničkim dojmom.

„Guščići, na pašu idemo“ – vesela dječja skupina izvela je splet dječjih pjesama i igara sa područja Bilogore, Moslavine i Posavine. Pripremna skupina je ostala je zemljopisno u Posavini i izvela je točku sa plesovima i pjesmama iz tog kraja pod nazivom „Posavčica od glave do pete“.

Zatim su tamburaši izveli niz popularnih tamburaškim skladbi. Program je zaključen nastupom dječje skupine „Strina rodo, kuda ćeš?“ koji je oduševio publiku. Također je bio i impresivan zaključni nastup pripremne skupine pod naslovom „Lepo naše Međimurje“ sa plesovima iz naslovljenog kraja.

Ragbi klub »Lokomotiva«

Entuzijizam – osnovni pokretač

Za ragbijaše »Lokomotive« protekla je sezona bila jako dobra. Nakon pobjede nad riječkom »Vileniom«, seniorska momčad izborila se za ulazak u prvu ligu, a sve tri omladinske momčadi nastupile su na završnome turniru Prvenstva Hrvatske.

Ragbi u Hrvatskoj nije previše popularan sport, no u svijetu ragbi po važnosti zasigurno spada u sportove prve kategorije. Tome svjedoči i podatak da se u Europi prvenstvo igra u četiri skupine. Reprezentacije iznimne kvalitete kao što britanska, francuska ili irska natječu se posebno. Seniorski Hrvatske natječu se u B skupini, no hrvatska liga je amaterska i po tim je principima organiziran rad klubova. Povremenu popularnost i povećano zanimanje za taj sport i hrvatsku reprezentaciju »podgrijavaju« nastupi igrača hrvatskog porijekla koji igraju u Australiji i Novome Zelandu.

Nakon što se rasformirala seniorska momčad »Lokomotive«, u Klubu su se 1994. odlučili za pokretanje vlastite škole ragbija. Bio je to rad na duge staze koji sada konačno daje rezultate. Seniorska momčad trenutačno se natječe u Drugoj hrvatskoj ligi – skupina sjever. Kao prvoplasirana momčad u drugoj ligi »Lokomotiva« je za ulazak u prvu ligu odigrala utakmicu protiv posljednje plasirane ekipe u prvoj ligi, riječke »Vilenije«. Utakmica je igrana 14. lipnja u Rijeci i »Lokomotiva« je pobijedila rezultatom 36 : 12. Na taj način »Lokomotiva« je zaslužila prvoligaški status. Pred upravom Kluba sada je dvojba je li u ovome trenutku bolje ostati u drugoj ligi i istodobno nastupati u drugoj austrijskoj ligi u kojoj igraju i slovenski klubovi ili igrati protiv puno jačih ekipa u prvoj ligi. Naime, momčad »Lokomotive« sastavljena je od vrlo mladih igrača i pitanje je koliko bi im koristile utakmice protiv puno snažnijih ekipa.

Seniorska ekipa formirana je nakon 12 godina kako bi mladi igrači po isteku juniorskog staža imali gdje nastaviti igrati. Danas za seniorsku ekipu igraju četiri juniora, a dolaze i novi mladi igrači. Seniore uspješno vode sportski direktor Luka Marić – Bomba i trener Filip Mijić:

/ U ekipi nemamo starijih i iskusnih igrača i u ovome trenutku možda je važnije da se ekipa što bolje uigra kako bi za nekoliko godina mogla ravnopravno igrati s najboljim hrvatskim seniorskim momčadima. Igranje u Sloveniji i Austriji iziskuje manje napora i ulaganja u putovanja jer se igra u Ljubljani, Mariboru i Grazu, a najudaljenije je putovanje u Innsbruck.

Krajem svibnja finale Prvenstva Hrvatske za sve mlađe uzrasne kategorije igrano je u Zagrebu. U sportskome centru »Savica« »Lokomotiva« je besprijekorno organizirala turnir, a na finalnome turniru su kao najbolje u skupini sjever nastupile njezine sve tri momčadi: U 14, U16 i U18. Šef struke svih mladih uzrasnih kategorija je Zdravko Mijić.

Najmlađa ekipa U14 zauzela je četvrto mjesto, a nakon poraza u finalnoj utakmici kategorije U16 »Lokomotiva« je zauzela drugo mjesto. Prvo mjesto zaslužen je osvojila splitska »Nada«. Najatraktivnije uta-



kmice igrale su se na turniru U18. Uz nešto slabiji »Zagreb«, u finalu su nastupili ekipe »Nada«, »Sinj« i »Lokomotiva« u kojima nastupa osam juniorskih reprezentativaca Hrvatske. Igrači tih triju klubova činili su hrvatsku reprezentaciju koja je nastupila na juniorskome prvenstvu Europe u Poljskoj. Nakon što je »Nada« s lakoćom savladala momčad »Zagreba«, u drugu utakmicu »Lokomotiva« je uložila puno napora i bila bolja od »Sinja«. Nakon te utakmice igrano je finale u koje je ekipa »Nade« ušla manje iscrpljena i nakon ravnopravne borbe postala prvak Hrvatske. »Lokomotiva« se morala zadovoljiti drugim mjestom. Najveći problem u radu Kluba je nemogućnost treniranja na vlastitim igralištu. Naime, »Lokomotiva« djeluje na Kajzerici u Zagrebu. Igrači za školu ragbija regrutiraju se s područja Trnskog, Kajzerice i Sigeta. Ti se tereni preuređuju, pa mlađe uzrasne kategorije nastupaju na dijelu igrališta s umjetnom travom. Status »Lokomotive« na Kajzerici je upitan. Djelomično se trenira i na igralištu na Savici. Konstanta Kluba od 1978. je tajnik Milivoj Vrga. Osim što je osam godina istodobno obavljao tajnički posao i bio izbornik juniorske momčadi, radio je i u logistici:

/ Uvijek sam se nalazio u logistici. Nisam imao ambicija biti trener ili sudac. Tajnik je taj koji sve organizira i povezuje, i to je moj posao. Mi smo svi amateri. Rezultatima smo se uspjeli izboriti za to da trener mladih kategorija Zdravko Mijić ima status profesionalca Zagrebačkoga sportskog saveza. U klubu imamo 90 registriranih igrača i osim trenerima i predsjedniku Zlatku Mihaljeviću i Iliji Stjepanoviću veliku zahvalnost dugujemo roditeljima naših igrača koji doista puno doprinose. Tako nam je Nikola Perica omogućio da treniramo na terenima na Savici. Sve se radi u amaterskome duhu, a osnovni pokretač svih aktivnosti u klubu je entuzijizam.

U sljedećih nekoliko godina seniorska momčad Kluba želi nastupati u prvoj ligi i ravnopravno se natjecati s najboljim ekipama kao što su »Nada«, »Sinj«, »Zagreb« i »Makarska«. Rad s mladim igračima daje rezultate. Cilj je zadržati najbolje igrače u seniorskoj ekipi i pokušati spriječiti osipanje, odnosno raditi na tome da igrači nastave igrati i kada upišu fakultete.

Vinkovci

/ Piše: Nikola Mihaljević-Nikica

18. prvenstvo željezničara u tenisu

Teniski klub »Vinkovci« osamnaesti put bio je domaćin Prvenstva željezničara u tenisu, koje je 24. i 25. svibnja održano u Vinkovcima.

Na Prvenstvo željezničara u tenisu odazvali su se tenisači iz Hrvatske i Srbije.

Prvenstvo se igralo u tri skupine. U prvoj jakosnoj skupini pobijedio je Mario Kukulić iz Zagreba, a drugo mjesto osvojio je Mile Milić iz Lajkovca.

U drugoj jakosnoj skupini dobrom igrom iznenadio je Branko Šarić, koji je pobijedio Jablana Obradovića iz Beograda, a u skupini parova pobjednici su bili Nikola Mihaljević-Nikica i Tibor Šalaj iz Subotice, koji su u finalnom meču pobijedili Šandora Čifčaka i Lasla Bencea iz Subotice.

Dodijeljene su i dvije medalje za *fairplay*, i to Martinu Babiću iz Požege i Neni Kladariću iz Slavonskog Broda.

Medalje i nagrade podijelio je predsjednik Teniskog kluba »Vinkovci« Petar Šimić.

/Iz svijeta



/Bietigheim



/ Foto: Ante Klečina

/Semmeringbahn

/ Foto: Dragutin Staničić

