

ŽELJEZNIČAR

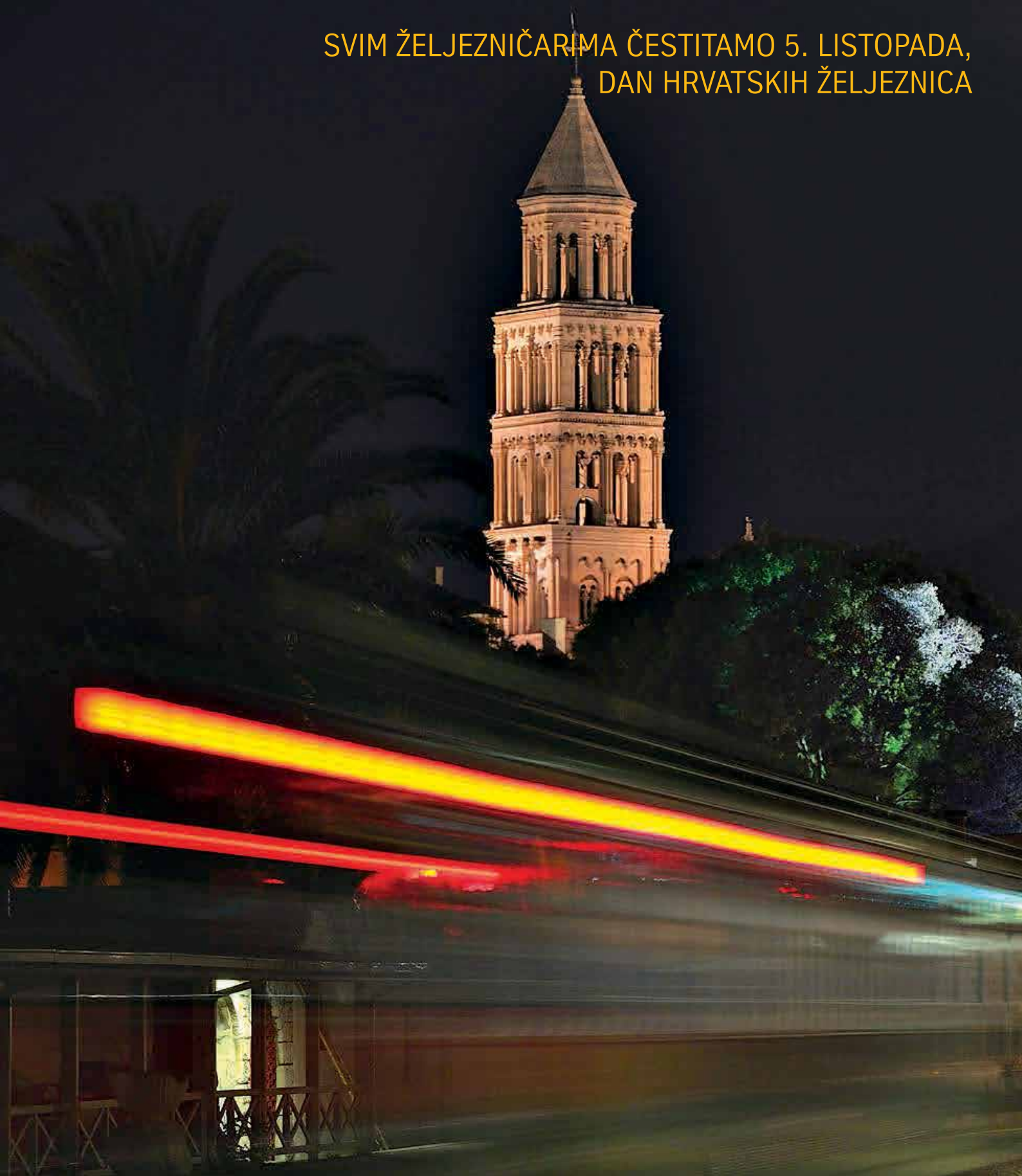
broj 826/ rujan 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

SVIM ŽELJEZNIČARIMA ČESTITAMO 5. LISTOPADA,
DAN HRVATSKIH ŽELJEZNICA



/Innotrans 2014.

Čak 139.000 posjetitelja

Ovogodišnji Innotrans trajao je od 23. do 26. rujna, a organizator Berlinski sajam (Messe Berlin GmbH) proglasio ga je odličnim u odnosu na broj izlagača i posjetitelja.

Dr. Christian Göke, direktor Berlinskog sajma, rekao je da se Innotrans ponovno pozicionirao na mjesto lidera među sajamovima željezničkih industrija. Broj posjetitelja narastao je 10 % u odnosu na 2012. godinu, kao i površina izlagačkog prostora. Ovogodišnji Innotrans imao je 140 svjetskih premjera, 145 vozila izloženih na vanjskome dijelu sajma, 2758 izlagača iz 55 država i 139 tisuća posjetitelja. S obzirom na visoku specijaliziranost sajma, njegovi su ovogodišnji rezultati fantastični.

Od zanimljivijih izložaka među vozilima svakako treba izdvojiti »Alstomov« električni vlak Coradia Continental i tramvaj Citadis Compact. Riječ je o razvoju platformi s kojima je »Alstom« već relativno dugo prisutan na tržištu. Talijanska tvrtka »AnsaldoBreda«, koja u međunarodnim krugovima katastrofalno stoji zbog fijaska s vlakovima za željeznice Danske, Nizozemske i Belgije, izložila je vlak za visoke brzine koji je razvila u suradnji sa »Bombardierom«. »Bombardier« je izložio niz vozila, među ostalima i lokomotivu TRAXX i katni vlak za Njemačku željeznicu DB Twindexx Vario IC. Među proizvođačima vozila izlagalo je i nekoliko turskih proizvođača – »Durmazlar« se predstavio tramvajem Silkworm i lakotračničkim vozilom Green City, a »Istanbul Ulasim« s novim tramvajsko-lakotračničkim vozilom za najveći grad Turske nazvanim jednostavno Istanbul tram.

/ Piše: Toma Bačić
/ Foto: Dragutin Staničić



/ IZ SADRŽAJA

/4 Innotrans 2014.

/7 Željeznica mora postati važniji dio turističke ponude



/8 Dan Grada Ogulina

/10 Razgovor s prof. dr. sc. Stjepanom Lakušićem

/12 Remont dionice Koprivnica – Botovo



/16 Poslovanje HŽI-a u prvih sedam mjeseci 2014.

/30 HKUD »Željezničar« Zagreb u Turskoj

/36 Putovanja: Srce Indije

Protekli mjesec obilježilo je nekoliko događaja. Velike količine kišnih oborina poremetile su uobičajeni ritam života u zemlji. U obrani od poplava bile su angažirane sve raspoložive snage i uz velike napore spriječene su teže posljedice. Željeznica također nije ostala pošteđena. Zbog oborina, odrona zemlje i poplava, dana 13. rujna za promet su bile zatvorene pruge Pleternica – Požega, Čakovec – Mursko Središće i Karlovac – Kamanje te magistralna pruga između Lipovljana i Banove Jaruge. U Koprivnici je voda prodrla u postavicu i oštetila signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje.

Na pruzi između Labina Dalmatinskog i Kaštel Starog 11. rujna na prugu se odronila stijena, zbog čega je lokomotiva iskočila iz tračnica. S obzirom na okolnosti, sreća u nesreći je da su strojovođe Tomislav Knežić i Anto Franjić prošli s lakšim ozljedama te da nitko od putnika nije ozlijeđen. Zahvaljujući zalaganju mjerodavnih službi te neprekidnome radu posade pomoćnog vlaka iz Tehničkih servisa željezničkih vozila koji su osvojili lokomotivu na tračnice, promet je bio ponovo uspostavljen za tri dana.

U Berlinu je od 23. do 26. rujna održan Innotrans, veliki sajam željezničke industrije. Na sajmu su prikazana najnovija dostignuća iz područja željezničke tehnologije, infrastrukture, javnog prijevoza, gradnje tunela i uređenja interijera. Među više od 2758 izlagača iz cijelog svijeta na sajmu su izlagali i hrvatski predstavnici RŽV Čakovec, TŽV »Gredelj« i ALTPRO. O berlinskome sajmu više će riječi biti u sljedećem broju »Željezničara«.

Nastavljena je i obnova na dvije lokacije na riječkoj pruzi. Nakon što privedu kraju radove od Skrada do Moravica i u kolodvoru Moravice, »Pružne građevine« nastavit će radove na relaciji prema Ogulinu. Riječ je o 29,5 kilometara dugoj dionici. Istodobno zajednica ponuditelja koju čine »Swietelsky« i »Pružne građevine« izvodi radove na 14,2 km dugoj dionici od Koprivnice do državne granice. Prema riječima radnika HŽ Infrastrukture, radovi su organizirani besprijekorno. Kao prijevoznik angažiran je teretni operator RTS koji za prijevoz tučenca iz Okučana koristi tri dizelske i jednu električnu lokomotivu.

Najava HŽ Putničkog prijevoza o ukidanju noćnog vlaka broj 824/825 i svođenju veza između Zagreba i Splita na samo jedan par vlakova dnevno izazvala je burne reakcije. Istodobno je hrvatska vlada najavila strategiju »Hrvatska 365« usmjerenu na produljenje turističke sezone. Okrugli stol na temu uloge željeznice u toj strategiji potaknuo je Sindikat prometnika vlakova Hrvatske na okruglome stolu održanome 11. rujna u Splitu.

O suradnji znanosti i primjeni domaćih inovativnih rješenja na željezničkoj infrastrukturi razgovarali smo s prof.dr.sc. Stjepanom Lakušićem, pročelnikom Katedre za željeznice pri Građevinskome fakultetu Sveučilišta u Zagrebu.

Na kraju svim željezničarima čestitamo 5. listopada, Dan Hrvatskih željeznica.

Branimir Butković
Glavni urednik lista »Željezničar«

/ IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR
list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.; Za nakladnika: **Renata Suša**;

Glavni urednik: **Branimir Butković**; Jezična urednica: **Nataša Bunijevac**; Priprema za tisak: **Lidija Torma**; Obrada fotografija: **Gordana Petrinjak**;

Uredivački odbor: **Marko Car, Vlatka Škorić, Martina Elizabeta Lovrić, Katarina Rakas, Sanja Vučić**;

Dizajn: **Oskar Pigac**

Fotografiju na naslovnici snimio: **Ante Klečina**;

Adresa uredništva: **Zagreb, Mihanovićeve 12**; Telefon: **01/4534 288**; Telefaks: **01/457 21 31**

e-mail: **zeljeznicar@hzinfra.hr**; **www.hzinfra.hr**

Naklada: **3600 primjeraka**

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

Innotrans 2014.

Izlagачi iz 55 zemalja

Međunarodni sajam željezničke tehnologije Innotrans 2014. održan je od 23. do 26. rujna u Berlinu. Ove godine na njemu je izlagalo 2758 izlagачa iz 55 zemalja.



Na štandu RŽV Čakovec

Osim novosti iz željezničke tehnologije, sajam obuhvaća i segmente unutarnjeg opremanja, željezničke infrastrukture, javnog prijevoza te gradnje tunela.

Hrvatska gospodarska komora predstavila je cjelokupnu hrvatsku željezničku industriju katalogom »Railway Industry in Croatia«. Od hrvatskih tvrtki na Innotransu su bili »Altpro«, »Končar Elektroindustrija«, TŽV »Gredelj«, Radionica željezničkih vozila Čakovec, »Đuro Đaković Specijalna vozila«, »Đuro Đaković Strojna obrada« i »Tromont«.

Sajam i hrvatske izlagачe u Berlinu obišli su ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić u pratnji veleposlanika RH u SR Njemačkoj Ranka Vilovića te čelni ljudi HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga.

»Altpro« je renomirana tvrtka koja niz godina sudjeluje na sajmu i svojim inovativnim tehničkim rješenjima i segmentima u sustavima za signalno-sigurnosne uređaje uspješno plasira svoje proizvode u Hrvatskoj i svijetu.

Samohodni vagon za prijevoz rasutog tereta iz RŽV-a Čakovec pobudio je veliko zanimanje na sajmu. Za razliku od tipičnih vagona za prijevoz rasutog tereta, taj vagon opskrbljen je vlastitim motorom te se može kretati bez pomoći lokomotive. Isto tako, hidraulični sustav



Innotrans je kombinacija stručnih predstavljanja novosti u željezničkim sustavima i sustavima javnog prijevoza te izložbe tračničkih vozila. Na njemu su bili prisutni proizvođači željezničke opreme iz gotovo cijelog svijeta, kao i vodeći ljudi željezničkih tvrtki te projektanti i zainteresirani ulagači.

Na kolosijecima sajma izložena su mnogobrojna vozila: vlakovi velikih brzina, lokomotive, putnički vagoni, regionalni i prigradski vlakovi, tramvaji, specijalizirani teretni vagoni, pružna vozila te specijalna vozila za potrebe gradnje i održavanja infrastrukture.

i prilagodljiva vrata sa strane omogućuju vagonu rasipanje materijala u kontroliranim i sigurnim uvjetima.

Nakon sajma, po tračnicama Europe, ali i šire, brojne željezničke i gradske uprave, korisnici usluga u putničkom i teretnom prijevozu moći će se uvjeriti u kvalitetu novih vozila, njihovu štedljivost i praktičnost, uživati u njihovu suvremenome dizajnu i udobnosti. Radnicima na gradnji i održavanju uz pomoć niza novih strojeva, alata i instrumenata olakšat će se svakodnevni rad te omogućiti siguran i brz promet.

Opća skupština CER-a

Lochmanu mandat na još tri godine

U Berlinu je 22. rujna, dan prije otvaranja međunarodnog sajma prijevoza InnoTransa, održana 53. opća skupština CER-a (Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture).

Nakon uvodnoga govora Huga Gratzta, šefa Odjela za željeznice u Saveznom ministarstvu za promet i digitalnu infrastrukturu, imenovani su novi članovi Upravnog odbora CER-a Michele Elia (Talijanske državne željeznice – FSI) i Daniel Kurucz (Češke željeznice – ČD), a Ahti Asmann (Estonske željeznice – EVR) imenovan je potpredsjednikom Upravnog odbora.

Na početku radnoga dijela sjednice ukratko su izložene glavne institucionalne promjene koje su se dogodile s novim, osmim zasjedanjem Europskog parlamenta, kao i predviđene promjene s obzirom na formiranje nove Europske komisije početkom jeseni te njihov mogući utjecaj na političko odlučivanje u EU-u. Na skupštini su sudjelovali predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture (HŽI) Renata Suša i član Uprave mr. sc. Ivan Vuković.

Izvršni direktor CER-a Libor Lochman podsjetio je sudionike na dokument o CER-ovoj strategiji koji je sastavljen u tri verzije (dugo, kratkoj i verziji na dvije stranice) da potpomogne CER-u u lobiranju tijekom sljedećeg mandata EK-a u razdoblju od 2014. do 2019. Također je ukratko predstavljena studija o učinku željeznice na gospodarstvo (*economic footprint study*) koju će CER 15. listopada predstaviti europskim donositeljima odluka. Što se tiče Četvrtoga željezničkog paketa, očekuje se da će Europski parlament promijeniti pristup samome paketu s obzirom na nove izvjestitelje, kao i buduće pregovore s Vijećem. Vijeće je 5. lipnja postiglo politički dogovor oko tzv. tehničkog stupa. Talijansko predsjedništvo počelo je



Libor Lochman

raditi na Direktivi 2012/34 o uspostavi jedinstvenoga europskog željezničkog prostora i Uredbi 1370/2007 o usluzi javnoga željezničkog i cestovnog prijevoza putnika, iako su brojne države članice izrazile želju da se usredotoče na trilateralne neslužbene pregovore o tehničkom stupu.

Nakon što su prikazani očekivani CER-ovi rezultati u 2014. i izneseni prijedlozi proračuna za 2015. koji bi iznosio 4,5 milijuna eura, izabran je novi revizor Guy Schwinninger (Luksemburške državne željeznice – CFL) i donesena je odluka o produljenju mandata izvršnog

direktora Libora Lochmana na još tri godine.

Članovi CER-a potom su informirani o tome da se od 1. rujna na dobrovoljnoj osnovi može potpisivati dokument Europski opći uvjeti i rokovi za korištenje željezničke infrastrukture (E-GTC-I) koji su usvojili Reil Net Europe (RNE) i Međunarodni odbor za željeznički promet (CIT). Taj dokument usklađuje uvjete za korištenje željezničke infrastrukture, što je tržišni zahtjev za željeznička poduzeća koja se bave međunarodnim putničkim i teretnim prijevozom, osobito na europskim teretnim željezničkim koridorima (RFC). Kako je dogovoreno na zadnjoj Općoj skupštini, CER je potpisao izjavu da pristupa PRIME-u, platformi Europske komisije namijenjenoj upraviteljima infrastrukture te je sudjelovao na njezinome trećem sastanku. Sljedeća Opća skupština CER-a bit će održana 22. siječnja 2015. u Bruxellesu.

/ Izvor: Europska komisija

/ Prevela i prilagodila: Elena Lalić

Europska komisija

11,9 milijardi eura za poboljšanje veza

Europska komisija je 11. rujna 2014. pozvala države članice da predlože projekte koji bi se sufinancirali iz EU-ovih fondova u iznosu od 11,9 milijardi eura, a čija je svrha poboljšanje europskih prometnih veza. Navedeni iznos najviši je iznos koji je EU namijenio za sufinanciranje prometne infrastrukture. Za dostavu ponuda državama članicama zadan je rok do 26. veljače 2015.

Sufinanciranje će biti usmjereno na devet glavnih prometnih koridora koji će zajednički činiti osnovnu prometnu mrežu i djelovati kao gospodarska »žila kucavica« jedinstvenog tržišta Unije. Time se planiraju ukloniti tzv. uska grla, korjenito bi se promijenile veze između istoka i zapada, a prekogranični prijevoz bio bi učinkovitiji za poduzeća i građane u cijeloj Europskoj uniji.

Potpredsjednik Europske komisije Siim Kallas komentirao je:

/ Promet je temelj učinkovitoga gospodarstva Europe i prema tome, ulaganje u prometne veze kako bi se poticao gospodarski oporavak važniji je nego ikada prije. Europa bez dobrih prometnih veza neće moći rasti ili napredovati. Države članice trebaju iskoristiti ovu priliku kako bi ostvarile bolje veze, bile konkurentne te brzo

i jednostavno pružale prijevozne usluge građanima i poduzećima. Iznos koji je Europska unija namijenila za sufinanciranje prometa je utrostručen i on sada iznosi 26 milijardi eura u razdoblju od 2014. do 2020. Za usporedbu, u razdoblju od 2007. do 2013. riječ je bila o iznosu od osam milijardi eura. Taj iznos Europska unija će isplaćivati uz pomoć novog instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF). Navedeno predstavlja prvu tranšu novog načina sufinanciranja koji će biti na raspolaganju za razvoj prometa. Ukupno gledajući, navedene inovacije (utrostručivanje iznosa namijenjenog za sufinanciranje prometa te donošenje odluke da se težište stavi na financiranje devet glavnih EU-ovih prometnih koridora) predstavljaju najradikalniju reorganizaciju politike prometne infrastrukture Europske unije od 1980-ih godina.

Osnovna mreža koju treba uspostaviti do 2030. povezivat će 94 glavne europske luke s mrežom željeznica i cesta, 38 ključnih zračnih luka koje su željeznicom povezani sa glavnim gradovima, 15.000 kilometara željezničkih pruga nadograđenih za vlakove velikih brzina te 35 prekograničnih projekata za smanjenje broja tzv. uskih grla.

Europska komisija sufinancirat će najkonkurentnije projekte te će se usredotočiti na devet glavnih prometnih koridora u Europi. Također, uvjet je da država članica sufinancira projekt. Rezultati natječaja bit će objavljeni tijekom ljeta 2015. godine.

Renata Suša - predsjednica Uprave HŽI

U ponedjeljak 25. kolovoza 2014. na dužnost predsjednice Uprave HŽ Infrastrukture stupila je Renata Suša, prva žena u povijesti hrvatskih željeznica na tome položaju.

Na dužnost predsjednice Uprave HŽ Infrastrukture stupila je s radnog mjesta potpredsjednice za investicije u tvrtki Nova europska ulaganja d.o.o. Radno iskustvo stekla je kao direktorica Odjela investicija, procjena i savjetodavnih usluga u tvrtki Colliers International d.o.o., voditeljica projekata u Hypo Alpe-Adria-Banci d.d. te poslovna analitičarka u tvrtki Deloitte d.o.o.

Radila je na procjeni nekretnina, analizi i aktivnome pronalaženju investicijskih prilika, na analizi i pripremi poslovnih planova, na izradi studija utrživosti, studija isplativosti ulaganja, studija najbolje namjene za velika ulaganja, savjetovanju u fazi izrade prostorno-planske dokumentacije te na savjetovanju na projektima javno-privatnog partnerstva. Nakon završenog MIOC-a, Renata Suša diplomirala je 2004. na Ekonomskome fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, smjer Financije.



/ Piše: Ivana Čubelić

/ Foto: Branimir Butković

Luksuzna putovanja

Nostalgичno putovanje i po Hrvatskoj

Privatni turistički vlak »Classic Courier« na svojem putovanju 15. i 16. rujna zaustavio u Splitu, a 17. i 18. rujna u Zagrebu.

Prijevoz vlakom organizirala je turistička agencija »Rail Event«, vodeća svjetska agencija za organiziranje putovanja vlakom. Vlak »Classic Courier« u svom sastavu ima devet vagona sagrađenih od četrdesetih do osamdesetih godina prošlog stoljeća. U vagonima su smješteni dva restorana, jedan bar, odjelci sa šest ili četiri sjedala, a osobito atraktivan je salonski vagon s pijaninom.

/ Očaran sam vlakom i veselim se tome da je »Rail Event« kao svoje odredište odabrao upravo Split. Svi mi koji smo imali priliku vidjeti vlak, ljubazno osoblje i zadovoljne putnike posebno smo zadovoljni. Ti vlakovi nas vraćaju u romantična vremena kada je putovanje njima bilo užitak i kada se razvijao osjećaj bliskosti među ljudima i s mjestima – izjavio je Branko Radačić, šef podregije Split Regije Jadran HŽ Putničkog prijevoza.

Nakon organiziranja vožnji posebnih vlakova kojima su u suradnji s turističkom agencijom PTG u posjet Hrvatskoj stigli engleski zaljubljenici u željeznicu, posebnog vlaka u suradnji s talijanskom agencijom »Ergon« i

carskog vlaka »Majestic Imperator« i ovom se prilikom HŽ Putnički prijevoz pokazao kao uspješan partner u organizaciji zahtjevnih putovanja posebnim vlakovima. Organizatori iz turističke agencije »Rail Event« i ovom su prilikom iskazali oduševljenje realizacijom vožnje vlaka, gostoljubivošću organizatora i ljepotama Hrvatske.



Vlak je krenuo iz Züricha i nastavio vožnju na relaciji Bled – Trst – Split – Zagreb – Ljubljana. Vlakom je u Hrvatsku stiglo više od 200 gostiju iz Švicarske koji su uz prirodne ljepote koje su razgledali iz vlaka vrijeme provodili u obilasku Splita i Zagreba. Time je još jedanput potvrđena atraktivnost tih turističkih lokacija.

Okrugli stol SPVH

Željeznica mora postati važniji dio turističke ponude

Sindikata prometnika vlakova Hrvatske (SPVH) je 11. rujna u gradskoj knjižnici »Marko Marulić« u Splitu organizirao okrugli stol na temu »Je li turističkoj strategiji Hrvatska 365 potreban HŽ Putnički prijevoz 365?«. Povod za skup jest skoro ukidanje brzih vlakova br. 824/825 koji voze na relaciji Zagreb – Split – Zagreb, čime će se željeznička povezanost Splita i Zagreba svesti na samo jedan par vlakova dnevno. Skup je propitivao ideju treba li i željeznički promet biti dio nove turističke strategije.



Skup je vodio Anto Iličić, tajnik SPVH. Na početku skupa Iličić je ukratko predstavio problematiku skupa. Naime, željeznička će putnička veza uskoro spasti na jedan par vlakova dnevno. Tako mnogi međunarodni vlakovi koji u večernjim satima stižu u Zagreb više neće imati noćnu vezu za Split koju su koristili mnogobrojni putnici, osobito mladi turisti.

Tijekom ljeta Hrvatska turistička zajednica predstavila je ogledni program produljenja turističke sezone, odnosno program za turističku predsezonu i podsezonu (PPS). U sklopu programa Hrvatska turistička zajednica i Ministarstvo turizma žele konkretnim akcijama i financijskim sredstvima pomoći rad turističkog sektora u turističkim mjestima kako bi se privukao što veći broj turista tijekom tzv. vanezonskih mjeseci. Konkretno, prve akcije koje se poduzimaju odnose se na jesen. Cilj SPVH-ova okruglog stola bio je okupiti stručnjake iz raznih sektora, političare i druge donositelje odluka kako bi se HŽ Putnički prijevoz, pa i HŽ Infrastrukturu, potaknulo na to da se uključe u aktivnosti programa Hrvatska 365.

Tijekom uvodne prezentacije Iličić se osvrnuo i na ponudu autobusnih prijevoznika koja je cjenovno i vremenski nešto povoljnija od prijevoza vlakom. No, prednosti vlak svakako su udobnost putovanja, ponuda vagonskog restorana te dodatni sadržaji.

Željeznicom stiže samo 0,6 % turista

Prvu stručnu prezentaciju održala je prof. dr. sc. Lidija Petrić s Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Splitu. Profesorica Petrić članica

je Znanstvenog odbora za turizam pri HAZU-u. U svojoj je prezentaciji osim općenitih statistika navela zanimljive statističke podatke o tome kako turisti stižu na odmor u Hrvatsku. Oko 70 % turista u Splitsko-dalmatinsku županiju stiže osobnim automobilima. Željeznicom stiže tek 0,6 % turista.

Govorila je i o trendovima prema kojima tijekom ljeta sve više turista stiže na kraće godišnje odmore od sedam do deset dana, a ostatak godišnjeg odmora koristi tijekom zime i u predsezonskom i posezonskom razdoblju, što je prilika za povećanje turističkih aktivnosti u tome razdoblju. Također, u porastu je trend dolazaka na jadranska odredišta zrakoplovima, osobito niskotarifnim prijevoznicima.

U svojem izlaganju Joško Stella, direktor Turističke zajednice Splitsko-dalmatinske županije, naglasio je kako željeznicu valja više uključiti u turističke pakete i kako ju treba promovirati jer je u Europi prisutan trend porasta broja turista koji na odmire putuju vlakom. Uz to je napomenuo kako želi surađivati sa HŽ Putničkim prijevozom u cilju uključivanja prodaje željezničkog prijevoza u pojedine turističke pakete.

Integracija – dobra europska praksa i u Hrvatskoj?

O integriranome putničkom prijevozu te njegovim brojnim prednostima za građane, lokalnu samoupravu, prijevoznike i sam turizam bilo je govora u prezentaciji Saveza za željeznicu. Sustav je to javnog prijevoza (JP) u kojemu su sva prijevozna sredstva javnog prijevoza (vlakovi, autobusi, tramvaji, brodovi...) objedinjena u zajednički sustav JP-a u određenoj regiji. U sustavu se koriste zajedničke karte za sve vrste javnog prijevoza. Temelji se na primjerima dobre prakse, a primjenjuju ga sve razvijene regije u Europi i svijetu, a strateški je zbog svojih znanstveno potvrđenih kvaliteta podržan na najvišoj razini EU-a i Republike Hrvatske.

Podsjetimo na činjenicu da je tijekom 2010. Splitsko-dalmatinska županija poduzela prve korake kako bi krenula u izradu projekata stvaranja integriranoga putničkog prijevoza na svojem području. U tome cilju namjerava iskoristiti sufinanciranje europskih fondova u visini do 85 %.

Potpora željeznici i integraciji prijevoza

Skupu su se obratili i saborski zastupnici Ante Sanader (HDZ) i Mladen Novak (Hrvatski laburisti). Novak, i sam bivši željezničar koji je javnosti poznat kao zagovornik razvoja suvremene željeznice u Hrvatskoj, također je jasno izrazio potporu inicijativama za produljenje prometovanja noćnih brzih vlakova Zagreb – Split – Zagreb. Vrlo je otvoreno govorio o tome kako se danas u hrvatskome političkom prostoru nije lako zauzimati za razvoj željeznice, integriranoga putničkog prijevoza, ni za razvoj intermodalnoga teretnog prijevoza uz jaču ulogu željeznice.

Zanimljive ideje iznio je dr. sc. Dražen Kaučljjar, koji je na skupu sudjelovao kao predstavnik Kluba inženjera prometa HŽ. On je predložio to da HŽPP i gradski prijevoznici međusobno dogovore moguću zajedničku kartu za željeznicu i gradski prijevoz.

Na kraju skupa Iličić se obratio novinarima te je iznio glavne zaključke skupa – željeznicu treba aktivnije uključiti u turističke strategije, time i u ponudu. To znači da bi za početak noćne vlakove br. 824/825 trebalo ostaviti u prometu tijekom čitave godine.

Dan Grada Ogulina

Željeznici zapaženo mjesto u proslavi

Ovogodišnji Dan Grada Ogulina obilježen je nizom raznovrsnih događanja koja su bila organizirana od 5. do 14. rujna. Važnu ulogu u tim događanjima imala je i željeznica. S obzirom na tradiciju toga kraja i činjenicu da je gradonačelnik Ogulina Jure Turković donedavno bio zaposlen na željeznici, to ne treba čuditi.



Jure Turković i Miljenko Belančić

Na prigodnoj svečanosti u parku pokraj autobusnoga kolodvora 12. rujna pred mnogobrojnim gostima javnosti je predstavljena obnovljena parna lokomotiva serije JŽ 51-148. Lokomotiva je proizvedena 1913. u Mađarskoj, a nakon što se koristila sedam desetljeća, na ogulinski je kolodvor postavljena 1983. godine. Obnovu lokomotive financirala je HŽ Infrastruktura, a konzervatorske radove izveli su radnici RPV-a Slavonski Brod.

Pozdravljajući goste, ravnateljica Hrvatskoga željezničkog muzeja

Tamara Štefanac izrazila je zadovoljstvo obnovom lokomotive te najavila izložbu postavljenu u povodu Dana Grada Ogulina i filmsko putovanje ličkom prugom od Plaškog do Vrhovina.

/ Ove godine cijela Europa obilježava stotu obljetnicu početka Prvoga svjetskog rata. U to vrijeme građena je i ova pruga tako da ove godine obilježavamo stotu obljetnicu početka njezine gradnje. Nadzor nad gradnjom izuzetno teške pružne trase preuzela je voj-ska, a gradili su je, uz naše radnike, ruski i talijanski zarobljenici. Pripremajući našu virtualnu izložbu smatrali smo vrijednim istražiti i

sudbine tih ljudi. Naša izložba u virtualnom svijetu može se pogledati na <http://muzej.hzinfra.hr/> – rekla je Štefanac.

U ime Uprave HŽ Infrastrukture, Miljenko Belančić, direktor Regionalne jedinice Zapad, istaknuo je kako su Ogulin i Karlovačka županija oduvijek davali kvalitetan željeznički kadar koji je u svim vremenskim uvjetima održavao najteže dionice ličke pruge.

Gradonačelnik Ogulina Jure Turković izrazio je zadovoljstvo time što se istodobno obilježavaju Dan Grada i stota obljetnica početka gradnje ličke pruge.

/ U Ogulinu počinje lička pruga ukupne duljine 323 kilometrima. Sa svojim odvojcima prema Zadru i Šibeniku, ta pruga spaja tri dalmatinske luke. Na ovoj pruži je Sinac, s 2273 metra najduži tunel, a u Rudopolju se na 871 m/nm nalazi najviša točka na hrvatskim prugama. Lička pruga prolazi preko dva planinska masiva – Kapele i Velebita. Kroz povijest tu su prugu oduvijek održavali ogulinski željezničari.

Treba reći da je željeznica u Ogulin stigla prije 141 godinu, odnosno 23. listopada 1987. kada je svečano otvorena pruga Karlovac – Rijeka. Uz pomoć onodobne tehnike, tih 176 kilometara vrlo zahtjevne pružne dionice sagrađeno je za samo četiri godine.

S obzirom na svoj položaj, Ogulin je oduvijek bio važna točka na tim prugama. Ovisno o političkim prilikama, Ogulin je povremeno bio sjedište samostalnih organizacijskih jedinica kao što su to sekcija za održavanje pruga (ZOP) i Signali i telekomunikacije (SIT), a nekad je tamo bila i sekcija za vuču vlakova. Ogulin je nekoć bio u sastavu riječke i kninske regije. Vjerujem da će uskoro biti samostalna regionalna jedinica – rekao je Jure Turković.

Željeznicu u Ogulinu i ličku prugu obilježili su njezin projektant i graditelj Nikola Turkalj, a u novijoj povijesti počasni građanin Ogulina akademik Josip Božičević.

U posljednjem desetljeću uložena su znatna sredstva u revitalizaciju ličke pruge. Sagrađeno je petnaest kilometara nove trase između Perušića i Gračaca, sagrađeni su novi mostovi Lika 1 i Lika 2 i još niz drugih radova. Nadamo se da će se ulaganja nastaviti i da će ogulinski željezničari i dalje imati važnu ulogu na toj pruži.

Svečana sjednica Gradskog vijeća Grada Ogulina održana je u školskoj sportskoj dvorani. Po njezinu završetku prikazan je film o gradnji pruge od Plaškog do Vrhovina, a u predvorju je u suradnji Hrvatskoga željezničkog muzeja i Zavičajnog muzeja Ogulin postavljena izložba o ličkoj pruži.



Frankopanska garda Ogulin



Studenti povijesti FFZG i Tamara Štefanac

Dan Hrvatskih željeznica 2014.

U duhu stoljetne tradicije

Iako jedinstvene Hrvatske željeznice više ne postoje, postoje željezničari kojima je stalo da se ne zaboravi na njih i njihovu tradiciju. U povodu ovogodišnjega Dana Hrvatskih željeznica bit će organizirano nekoliko događanja posvećenih raznim obljetnicama koje će biti obilježene između 1. i 5. listopada 2014., a na kojima će sudjelovati predstavnici svih triju društava nastalih iz bivših Hrvatskih željeznica.



Parna lokomotiva serije JŽ 51

Tako će u povodu Dana Hrvatskih željeznica (HŽ) i 152. obljetnice dolaska prvoga vlaka u Zagreb, u muzejskome poštanskom vagonu na Zagreb Glavnom kolodvoru 1. listopada biti organizirana promocija dviju novih poštanskih maraka iz serije parnih lokomotiva koje izdaje Hrvatska pošta. Riječ je o poštanskim markama na kojima se nalaze motivi parnih lokomotiva serija KK Stb/JDŽ/JŽ116 i MÁV 375/JŽ 51. Hrvatska pošta i HŽ Infrastruktura odlučile su predstaviti upravo lokomotive tih serija jer su one među prvima bile uključene u željeznički promet u Hrvatskoj. Dvije nove marke s motivima parnih lokomotiva u opticaj će biti puštene istoga dana, 1. listopada 2014., a nominalna vrijednost svake marke je pet kuna. Autor motiva je mr. sc. Miran Šabić, dok je fotografije grafika izrađenih u tehnici bakropisa osmislila mr. sc. Ana Sladetić prema predlošcima iz Hrvatskoga željezničkog muzeja. Marke će se koristiti u unutarnjem i međunarodnom prometu, tiskane su u nakladi od 100.000 primjereka po motivu, a izdane su u zajedničkome arčiču od šest maraka. Hrvatska pošta izdat će i prigodnu omotnicu prvog dana (FDC), dok će žig prvog dana biti u uporabi 1. listopada 2014. u Poštanskom uredu 10101 Zagreb, Jurišićeva 13. Po jedna lokomotiva serije KK Stb/JDŽ/JŽ116 i serije MÁV 375/JŽ 51 čuvaju se u Hrvatskome željezničkom muzeju u Vukovarskoj 47 u Zagrebu. Tom prigodom HŽ Infrastruktura tiskala je razglednice s motivom istih tih lokomotiva na

kojima će se naći poštanske marke i poseban žig, što će filatelistima obogatiti zbirku takozvanih maksimum karata, poštanskog izdanja u kojemu su na istu temu povezani razglednica, marka i žig. Istim povodom umirovljeni željezničar i filatelista Branimir Tušek organizirat će izložbu poštanskih maraka na temu željeznice.

U nedjelju 5. listopada Dan Hrvatskih željeznica obilježiti će i Hrvatski željeznički muzej (HŽM) cjelodnevnim događanjem pod nazivom »Dan otvorenih vrata«. »Dan otvorenih vrata« početi će 5. listopada u 11.00 sati i trajati će do 18.00 sati istog dana. Tom prigodom djeca i odrasli moći će razgledati HŽM-ov postav na otvorenome u Ulici grada Vukovara 47 u Zagrebu. Stručno vođenje postavom

na otvorenome prostoru bit će organizirano u 12.00, 14.00 i 16.00 sati. Ove godine postav na otvorenome upotpunjen je s dva nova eksponata iz Zbirke željezničkih vozila i dijelova – pružnim vozilom marke Volga koje je namijenjeno za pregled željezničke pruge i mostova, pružnih postrojenja te skretница te »malom kompozicijom vlaka« koju čine dizelska lokomotiva Jenbach 20 i dva plato vagona koji su prije dolaska u Muzej bili u ribnjacima Crna Mlaka.

HŽM će 5. listopada od 12.00 do 13.00 sati svima koji to žele omogućiti i razgledanje muzejsko-galerijskoga poštanskoga vagona u kojem će biti postavljena izložba poštanskih maraka na temu željeznice u organizaciji filatelista Branimira Tušeka, koji je svoj radni vijek proveo i posvetio željeznici. Svi zainteresirani za obilazak muzejsko-galerijskoga poštanskoga vagona i izložbe poštanskih maraka okupit

će se 5. listopada u 12.00 sati kod još jednog HŽM-ova eksponata – »male crne lokomotive Katice« koja se nalazi na Zagreb Glavnom kolodvoru, u neposrednoj blizini VI. perona i zgrade Pošte.

U večernjim satima istoga dana HKUD »Željezničar« iz Zagreba svečanim koncertom svih sekcija obilježiti će stotu obljetnicu postojanja. To je najstarije hrvatsko željezničarsko društvo koje je nastalo na mozaiku amaterskog pjevačkog, glumačkog i sportskog djelovanja zagrebačkih željezničara na početku 20. stoljeća. Iako u dokumentima stoji da je prva javna priredba zagrebačkih željezničara bila održana 1907. u Gradskoj streljani na zagrebačkome Tuškancu, prvo Željezničko športsko društvo »Viktorija« osnovano je 1914. i djelovalo je pod pokroviteljstvom Strojarnice Mađarskih državnih željeznica na Trnjanskoj cesti u Zagrebu (bivši prostori TŽV-a »Gredelj«), gdje djeluju i danas. Nakon Prvoga svjetskoga rata, u svibnju 1919. obnovljeno je djelovanje društva pod nazivom Športski klub »Željezničar«, koji je uza sportske sekcije imao i kulturno-prosvjetnu sekciju s plesnom školom, pjevačkim društvom »Sava«, dramskom sekcijom i željezničarskom limenom glazbom. Nakon Drugoga svjetskoga rata Društvo se nastavlja razvijati pod nazivom KUDŽ »Vinko Jeđut«, a devedesetih godina prošloga stoljeća mijenja naziv u HKUD »Željezničar« Zagreb. Bez obzira na promjenu naziva i danas članove tog društva volimo nazivati »jeđutovcima«.

Razgovor s prof. dr. sc. Stjepanom Lakušićem

Hrvatske inovacije i njihova primjena

Prof. dr. sc. Stjepan Lakušić, pročelnik Katedre za željeznice pri Građevinske fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, istodobno je nositelj triju kolegija »Željeznice«, »Gornji ustroj željeznica« te »Projektiranje i građenje željeznica«. Osim predavačkim radom, bavi se znanstvenim istraživanjima na području građevinsko-prometne tehnike, osobito područja koja se odnose na prometnu buku i vibracije.



Trenutačno je voditelj znanstveno-istraživačkog projekta »Gornji ustroj gradskih željeznica« te koordinator međunarodnog projekta RUCONBAR, ekološko-inovativnog rješenja betonskih barijera za zaštitu od buke, za koji je osvojio priznanje Saveza za energetiku Grada Zagreba te nagradu Greenovation za projekt RUCONBAR osvojio je nagradu ARCA Prix.

/ Možete li nam nešto reći o suradnji aka-

demske zajednice i gospodarstva u području prometne infrastrukture?

/ Iako danas živimo u svijetu digitalne komunikacije i digitalnih mreža, moramo priznati da je život još uvijek nezamisliv i bez kvalitetne prometne infrastrukture. Promjene koje se događaju u području prometne infrastrukture događaju se velikom brzinom, a uzrok je sve veća primjena inovacija te novih tehnologija i materijala. Odabir određenih tehnologija i inovativnih rješenja dovodi do učinkovitije i brže gradnje prometne infrastrukture, a kasnije i do kvalitetnijega gospodarjenja. Ovdje treba naglasiti i jedno vrlo važnu činjenicu – nema inovacija i novih tehnologija bez suradnje i širenja znanja odnosno bez čvrste povezanosti akademske zajednice i gospodarstva. Posebno je u Europi prepoznata ta činjenica i sve se više potiče suradnja sveučilišta i gospodarstva te se potiču projektu koji se temelje na takvoj suradnji. Katedra za željeznice Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu već niz godina radi na što učinkovitijoj suradnji s gospodarstvom te na taj način osluškuje što je to što domaćem gospodarstvu u području željezničke infrastrukture danas nedostaje. Takav pristup uske suradnje s gospodarstvom rezultirao je s nekoliko vrlo aplikativnih tehničkih rješenja koji su i zaživjeli u praksi. Navest ćemo samo nekoliko razvijenih u zadnjih pet godina. Naš najprepoznatljiviji proizvod su apsorbirajuće betonske barijere s recikliranom gumom, poznate pod komercijalnim nazivom RUCONBAR koji je razvijen u suradnji s tvrtkom »Beton-Lučko«. Riječ je o proizvodu čije je ekološke i inovativne prednosti prepoznala i Europska komisija koja je sufinancirala navedeni projekt te je omogućila njegovu primjenu u praksi te zaštitu žiga i patentiranje u nekoliko

EU-ovih zemalja. Riječ je o proizvodu koji posjeduje CE znak, a za čiju su tehnologiju zainteresirane tvrtke iz 14 zemalja svijeta.

Drugi zanimljiv proizvod je kolosijek na čvrstoj podlozi tipa ECOTRACK koji je razvijen u suradnji s tvrtkom »Viadukt«. Upravo je taj moderni tip kolosijeka zaživio na tramvajskim prugama u Zagrebu, a s HŽ Infrastrukturom razgovara se o izradi pokusne dionice. Također, s tvrtkom »DIV« upustili smo se i u razvoj pritiskalica za pričvršćenje tračnica. Ove godine realizirana je i probna dionica s novim tipom pritiskalica koje će sigurno pobuditi pozornost.

/ Kakva su Vaša iskustva u području projektiranja, građenja i održavanja željezničke infrastrukture u usporedbi s drugim, primjerice strojarским i elektrotehničkim fakultetima?

/ Kada su prije nekoliko godina krenule aktivnosti u projektiranju željezničkih pruga u Hrvatskoj pokušali smo se nametnuti i u sektoru projektiranja. Ponajprije je važno napomenuti da se u sklopu kolegija vezanih uz projektiranje i građenje željeznica studenti obrazuju za rad s najnovijim računalnim programima za projektiranje željezničkih pruga. To je vrlo važna činjenica za mlade inženjere jer se upravo vještine rada s takvim programima jedna od važnih stavki prilikom zapošljavanja. Kao što sam već rekao, raspoložemo znanjima iz toga područja i na prve natječaje išli smo u konzorciju s jednim njemačkim partnerom. Razlog za suradnju s vanjskim partnerom bili su uvjeti natječaja, osobito zbog reference da ste projektirali željezničke pruge u iznosu od sedam ili deset milijuna eura, ovisno o natječaju. Taj kriterij u natječaju ne bi mogle zadovoljiti sve hrvatske projektantske tvrtke udružene u konzorcij. Naravno, takve kriterije zadovoljavale su samo tvrtke koje su dolazile izvana, dok su hrvatske tvrtke mogle biti samo pridružene. Rezultat svega je činjenica da danas željezničke pruge projektira nekoliko međunarodnih tvrtki, a hrvatskim je tvrtkama, prema mojoj procjeni, pripalo najviše 20 % ugovorenih poslova.

Sljedeće pitanje koje se nameće je kakvi su to razvojni projekti kada u njima ne sudjeluju domaći inženjeri. Važno je postaviti i pitanje kvalitete projekata koji će biti isporučeni investitoru i što će se dogoditi ako počne izgradnja na nekim od pruga koje su u fazi projektiranja. Hoćemo li imati odmah upotrebljive projekte ili će ih trebati doradivati i ako je to potrebno, provoditi određene korekcije? Kako će se to napraviti budući da će veći broj tvrtki koje sada privremeno posluju u Hrvatskoj nakon posla vjerojatno otići na druga tržišta.

Suradnja s drugim tehničkim fakultetima intenzivirala se ove godine. Naime, četiri tehnička fakulteta sa Sveučilišta u Zagrebu (Građevinski fakultet, Fakultet elektrotehnike i računarstva, Fakultet strojarstva i brodogradnje i Prometni fakultet) potpisala su Ugovor u suradnji, i to za projekte iz sektora željezničke infrastrukture. Na temelju tog sporazuma potpisan je i sporazum s tvrtkom »Multitek« iz Belgije koja je vodeći centar izvrsnosti u ovom području, a u cilju zajedničkog nastupa u području inovacija i novih tehnologija. Kako bi se aktivnosti intenzivirale, dana 30. travnja 2014. u Splitu održan je međunarodni okrugli stol u sklopu treće međunarodne konferencije o cestovnoj i tračničkoj infrastrukturi – CETRA 2014, koju organizira Zavod za prometne Građevinskog fakulteta u Zagrebu. Važnost tog događanja prepoznala je i HŽ Infrastruktura koja se uključila vrlo aktivno. Prema tome, suradnja postoji i navedene aktivnosti pokazuju da su fakulteti spremni za međusobnu suradnju i za suradnju s gospodarstvom.

/ Koje su naše prednosti u području željezničke infrastrukture u odnosu na države u regiji?

/ Blizina naših luka u odnosu na sjevernoeuropske luke (i do sedam dana kraće putovanje) je vrlo snažan adut u borbi za terete azijskih gospodarskih divova, ali i drugih gospodarstava. Tu blagodat svakako nemaju zemlje u okružju, a za sada mi ju ne znamo iskoristiti na pravi način. Izgradnja samo jednog dijela sustava, npr. kolosijeka, također nije opravdana. Treba promišljati cjelovito i u zadovoljavanje potreba željeznice uključiti kompletnu industriju jer takvu industriju Hrvatska još uvijek ima. Ponajprije mislim na proizvodnju tračničkih vozila. Naime, projekti željezničke infrastrukture o kojima se danas govori u Hrvatskoj neće dati prave rezultate ako se istodobno neće razmišljati o reorganizaciji prometa, novim vozilima, tehnologiji prijevoza itd. Naime, nema moderne željeznice bez modernog kolosijeka ali i modernih vozila. Ako se, na primjer, i sagradi nova pruga prema Rijeci, nema smisla više desetaka godina stare lokomotive voziti po novim prugama. Također treba promisliti i odrediti koje su nam zemlje u prometnome smislu strateški partneri za uvoz i izvoz roba i sirovina, i žele li nas koristiti kao ulazna vrata za europski prostor. Takvo nešto nema većina zemalja.

Republika Hrvatska jedina je europska mediteranska i podunavska zemlja, koja veličinom svojeg teritorija pripada u manje europske države, ali zbog položaja i teritorijalne razvedenosti mora razvijati razmjerno složen, široko razvijen i između pojedinih prometnih pod-sustava tehničko-tehnološki integriran logističko-prijevozni proces. Pojednostavljeno bi se moglo reći da u strategiji prometnog razvitka Hrvatske mora biti prisutna spoznaja kako je ona u tome pogledu integralni dio Europe, dijelom i s određenim zadanim funkcijama.

/ Hrvatske željezničke tvrtke nastoje osmisлити tržišni model poslovanja koji bi bio manje ovisan o državnim potporama. Postoji li mogućnost da brže moderniziramo zastarjelu infrastrukturu i odgovorimo zahtjevnome europskom prometnom tržištu?

/ U pogledu željezničke infrastrukture u RH, u ovome trenutku potrebni su novi kvalitetan nacionalni program razvoja željezničke infrastrukture barem do 2025. te detaljan operativni plan za njegovu provedbu. Oba dokumenta kao podlogu moraju imati razvojne programe željezničkih prijevoznika u RH. U tome cilju potrebno je ponajprije detaljno istražiti koje usluge u ovome trenutku treba hrvatsko gospodarstvo, bilo da je riječ o robama ili putnicima. Na razini države potrebno je odrediti distributivne centre i intermodalne terminale koji su važni za Hrvatsku. Ti centri postali bi generatori prometa na temelju kojih bi se na željezničkoj infrastrukturi utvrdila tzv. uska grla koja bi se fazno gradila i puštala u promet.

Prioriteti su svakako prometna čvorišta Zagreb, Rijeka i Ogulin, preko kojeg iz Rijeke, ali i iz Splita, Šibenika i Zadra, teče teretni prijevoz. Potom treba dograditi tzv. uska grla na riječkoj pruzi. Koncentracija aktivnosti treba biti na riječkome prometnom pravcu, ali uz paralelno rješavanje problema zagrebačkoga i riječkoga čvorišta te hitnu izgradnju drugoga kolosijeka barem do Karlovca.

Bitno je riješiti problem kapaciteta Luke Rijeka i zagrebačkoga čvorišta, a rješavanju cestovne i željezničke infrastrukture na toj relaciji treba pristupiti integrirano. Pristup rješavanju problema predloženim načinom »korak po korak« puno je učinkovitiji, a na građenju i održavanju stalno su zaposleni domaći kapaciteti. Izgradnjom nove pruge odjednom neće se odmah i povećati opseg prometa. Za promet se treba izboriti i to na način da pravodobno skrbite o svojoj infrastrukturi koju će prepoznati i međunarodni operatori.

Nikako nije opravdano odjednom uložiti velika sredstava u izgradnju kompletno nove pruge prema Rijeci uz opravdanje da će uz završetak radova promet dovoljnog opsega doći sam. Takav pristup je kriv u cijelosti jer čekati godinama da se na pruzi dogodi promet krivi je koncept.

Predloženim pristupom »korak po korak« uloženo se počinje vraćati odmah, a investicija se prilagođava kretanju robe. Operatori se vrlo sporo odlučuju na promjenu koridora tako da bi, ako se

nova nizinska pruga i sagradi, ona dugo imala vrlo slabo prometno opterećenje.

Iz navedenog je vidljivo da su prioriteti rješavanje problema zagrebačkoga i riječkoga čvorišta te izgradnja drugoga kolosijeka na pruzi Zagreb – Rijeka na mjestima koja su identificirana kao tzv. uska grla.

/ Vaša znanstvena istraživanja dobila su svoju primjenu u projektu RUNCOBAR. O čemu je riječ?

/ Apsorbirajuće betonske barijere s dodatkom reciklirane gume pod nazivom RUNCOBAR u cijelosti su osmišljene na Građevinskome fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Cjelokupna ideja novog proizvoda nastala je u Zavodu za prometnice, no proizvod je razvijen u bliskoj suradnji sa Zavodom za materijale. Razvoj od ideje do novog proizvoda trajao je oko godinu i pol. Nakon svih potrebnih ispitivanja u laboratorijima dobivena je optimalna mješavina za novi proizvod i tada je uslijedilo prebacivanje tehnologije u proizvodne pogone tvrtke za proizvodnju predgotovljenih elemenata. U tvornici su izrađeni prvi komadi proizvoda koji su podvrgnuti cjelovitim ispitivanjima, čime je dobivena potvrda da je riječ o novome, inovativnome, a u ovome slučaju i ekološkome proizvodu jer se za proizvodnju koriste reciklirani materijali. Kako bi se dobila potvrda da je riječ o ekološkom i inovativnom proizvodu te dobio poticaj za nastup proizvoda na međunarodnome tržištu, navedeni projekt prijavljen je na natječaj CIP ECO INNOVATION 2010. godine. Odabirom projekta za sufinanciranje iz EU-ova programa CIP ECO INNOVATION, gdje se godišnje sufinancira samo oko 15 – 20 % prijavljenih projekata, potvrda je da je riječ o vrijednom ekološkom i inovativnom proizvodu. Budući da je riječ o inovativnome i ekološkome proizvodu, odlučeno je da se projekt prijavi na program CIP ECO Innovation. Prijava za taj EU-ov program izrađena je vrlo pozorno kako bi se projekt RUNCOBAR istaknuo kao drugačiji. Pristupilo se sustavnoj izradi natječajne dokumentacije kako bi se dobio dobro definirani, pregledan, zanimljiv, lako razumljiv projekt s dobro postavljenom vizijom i ciljem. S postavljenom vizijom određen je putokaz kojim se mora ići: dobivanje sredstava iz EU-ovih fondova, podizanje razine kvalitete proizvodnog pogona te sustavan rad na tržištu. To podrazumijeva dobru analizu tržišta, uočavanje svih problema i prepreka koji se mogu pojaviti prilikom ulaska novog proizvoda na tržište, postavljanje odgovora na pitanje zašto bi tržište željelo novi proizvod, analizu toga kako se suprotstaviti konkurentnom proizvodu/proizvodima i analizu toga gdje je to naš proizvod bolji i konkurentniji. Kako je navedeno, za ovaj su proizvod već zainteresirane tvrtke iz 14 država, što je samo dokaz da se može stvoriti prepoznatljiv EU-ov proizvod. Kod inovacija proizvoda i novih tehnologija važno je imati na umu jedno: inovacija bez primjene u gospodarstvu ne znači gotovo ništa.

/ Kakva je Vaša percepcija recesije na prometnu politiku u cijelosti?

/ Svaka država nastoji samostalno voditi prometnu politiku u skladu sa svojim interesima. No, ovo si mogu dopustiti samo velike države u kojima je prometni sustav usklađen i na temelju koje su zadovoljene potrebe u prijevozu putnika i robe te je postignuta cjelovitost i međusobna povezanost prometa i ukupnoga gospodarstva. Kada država usvoji prometnu politiku, ona vodi računa o potrebi, opravdanosti i mogućnosti njezine provedbe.

Kriza, recesija i pad BDP-a u Hrvatskoj nepovoljno su utjecali na opseg prijevoza. Smanjen je broj putnika prevezenih u gotovo svim vrstama prijevoza. Željeznicom se u zadnje dvije do tri godine prevozi i do 30 % posto manje putnika u odnosu na 2008.

Kako bi se tijekom recesije promet vratio na željeznicu, Hrvatska je prihvatila europsku viziju koja promiče veće korištenje željeznice kao energetske učinkovitijeg i održivijeg načina prijevoza. Drugo, željeznički sektor u Hrvatskoj uglavnom je tranzitne prirode, jer hrvatske jadranske luke služe kao točke kroz koje teret ulazi na tržišta jugoistočne Europe. Tu činjenicu svakako treba uzeti u obzir prilikom ocjenjivanja dosadašnjih i kreiranja budućih strategija.

Remont dionice Koprivnica – Botovo

Izvršno organizirano gradilište

Radovi na rekonstrukciji i modernizaciji 14,2 km duge dionice od Koprivnice do državne granice izvode se planiranim tempom. U to su se mogli uvjeriti svi oni koji su ovih dana imali priliku obići gradilište.

Ti radovi nastavak su radova na obnovi dionice od Križevaca do druge skretnice u kolodvoru Koprivnica. Uz impozantno postrojenje PM 2013 BR tvrtke »Swietelsky«, na gradilištu je angažirana i brojna mehanizacija »Pružnih građevina«, a ondje su i kamioni koji odvoze otpadni materijal. O vrlo kvalitetno organiziranoj obnovi svjedočili su zaposlenici HŽ Infrastrukture u kolodvoru Botovo.



Izvođač radova je zajednica ponuditelja koju čine »Swietelsky« i »Pružne građevine«, a podizvođač je tvrtka »Akro objekt«. Za pripremu, provedbu i koordinaciju svih aktivnosti mjerodavan je projektni tim sastavljen od stručnjaka iz Građenja i Održavanja pri HŽ Infrastrukturi. Uz njih, na organizaciji poslova vezanih uz remont angažirani su i zaposlenici Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Sjever. Rok za završetak svih radova je kraj srpnja sljedeće godine, a vrijednost radova je 116 milijuna kuna.

Pripremni radovi počeli su 25. kolovoza, a pravi radovi počeli su 1. kolovoza i izvode se u ciklusima od po 36 sati. Tijekom tih 36-satnih ciklusa pruga je zatvorena za promet. Dok je pruga otvorena za promet voze teretni vlakovi, a i materijal iz šljunčare, odnosno oko 120 vagona koje je HŽ Cargo utovarivao dvije noći i jedan dan. Za taj remont »Swietelsky« koristi usluge teretnog prijevoznika RTS-a, a angažirane su četiri dizelske i jedna električna lokomotiva. Uz osoblje RTS-a angažirani su i radnici HŽ Infrastrukture. Prvo se 41 prazan vagon serije Fac otpremi do Koprivnice iz koje ih električna lokomotiva vozi u Okučane gdje se utovaruje tučenac. Tijekom jednog

ciklusa dopreme se tri kompozicije koje prevoze tučenac. Gradilište se snabdijeva šljunkom iz obližnje šljunčare Botovo. Otpadni materijal kamioni prevoze na veliki deponij nasuprot kolodvoru Drnje. Obnovom koridora RH2 dionica Koprivnica – Botovo – državna granica osposobljava se za osovinsku masu od 22,5 t/os, 8 t/m i građevinsku brzinu od 140 km/h, osim prve krivine iza kolodvora Koprivnica na kojoj će brzina iznositi 100 km/h. Obnova je krenula iz Botova i trenutačno se radi na kompletnoj zamjeni donjega pružnog stroja. Skida se kompletan materijal do planuma pruge i ugrađuje novi. U sklopu kapitalne obnove dionice Koprivnica – Botovo – državna granica pružnim postrojenjem za iskop starog zastora i dijela trupa pruge do projektirane dubine od minimalne širine 7,00 m ugrađivat će se tamponi, ugrađivat će se geotekstil i geomre-



ža, pružnom mehanizacijom bit će zamijenjene kolosiječne rešetke, uredit će se odvodnja i drenaža, sagraditi peroni i urediti površine te sanirati propusti. Umjesto drvenih pragova bit će ugrađeni betonski, a na čitavoj dionici kolosijek će biti zavaren u dugi trak. Bit će zamijenjeno deset skretnica, i to pet skretnica u kolodvoru Koprivnica, dvije u Drnju i tri u Botovu. Tijekom posljednja dva od deset ciklusa izvodit će se radovi na sedamsto metara dugoj dionici od kolodvora Botovo do mosta na granici s Mađarskom. Te radove treba uskladiti s mađarskom policijom jer će dio postrojenja morati prijeći državnu granicu.

U ovom trenutku radovi se izvode nadomak Koprivnici, kod nekadašnjeg stajališta Peteranec. Radnici HŽ Infrastrukture sada imaju više posla, no nitko se ne žali.

/ Drugačije je, ali posložili smo se. Svi se međusobno znamo i veseli nas da je posao organiziran vrlo kvalitetno – rekli su.

Radovi u Gorskom kotaru

Do Rijeke kraće za pola sata

Član Uprave HŽ Infrastrukture mr. sc. Ivan Vuković, predsjednik Uprave Pružnih građevina Igor Matulić, direktor SPEGRA-e mr. sc. Berislav Borovina i član Uprave Viadukta Ivo Jurić sa suradnicima obišli su 24. kolovoza dva od devet radilišta u Gorskom kotaru, i to mjesta obnove mosta Jelenski Jarak i dionice Moravice – Ogulin.

Vrijeme obilaska radova na mostu Jelenski Jarak, vrijednih 10 milijuna kuna, nije slučajno odabrano u vrijeme nedjeljnog objeda jer je upravo u to vrijeme, u sklopu 72-satnog zatvora pruge za promet, kada su se putnici između Ogulina i Rijeke prevozili autobusima, izvedeno navlačenje nove mosne konstrukcije na upornjake mosta, najosjetljiviji trenutak obnove u čiju su se složenost mogli uvjeriti i mnogobrojni novinari.

Tom prigodom Ivan Vuković je rekao da su radovi u Gorskom kotaru intenzivni, a njihov rezultat do kraja godine bit će veći kapacitet, propusnost i nosivost pruge te projektirana brzina od 75 km/h na dionici između Skrada i Moravica.

/ Ulaganja će omogućiti to da više neće biti presjedanja na autobuse zbog radova i sporih vožnji te očekujemo da ćemo putnički servis prema Rijeci dići na brzinu koja se od prave infrastrukture i očekuje – rekao je Vuković, dodavši da će se vrijeme vožnje od Zagreba do Rijeke skratiti oko pola sata. Rekao je i to da se sav taj posao radi da bi mogli biti konkurentni te da su ove godine potpisani ugovori s tri nova operatora, a oni od nas očekuju kvalitetnu prugu.

Radovi na obnovi mosta Jelenski Jarak koje izvode SPEGRA i Viadukt počeli su potkraj 2013., a zbog dotrajalosti konstrukcije mosta i lošeg stanja upornjaka i tla iza upornjaka, postojeći temelji i upornjaci ojačat će se sustavom geotehničkih sidara te će se ugraditi novi armiranobetonski prednapeti most. U prvome tjednu rujna most je ispitan probnim opterećenjem, a nakon tehničkog pregleda,

koji se planira za kraj rujna, uvest će se projektirana brzina od 75 km/h.

Potkraj srpnja počela je obnova dionice Ogulin – Moravice duge 29,7 km vrijedna oko 300 milijuna kuna koju izvode Pružne građevine i koja će se u nekoliko faza izvoditi tijekom ove i sljedeće godine, a obnova i modernizacija dionice Moravice – Skrad vrijedne 200 milijuna kuna i duge 16,5 km počela je 2013. i u završnoj je fazi.

Među ostalim radovima na riječkome prometnom pravcu

na području Gorskoga kotara treba navesti obnovu tunela Resnjak između kolodvora Zalesina i Delnice te dodatnu stabilizaciju željezničkog tunela Kloštar dugog 248,4 metra. U tijeku je i obnova kontaktne mreže u kolodvorima Duga Resa, Zvečaj, Generalski Stol, Gornje Dubrave, Oštarije, Ogulin i Gomirje, obnavlja se most Vrbovsko, radi se na zamjeni skretnica i izgradnji novih perona u kolodvoru Moravice, a ugovaraju se radovi na rekonstrukciji mostova Kloštar i Ljubošina. Većina tih radova do zime mora biti završena jer vremenski uvjeti u Gorskom kotaru ograničavaju veće radove, a zbog protočnosti pruge za prijevoz najavljenih tereta ne možemo si dozvoliti višednevne zatvore pruga.



Obnova dionice Zagreb Borongaj – Dugo Selo

Završetak radova i podizanje brzine

Nakon godinu dana radova na obnovi dionice Zagreb Borongaj – Dugo Selo, u ponoć sa 7. na 8. rujna HŽ Infrastruktura i službeno je na spomenutoj dionici uvela projektiranu brzinu od 140 km/h.

Nakon što je završen najveći dio radova, na dionici Zagreb Borongaj – Dugo Selo podignuta je brzina vlakova. Dio manjih preostalih radova planira se izvesti do kraja godine.

Radovi na obnovi dvokolsiječne dionice Zagreb Borongaj – Dugo Selo duge oko 16 km, počeli su u rujnu 2013., a vrijedni su 230 milijuna kuna.

U sklopu remonta izvedeni su radovi na kompletnoj obnovi dvokolsiječne dionici, radovi na izgradnji novih perona dugih 160 m i širokih 2,5 m u stajalištima Trnava i Sesevski Kraljevec, izgradnji stuba i rampi za osobe smanjene pokretljivosti, uređenju željezniko-cestovnih prijelaza ugradnjom sintetičkih popođa te uređenju prilaznih rampi, pješačkih prijelaza preko pruge i elektrotehnički radovi na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima te postrojenjima elektrovođe.



Uvođenjem projektirane brzine od 140 km/h, koja je gotovo dvostruko veća od brzine koja je na snazi bila prije obnove, vrijeme putovanja bit će skraćeno stupanjem na snagu novoga voznog reda u prosincu.

/ Piše: Željka Mirčić
/ Foto: Ivica Jurjević

RŽV Čakovec

Prvi nastup na Innotransu

Predstavljanje Radionice željezničkih vozila (RŽV) d.o.o. Čakovec na međunarodnome sajmu Innotransu, koji je održan od 24. do 26. rujna u Berlinu, nedvojbeno je obilježio prototip samohodnoga teretnog vagona. O tome vagonu i inovativnim rješenjima koja su u njega ugrađena pisali smo u nekoliko navrata i uvijek smo optimistično gledali na njegov komercijalni uspjeh.

tim sredstvima. Kasnije je stigla i pomoć EU-a, a nedavno im je s 200.000 kuna pomogao i Fond za energetska učinkovitost i zaštitu okoliša.

Prijevoznici su s nestrpljenjem očekivali promociju vagona i za njega je već bilo dosta upita. U Berlinu su sigurno uspostavljeni i novi kontakti. Treba se nadati da će taj vagon prvi naručiti Pružne građevine i HŽ Infrastruktura za svoje potrebe. Po povratku iz Berlina, direktor RŽV-a, Dražen Vidović izrazio je zadovoljstvo interesom koji je izazvao njihov vagon:



Provedena su sva ispitivanja tehničkih karakteristika i 15. rujna vagon je utovaren na kamion te je krenuo na put u Berlin. U kraćem razgovoru direktor RŽV-a Čakovec Dražen Vidović rekao nam je da je vrlo zadovoljan time što su u Berlinu prvi put javnosti predstavili u cijelosti vlastiti proizvod – po mnogočemu jedinstven teretni vagon. / Na virtualnome tržištu svi mogu dobiti informacije o svemu što pojedine tvrtke nude na sajmu i na temelju toga se ostvaruju poslovni kontakti. Već sada imamo dogovorene sastanke sa željezničkim prijevoznicima iz Finske, Francuske, Izraela i Turske. Vagon je u cijelosti naš proizvod i RŽV Čakovec nad njime ima međunarodno priznatu zaštitu intelektualnog vlasništva. Patent dokazuje i to da su naša rješenja prepoznata kao jedinstvena i do sada neprimjenjivana u gradnji teretnih vagona – rekao je Vidović prije odlaska u Berlin.

Vagon ima vlastiti pogon i teret može dovoziti do gradilišta, bez potrebe za angažmanom lokomotive, a teret se može odvojeno utovarivati sa tri strane. Istovar tereta može se kontrolirati uz pomoć hidraulike. Naginjanje je također regulirano hidraulikom, a ne zrakom kao što je to uobičajeno. Vagon ima dva sanduka, što je također rijetko rješenje.

/ *Self prop rail* u sebi objedinjuje pozitivne karakteristike više vrsta vagona i po tome je jedinstven – zaključio je Vidović. Nakon niskopodnog vagona za prijevoz kamiona, RŽV Čakovec samostalno je, od ideje do provedbe, proizveo samohodni teretni vagon. Za to im je trebalo tri godine. Vagon je u najvećoj mjeri financiran vlasti-



Sa Innotransa

„Izuzetno smo zadovoljni s nastupom u Berlinu. Sav naš promidžbeni materijal je „planuo“. Bilo je puno upita, a uz već prethodno dogovorene razgovore kontaktirali su nas i potencijalni poslovni partneri iz Rusija, Šri Lanke, Saudijske Arabije, Slovenije...

Iz Ogulina

Obnovljena parna lokomotiva

Radnici broskog RPV-a u cijelosti su obnovili parnu lokomotivu izloženu u parku uz autobusni kolodvor u Ogulinu. Obišli smo ih u petak 5. rujna kada su radovi na lokomotivi završeni i kada je lokomotiva pripremljena za svečano obilježavanje Dana grada Ogulina.

Obnova parnjače pobudila je pozornost susjeda i stanovnika Ogulina. Roditelji, a pogotovo djedovi s unucima obilazili su lokomotivu, zavirivali ispod cerade i raspitivali se o radovima. Za našeg obila-



ska na radilište je došao jedan djed u pratnji unuka jer mu, prema njegovim riječima, »mali« ne da mira i svaki ga dan mora voditi u obilazak lokomotive. Jedan stariji željezničar se u razgovoru s radnicima prisjetio dana kada je 1983. »spustio« lokomotivu na današnju lokaciju. Parnjača je na početku bila postavljena na lokaciji na kojoj je kasnije sagrađen autobusni kolodvor. Nakon što je kolodvor sagrađen, postavljen je improvizirani kolosijek i lokomotiva je »spuštena« malo niže, na današnju lokaciju.

Zadnji put lokomotiva je obnavljana prije petnaest godina. Danas susjedi prigovaraju radnicima RPV-a da »što to oni rade tako dugo kada je prošli put sve sređeno za samo dva dana«. Radnici RPV-a u tome vide i korijen problema, odnosno uzrok današnjeg vrlo lošeg stanja lokomotive.

/ Radilo se samo dva dana. Tada lokomotiva nije bila pjeskarena i obnova je izvedena površno. Mi smo lokomotivu pjeskarili tri dana i došli smo do bijelog lima. Tek tada se može vidjeti u kakvu je stanju lokomotiva. Skinuli smo sve dijelove uništene hrđom i zamijenili ih novima. Neke dijelove lokomotive smo reparirali, a neke smo morali ponovno izraditi. Dio limova »pojela je« korozija i trebali smo staviti nove. Posla je bilo doista puno. Oko 8.00 bismo palili agregat na naftu da ne bismo budili susjede i obično bismo radili do 18.00 sati – rekli su nam radnici.

Lokomotive izložene u hrvatskim kolodvorima cijelu su godinu na otvorenome i izložene su kiši, snijegu, suncu i ledu. Velike razlike u temperaturi loše su za metal i zbog toga su oštećenja vrlo velika. Taj problem riješit će se postavljanjem nadstrešnica kao standardnim rješenjem. Na taj bi se način produljila razdoblja između obnova, a i oštećenja bi bila puno manja, što bi cijenu učinilo puno povoljnijom. RPV Slavonski Brod ima certifikat za obnovu muzejskih vozila. Sve faze obnove su dokumentirane pa zainteresirani mogu vidjeti što se sve radilo na lokomotivi.

RPV Slavonski Brod

Vagon za »Zagrebtrans«

Početak stoljeća Remont i proizvodnja željezničkih vozila (RPV) d.o.o. Slavonski Brod gradio je veću seriju vagona za prijevoz željezničkog vlakopravnog osoblja. Prije sedam godina gradio je jedan takav dvoosovinski vagon serije Bat za »Zagrebtrans«. Ovih dana dovršen je još jedan vagon za istog naručitelja, s time da je ovaj put riječ o četveroosovinskom vagonu na kojemu su napravljene velike preinake.



»Zagrebtrans« je poduzeće koje se bavi prijevozom specijalnih tereta. Riječ je o vrlo velikim, teškim i skupocjenim teretima koji se vlakom otpremaju po cijeloj Europi. U svojem voznom parku ima vagona s čak 66 osovina. Uz specijalne pošiljke, u posebnim vagonima do krajnjeg odredišta putuje osoblje koje ih prati te ih ne smije napuštati. Brzine vlakova koji prevoze takve terete su vrlo male, vlakovi često voze zaobilaznim relacijama, stoje na granicama, a za istovar tereta potrebno je vrijeme te u skladu s time putovanja traju dugo. Zbog toga je »Zagrebtrans« odlučio naručiti udoban i kvalitetan vagonski boravak za vlakopravno osoblje tijekom putovanja. RPV je otkupio jedan vagon za spavanje serije W11 od HŽ Putničkog prijevoza i krenuo u kompletnu rekonstrukciju i modifikaciju njegove unutrašnjosti. Vagon raspolaže s kuhinjom, sobom za dnevni boravak, dva odjeljka za spavanje, kupaonicom i priručnom radionicom. Takve terete najčešće prate četiri osobe, no prema potrebi angažira se još ljudi i zbog toga su u odjeljcima izrađeni kreveti na kat pa u njima istodobno može putovati osam radnika. U dnevnome boravku uz stol su postavljeni klupa i stolice. Uz to, sve garderobne ormariće, police i radni stol izradili su radnici RPV-a u svojoj stolarskoj radionici. Kompletan prostor je klimatiziran, a ispod vagona ugrađena su dva rezervoara kapaciteta 600 litara. Rezervoar s loživim uljem služi za grijanje, a onaj s dizelskim gorivom za pokretanje agregata za električnu energiju. Ispod krova ugrađena su dva rezervoara za po 700 litara vode.

Agencija za sigurnost željezničkog prometa izdala je sve potrebne dozvole za taj vagon i on će se vrlo brzo naći u pratnji specijalnih tereta. Kao zanimljiv projekt u koji će RPV Slavonski Brod biti uključen kao izvođač radova treba istaknuti rekonstrukciju vagona za spavanje HŽ Putničkog prijevoza za potrebe hostela koje privatni poduzetnik planira postaviti u nekoliko naših kolodvora.

HŽI-a u prvih sedam mjeseci 2014.

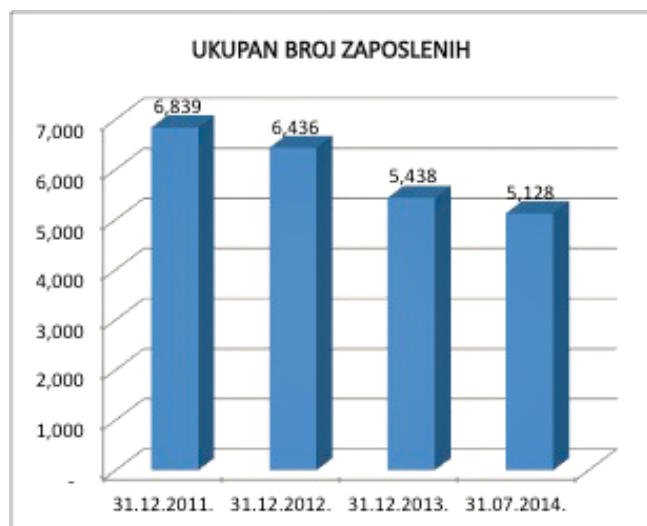
U prvih sedam mjeseci ove godine HŽ Infrastruktura je ostvarila ukupne prihode u visini od 911,1 mil. kn, što je 217 mil. kn više u odnosu na isto razdoblje 2013. godine.

U ukupnim ostvarenim prihodima prihodi iz proračuna RH iznosili su 585,3 mil. kn, i to 352,3 mil. kn za održavanje željezničke infrastrukture i regulaciju prometa, što je 136,4 mil. kn manje u odnosu na isto razdoblje 2013., te 233 mil. kn sredstava proračuna iz trošarina. Prihodi od pristupa željezničkoj infrastrukturi minimalni paket iznosili su 72,6 mil. kn i manji su 22,3 mil. kn ili 23,5 % u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Ukupni rashodi iznosili su 919,1 mil. kn, što je 198,3 mil. kn više u odnosu na isto razdoblje 2013. godine.

U ukupnim rashodima troškovi materijala i usluga iznosili su 186,2 mil. kn, što je 51,9 mil. kn više u odnosu na isto razdoblje 2013., dok su troškovi radnika iznosili 428,8 mil. kn ili 38,5 mil. kn manje nego u istome razdoblju prošle godine.

U razdoblju od siječnja do srpnja 2014. HŽ Infrastruktura ostvarila je gubitak u iznosu od osam milijuna kuna. U istome razdoblju prošle godine ostvaren je gubitak u iznosu od 26,7 mil. kn. U skladu sa Zakonom o željeznici razlika prihoda i rashoda ostvarenih u poslovnoj godini nadoknađuje se na teret/korist javnoga kapitala po završnome računu.

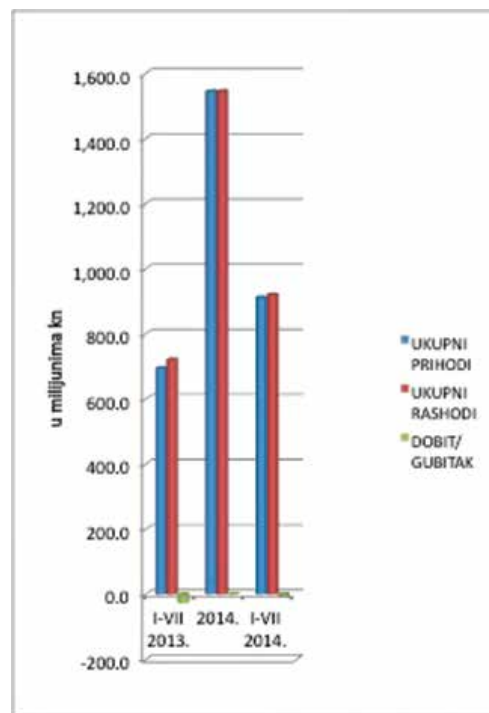
Ostvareni gubitak rezultat je Odluke Uprave br. UI-137-7/14. od 13. lipnja 2014. o provođenju ispravka vrijednosti za neaktiviranu tehničku dokumentaciju stariju od pet godina koja se vodila kao imovina u pripremi, i to u iznosu od 175 mil. kn. U svibnju su iskazani i prihodi po osnovi preuzimanja dobiti društva kćeri Pružne građevine d.o.o. u iznosu 129,9 mil. kn (na temelju Odluke br. UI-S-123-5/14 od 23. svibnja 2014).



Grafikon 1: Prikaz kretanja ukupnih prihoda i ukupnih rashoda

Na dan 31. srpnja 2014. broj zaposlenih iznosio je 5128, među kojima je 5086 radnika zaposleno na neodređeno, a 28 radnika na određeno vrijeme (pripravnici čiji će se rad ocijeniti nakon što im istekne pripravnički staž te će tada biti donesena odluka o pro-

duljenju ili prekidu radnog odnosa). U Željezničkom fondu nalazi se 14 radnika. U razdoblju od siječnja do srpnja 2014. uz poticajne otpremnine otišlo je 316 radnika.



Grafikon 2: Prikaz kretanja broja zaposlenih

Prosječna bruto I plaća iznosila je 9134 kn, a bez dodataka za rad 8306 kn.

U razdoblju od siječnja do srpnja 2014. obnovljeno je i modernizirano 55,6 km pruga, što je 59 % ukupno obnovljenih kilometara u 2013. godini. Ostvareno je 12 milijuna vlak kilometara, što je šest posto manje u odnosu na isto razdoblje prošle godine. U odnosu na prošlu godinu prosječna komercijalna brzina putničkih vlakova povećana je 4,1 % i iznosi 46,18 km/h, a ona teretnih vlakova smanjena je 4,3 % i iznosi 20,26 km/h.

Zalihe sirovina i materijala na dan 31. srpnja 2014. iznosile su 529,7 mil. kn i veće su 9,9 mil. kn nego na početku godine. U tome zalihe za investicije iznose 371,7 mil. kn.

Obveze prema dobavljačima iznosile su 289,9 mil. kn, što je 496,9 mil. kn manje nego na početku godine. Obveze prema vanjskim dobavljačima iznosile su 171,2 mil. kn, a prema povezanim društvima 118,7 mil. kn. Dospjele obveze prema dobavljačima iznosile su 75,5 mil. kn (26 % ukupnih obveza prema dobavljačima).

Prosječni dani plaćanja prema dobavljačima iznosili su 56 dana, a u istome razdoblju 2013. 82 dana.

Potraživanja od kupaca iznosila su 251,2 mil. kn i u odnosu na početak godine manja su 25,5 mil. kn. Potraživanja od vanjskih kupaca iznosila su 22,2 mil. kn, a od povezanih društava 229 mil. kn (od čega su 188,1 mil. kn potraživanja od HŽ Carga). Dospjela potraživanja od kupaca iznosila su 181 mil. kn (150,4 mil. kn su dospjela potraživanja od HŽ Carga). Dospjela potraživanja od kupaca iznosila su 72,05 % ukupnih potraživanja od kupaca.

Prosječni dani potraživanja od kupaca iznosili su 125 dana, a u istome razdoblju 2013. 170 dana.

Tablica 1: Prikaz planiranih i ostvarenih investicija za razdoblje od siječnja do srpnja 2014. po programima i projektima u tisućama kuna

Redni broj	Opis	Ostvareno I-VII 2013.	Plan 2014	Plan I-VII 2014.	Ostvareno I-VII 2014.	Postotak realizacije 6/5
1	2	3	4	5	6	7
I.	UKUPNO PROGRAMI I PROJEKTI ZA ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU	370.324	2.690.000	1.384.884	499.334	36,1
1.	Program obnove i osuvremenjivanja pruga od značaja za međunarodni promet	296.046	1.565.240	962.566	363.288	37,7
1.1.	Obnova pruga na koridotu RH 2 (Mediterranski koridor - bivši ogranak V.b.)	145.423	678.410	407.058	126.723	31,1
1.2.	Obnova pruge na prometnom pravcu Oštarije/Ogulin -Knin-Split/Zadar/Šibenik	18.142	172.645	112.609	67.321	59,8
1.3.	Modernizacija pruga na koridoru RH3 (bivši ogranak V.c.)	2.295	34.500	21.600	9.960	46,1
1.4.	Obnova pruga na koridoru RH1 (bivši X. koridor)	130.186	674.605	420.519	159.284	37,9
1.5.	Obnova ostalih pruga za međunarodni promet	0	5.080	780	0	
2.	Program obnove i modernizacije pruga za regionalni promet	1.430	110.050	52.937	18.094	34,2
3.	Program obnove i modernizacije pruga za lokalni promet	3.548	147.500	88.471	19.738	22,3
4.	Program obnove i modernizacije željezničkog čvorišta Zagreb	17.013	27.488	14.763	7.433	50,3
5.	Program aktivnosti u funkciji infrastrukture i prometa na mreži kao cjeline	34.277	527.822	202.262	77.760	38,4
5.1.	Informatika	3.528	62.592	30.166	6.877	22,8
5.2.	Željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge	5.428	104.900	46.250	17.116	37,0
5.3.	Zaštita okoliša	674	3.900	300	185	
5.4.	Unapređenje tehnologije i poboljšanje uvjeta rada	8.617	110.540	36.512	19.346	53,0
5.7.	Zgrade i strojarški objekti	6.044	38.890	17.534	3.697	21,1
5.8.	Mehanizacija, sredstva i oprema za održavanje, osuvremenjivanje i izgradnju željezničke infrastrukture	0	87.000	1.500	1.630	
5.9.	Studijska, investicijska i tehnička dokumentacija	9.986	120.000	70.000	28.909	41,3
6.	Izgradnja novih pruga i kolosijeka	18.010	311.900	63.885	13.021	20,4

Tablica 2: Prikaz imovine i izvora imovine društva na dan 1. siječnja 2014. i 31. srpnja 2014. u mil. kn

Redni broj	OPIS	OSTVARENJE		UČEŠĆE	INDEKSI
		01.01.2014. sukladno revizorskom	31.07.2014.	%	4/3
1	2	3	4	5	6
1.	DUGOTRAJNA IMOVINA	11.276,6	11.411,4	92,2%	101,2
	- u tome: materijalna imovina	10.972,9	11.114,4	89,8%	101,3
2.	KRA TKOTRAJNA IMOVINA	1.131,7	960,3	7,8%	84,9
	- u tome: kratkotrajna potraživanja	397,1	350,7	2,8%	88,3
	- zalihe	519,8	529,7	4,3%	101,9
	- financijska imovina i novac	214,8	80,0	0,6%	37,2
3.	PLA ČENI TROŠKOVI BUDU ĆEG RAZDOBLJA I OBRA ČUNATI PRIHODI	6,7	5,1	0,0%	75,4
	UKUPNO AKTIVA	12.415,0	12.376,8	100,0%	99,7
1.	KAPITAL I REZERVE*	7.726,7	8.104,2	65,5%	104,9
2.	REZERVIRANJA	104,7	104,7	0,8%	100,0
3.	DUGORO ČNE OBVEZE**	1.030,3	1.677,1	13,6%	162,8
4.	KRA TKORO ČNE OBVEZE	1.359,4	927,3	7,5%	68,2
5.	ODGO ĀENO PLA ČANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDU ĆEG RAZDOBLJA	2.193,9	1.563,4	12,6%	71,3
	UKUPNA PASIVA	12.415,0	12.376,8	100,0%	99,7

Investicije su iznosile 499,3 mil. kn (36,1 % plana razdoblja), što je povećanje od 129 mil. kn u odnosu na isto razdoblje prethodne go-

dine kada su investicije iznosile 370,3 mil. kn, odnosno to je 134,8 % ostvarenja u razdoblju I-VII 2013. godine.

Nesreća na pruzi Zagreb – Split

Odron stijene izvrnuo lokomotivu

Mediji su opširno izvješćivali o nesreći koja se dogodila 11. rujna na splitskoj pruzi između Labina Dalmatinskog i Kaštel Starog. U nesreći su lakše ozlijeđeni strojovođe. Naš suradnik Toma Bačić razgovarao je s Tomislavom Knežićem koji je tog dana vozio vlak. Sve mjerodavne službe odradile su svoj dio posla, a ekipa pomoćnog vlaka Tehničkih servisa željezničkih vozila u najkraćem je mogućem roku podigla 98 tona tešku lokomotivu na tračnice.

tive HŽPP 2044 011 i dva vagona za prijevoz putnika. Redovito je krenuo iz Glavnog kolodvora u Zagrebu u 12.50 sati i na putu nije bilo nikakvih poteškoća. Budući da dionica od Labina Dalmatinskog do Kaštel Starog nije tretirana protupožarno, dobili smo nalog da vozimo smanjenom brzinom od 40 km/h. Moram reći da je riječ o teškoj pružnoj dionici, dugoj 11,6 km koja se izrazito strma, s nagibima većima od 25 promila, a spušta se prema Splitu. Prošli smo Labin Dalmatinski i počeli se spuštati. Treba reći da smo s velikom dizelskom lokomotivom vozili »dužim krajem naprijed«, što znači da pomoćnik promatra lijevu stranu, a strojovođa desnu stranu pruge. U jednome lijevom zavoju pomoćnik mi je kratko rekao da pripa-



Tomislav Knežić



Dana 11. rujna na dionici između kolodvora Labin Dalmatinski i Kaštel Stari na pruzi Zagreb – Split u 19.05 sati dogodila se željeznička nesreća. Lokomotiva vlaka br. 523 HŽPP 2044 011 iskočila je iz tračnica i prevrнула se nakon naleta na odronjenu stijenu. U vlaku je bilo 48 putnika od kojih, srećom, nitko nije stradao. Strojovođa Tomislav Knežić i Anto Franjić bili su ozlijeđeni. Sve mjerodavne službe reagirale su vrlo brzo i odradile svoj dio posla, a ekipa pomoćnog vlaka iz Tehničkih servisa željezničkih vozila na mjesto događaja stigla je sljedeći dan u 18.00 sati. Istog dana manevarka HŽ Carga odvušla je vagone u Labin Dalmatinski. Ekipa pomoćnog vlaka radila je gotovo neprekidno i u najkraćem je mogućem roku, korak po korak, osovila lokomotivu na tračnice. U jutarnjim satima 14. rujna lokomotiva je odvučena u Labin Dalmatinski, a u 13.45 sati pruga je ponovno otvorena za promet. Na toj su dionici brzine vlakova ograničene na 20 km/h, a situacija će se i dalje pojačano nadzirati.

Tomislav Knežić koji je toga dana vozio vlak br. 523 na željeznici radi od 1994. godine. Na početku je bio strojovođa dizelskih vučnih vozila, a kasnije je počeo voziti i električna vozila. U Njemačkoj se školovao za vožnju nagibnih vlakova koje vozi od 2004. i to uglavnom upravo na relaciji Zagreb – Split. Uz njih je sam vozio i »Siemensove« električne lokomotive ES64F4 kakve je HŽ iznajmljivao.

/ Dana 11. rujna vozili ste vlak na relaciji od Zagreba prema Splitu. Možete li nam opisati što se zapravo dogodilo?
/ S kolegom Antom Franjićem vozio sam vlak br. 523 koji vozi od Zagreba do Splita. Budući da nagibni vlakovi nisu bili dostupni zbog održavanja ili su korišteni za druge vlakove, zamijenjen je dizelskom vučom. Vlak br. 523 bio je sastavljen od dizelske Co'Co' lokomo-

zim na odron i aktivirao kočnicu. Za nekoliko trenutaka osjetili smo kako lokomotiva udara u stijenu, gura je prema naprijed i penje se na nju. Prvo postolje lokomotive počelo se penjati na stijenu, a istodobno je stradao i spremnik za gorivo lokomotive. Osjetio sam kako se lokomotiva mase 99 tona počinje naginjati i u idućem smo se trenutku prevrnuti. Malo kasnije ustanovio sam da je do nesreće došlo dva kilometra i 600 metara od stajališta Sadine.

/ Što se događalo nakon toga?

/ Kolegi Franjiću koji je bio ozbiljnije ozlijeđen od mene rekao sam da lokomotiva gori i nakon toga sam uz njegovu pomoć ugasio dizelski motor, koji je nakon prevrtanja nastavio raditi i izolirao baterijski rastavljač. Sve to bilo je važno da spriječimo izbijanje veće opasnosti za putnike i vlak. Uz pomoć šefa vlaka Mate Baleta i željezničara koji su se vozili vlakom, i kojima ovim putem iskreno zahvaljujem, napustio sam upravljačnicu dizelske lokomotive. Kolegu Antu Franjića iznijeli smo iz lokomotive. Trenutak nakon toga zaključili smo da je s vlakom sve u redu i da vagoni stoje na tračnicama. Budući da sam siguran da je do odrona došlo radi obilnih padalina, bojao sam se da ne dođe do daljnjeg pomicanja lokomotive i vlaka. Naime, lokomotiva je bila naslonjena na stijene s desne strane pruge. Zbog toga smo s kolegama željezničarima osigurali vlak kako se ne bi sam pokrenuo. Sanirali smo i požar na lokomotivskom spremniku dizelskoga goriva. Liječnica koja je bila među putnicima vlaka pobrinula se za putnike, a iz smjera Kaštel Starog je nakon nesreće stigla teška motorna drezina s kojom se provjerilo postoji li na dionici još koji odron, a nakon nje stigao je motorni vlak kojim smo prevezeni u Kaštel Stari. S ta dva vozila iz Splita stigli su i kolege željezničari koji su nastavili osiguravati mjesto nesreće.

Alatničari vlakova

Prvi na mjestu nesreće

Iako naziv alatničar asocira na drugačiju vrstu posla, u ovom slučaju riječ je o nečem posve drugačijem. Nažalost, nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima se događaju. Razlozi su razni. Ljudi ne paze dovoljno, neodgovorni su, a cijena je visoka. U takvim situacijama prvi na mjesto nesreće dolaze alatničari.

S time da su dobar tim slaže se i Davor Sokolović, približujući nam ono što rade alatničari:

/ Donosimo trake za ograđivanje, odnosno obilježavanje područja pregaženja na pruzi. Policija radi uviđaj, a mi smo obvezni osigurati mjesto prije nego oni dođu i čekati ih. Postoji procedura prema kojoj se postupa u takvim slučajevima. Donosimo i kutije hitne pomoći te aparate za gašenje vatre tamo gdje ih treba nadopuniti ili gdje nedostaju.



Davor Golubić



Zdravko Bertol



Miroslav Fotović

Mi alatničari ne popravljamo vlakove, mi radimo nešto drugo – rekli su nam uglavnom naši sugovornici Miroslav Fatović, Davor Sokolović i voditelj Zlatko Bertol i nastavili:

/ Izlazimo na prugu u slučajevima pregaženja u prometu.

Sa slučajevima pregaženja često se susrećemo razgovarajući o poslu u društvima Hrvatskih željeznica. Njihov je broj puno veći nego što bismo to pomislili. Uobičajeno pitanje onih koji ne rade taj posao je kako se radnici nose s time. Većina će ih odgovoriti da ako se ne možete nositi s time, ne možete raditi u i s vlakovima.

/ Nažalost, pregaženja su česta, a razlozi su razni. Ljudi ne paze i neodgovorni su, a to se plaća životom. Gotovo nije moguće zaustaviti lokomotivu i vlak, a da se pritom ne dogodi teška nesreća. Morate se nekako naviknuti jer se inače ne bi dalo raditi – objasnio je Zlatko Bertol.

Trake za ograđivanje mjesta nesreće

Miroslav Fatović mogao bi reći da je njegova obitelj željeznica jer je s njome vezan obiteljski preko posla koji se prenosi s generacije na generaciju.

/ Još ne mogu prenijeti posao naše obitelji svojoj djeci jer ih nemam – rekao je Fatović uz osmijeh i nastavio:

/ Na željeznicu sam došao raditi iz »Peveca«, i to ne iz ovakvog kakav je sada, nego iz onoga u krizi. Posao je bio prilično težak, a nikada nismo znali kada ćemo raditi i koliko dugo. To mi nije odgovaralo. Rad na željeznici nametnuo se kao logičan izbor.

Kao i mnogi dosadašnji sugovornici i Miroslav Fatović je rekao:

/ Prije je sve vezano uz posao bilo drugačije. U HŽ-u su se tražili ljudi i nakon škole se moglo zaposliti. Išao sam nekim običnim putem. Završio sam tečaj i počeo raditi u skladištu.

Zadovoljan sam poslom. Doista je sve onakvo kakvo sam i očekivao. I dobra smo ekipa. Oko svega se možemo dogovoriti.

Naš kombi prođe kilometara i kilometara. To je takav posao. Spremno čekamo da nas pozovu, a potom nastojimo što prije biti na mjestu nesreće. Noćni rad je specifičan jer se nesreće i tada događaju te ne možemo odmarati. Najteža je sredina noći, tzv. »gluho doba«, kada vrijeme sporo prolazi. Naravno, dobro je kad nesreća nema. Noćni rad zahtijeva više od čovjeka. Ne radimo uvijek u istome sastavu, mijenjamo se, ali se svi jako dobro slažemo. Dobar je to posao. Nisam se školovao za njega već za automehaničarski zanat, ali zadovoljan sam kako je sve ispalo.

Voditelj službe Zlatko Bertol otac je dviju djevojčica i s osmijehom kaže:

/ One su još male pa ne može biti govora o nastavku tradicije u obitelji. Tko zna što će one htjeti i željeti raditi. Ni u mojoj obitelji nitko nije radio na željeznici. Netko mora biti prvi.

Posao u odjelu alatničara specifičan je i za njegova voditelja zapravo nikada ne prestaje. Vlakovi voze stalno. Nema ni slobodnih dana ni blagdana.

/ Pokrivamo područje od Dugog Sela do Zaprešića. Veliko je to područje. »Najgori su« prigradski vlakovi i prijevoz. Mogao bih reći da vlada pravi vestern. U tome je svima nama teško sačuvati red.

To je posao koji nikada ne prestaje. Uvijek sam dostupan, danju i noću. Možete se pripremiti i trebamo biti pripremljeni, ali ne možete predvidjeti sve da biste prevenirali. Mnogo je ljudi u prometu i svagdje se događaju.

Rad s ljudima je uvijek specifičan, drugačiji od drugih poslova. Zato moji dečki znaju da se mogu osloniti na mene, pozvati me kadgod me zatrebaju i posavjetovati se kada ne mogu riješiti situaciju u kojoj se nađu.

Doduše imam nekih slobodnih dana, ali sve se to nadopunjuje – kaže Zlatko Bertol.

Energetski učinkovita vožnja vlakova

Racionalno upravljanje i osuvremenjivanje sustava napajanja električnom energijom te racionalno upravljanje lokomotivama može rezultirati znatnim uštedama u potrošnji električne energije. Na taj je način Deutsche Bahn (DB) u razdoblju od 2002. do 2005. ostvario uštedu od 32.000.000 eura. Štedljive vožnje strojovođa mogu rezultirati uštedama energije do 10 posto, pa se čini kako bi obuka i poticanje na takav način vožnje bili svrhoviti. Uostalom tako je nekada bilo i s parnom vučom.

Željeznički je promet energetski učinkovit i ekološki prihvatljiv, ali zahtijeva i znatna proširenja kapaciteta za funkcioniranje u velikim razmjerima. Činjenica je da se do sada nije pretjerano vodilo računa o štednji energije za vuču vlakova. S obzirom na nove uvjete poslovanja, potrebno je smanjivati te troškove. Između ostalog, treba napraviti znatan pomak u cilju smanjenja utroška energije za vuču vlakova, jer je to jedna od najvažnijih stavki ukupnih troškova vuče vlakova.

Ušteda energije za vuču električnih vlakova treba biti svakodnevna zadaća svih zaposlenika. Također, energiju je moguće uštedjeti tehnološki naprednim vučnim vozilima i obučenošću strojnog osoblja, njihovim poznavanjem vučnih osobina vozila, dobrim poznavanjem pruge, uvjeta vožnje itd. Rezultati koje su uštedama energije za vuču vlakova ostvarile neke željezničke uprave dokazuju isplativost uloženog truda. Uz to, Europska komisija financijski podupire projekte koji se provode pod okriljem Međunarodne željezničke unije (UIC). Još 2001. UIC je donio preporuke za izradu baze podataka o električnoj energiji za električnu vuču. Zaključeno je da baza podataka o električnoj energiji za električnu vuču može pružiti pouzdane informacije potrebne za planiranje i donošenje odluka u procesima na željeznici. Prema podacima prikupljenima od UIC-ovih europskih

članica, u 2005. željeznice u Europi utrošile su 43.000 GWh električne energije.

Pod okriljem Europske unije 2006. počeo se provoditi projekt pod nazivom »Railenergy: Energetska učinkovitost, tehnologija za vozni park, infrastrukturu i vlak«, koji sufinancira Europska komisija. Cilj projekta je identificiranje neiskorištenog potencijala te razvijanje strategije za iskorištavanje tog potencijala i smanjenje specifične potrošnje energije po osobi (putniku) ili po tona kilometru na elektrificiranim željeznicama do šest posto do 2020. godine, uz istodobno udvostručenje opsega prijevoza.

Štednja električne energije za vuču vlakova treba biti stalan proces. Kratkoročne uštede mogu se postići boljom organizacijom prijevoza, boljim gospodarenjem električnim vučnim vozilima, kvalitetnijim održavanjem te poticanjem strojovođa na što ekonomičnije upravljanje vlakovima. Dugoročne uštede mogu se ostvariti uvođenjem u promet modernih vučnih vozila i unapređenjem infrastrukture.

Do sada je glavni pristup u uštedi energije elektrovučnog sustava bio energetski učinkovito oblikovanje lokomotiva i vagona, zatim djelotvorno smanjenje otpora pri kretanju vlaka i pravilno održavanje voznog parka i tračnica. Sve veći porast cijene energije, sve veća potrošnja i ponekad ugrožene isporuke energije dovode do potrebe i za drugim pristupima uštedi energije kao što je energetski učinkovito kretanje vlaka, i to na temelju analize potrošnje energije.

Ugradnja brojila u vozila

Također se nameće potreba za mjerenjem potrošene električne energije svakoga pojedinog vučnog vozila ugradnjom sustava za registriranje i očitavanje potrošene i vraćene energije vučnog vozila u omaru s upravljačkim komponentama. Način ugradnje propisuje europska norma (EN) [1], što bi svakako trebalo pridonijeti racionalnijoj potrošnji energije. Ugradnja brojila električne energije na željeznička vozila omogućuje preciznu bilancu energetske potrošnje vozila, a također može poslužiti za identifikaciju i procjenu mjera štednje. Do kraja 2007. u Europi su u vozni park brojila ugradile željeznice u Njemačkoj, Španjolskoj, Sloveniji, Danskoj, Norveškoj i Švedskoj.



U većini željezničkih uprava energija potrošena za vuču vlakova još uvijek se izražava brojem ostvarenih bruto tonskih kilometara (brtkm). Međutim, preciznija mjerenja potrošnje energije pokazuju da je taj način prilično nepouzdan. Mjerenja također pokazuju da je specifična potrošnja energije putničkih vlakova veća nego potrošnja teretnih vlakova. Ujedno su brzine putničkih vlakova veće od brzina teretnih vlakova, a i putnički vlakovi često se zaustavljaju, ponovno pokreću i ubrzavaju. Upravo su zato potrebna precizna mjerenja utrošene energije. Jedna od mogućnosti za to je ugradnja brojila u vučna vozila.

Na temelju analize dobivenih podataka može se odlučiti o tome koju vrstu vlaka upotrijebiti na određenoj relaciji. Dakle, potrebno je izmjeriti koliko se energije utroši za prijevoz jednoga putnika na nekoj određenoj udaljenosti.

U EN normi [2], koja je namijenjena za opskrbu elektrovočnog sustava električnom energijom, dani su tehnički kriteriji za koordinaciju između napajanja podstanica i željezničkih vozila radi postizanja interoperabilnosti. Navedene su referentne veličine napona, struja i udjela viših harmonika koje ne bi smjele biti prekoračene u kontaktnoj mreži, a ujedno mogu poslužiti za testno mjerenje energetskih karakteristika vučnog vozila pri vuči.

Iz iskustva nekih željezničkih uprava može se zaključiti da klasični vlakovi s vagonima i lokomotivom nisu isplativi ako se vlakom ne vozi velik broj putnika, jer kada se vlastita masa vlaka podijeli s brojem sjedala s putnicima, dobije se nepovoljan rezultat potrošnje energije. Za lake elektromotorne vlakove (EMV), čija se vlastita masa podijeli na u pravilu uvijek popunjena sjedala, dobiju se puno bolji rezultati. Dakle, EMV-i imaju znatno bolje odnose vlastite mase prema broju popunjenih putničkih sjedala od klasičnih vlakova vučenih lokomotivom.

Potrošnja energije čini trećinu svih troškova u vijeku trajanja svakog EMV-a. Štednja energije i mogućnosti smanjenja potrošnje utječu na odluku pri nabavi novih vučnih vozila. Upravo zato brojila ugrađena na vučna vozila imaju važnu ulogu jer omogućuju provedbu potrebnih analiza. Brojilima se također može mjeriti električna energija koja se rekuperativnim kočenjem vraća u mrežu.

Dobiveni rezultati mogu se iskoristiti pri izradi programa za obuku strojnog osoblja. Potrebno je predvidjeti mogućnost stimuliranja strojnoga osoblja, jer se štedljivom vožnjom može uštedjeti oko 10% električne energije. U regulaciji vuče vlakova može se očekivati daljnji razvoj tehnologije, što će omogućiti velike koristi od uštede energije.

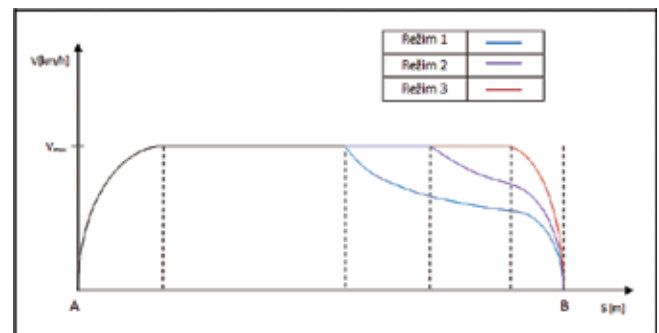
Razvojem računala programi za simulaciju kretanja vlaka često su prihvaćeni kao standardno inženjersko sredstvo u analizi potrošnje električne energije, pri čemu treba uzeti u obzir ovisnost potrošnje energije o raznim parametrima kao što su podaci o vlaku (djelotvornost vučnih komponenata, masa vlaka, aerodinamika, konfiguracija vlaka, brzina, udaljenost između zaustavljanja, vozni red), podaci o pruži (topografija, zavoji i sl.), utjecaj načina vožnje, utjecaj prometne situacije (neplanska zaustavljanja i sl.) i drugo.

Gradsko-prigradski prijevoz

Povećanje potražnje za uslugom prijevoza u gradsko-prigradskom željezničkom prijevozu u slučaju ograničenoga kapaciteta pružne mreže uzrokuje potrebu za unapređenjem učinkovitosti željezničkog prometa. U prvome redu to se odnosi na pouzdanost izvršenja odnosno stabilnost voznog reda, a uz to mogu se provoditi i druge mjere za povećanje njegove učinkovitosti u koje spada i ušteta u potrošnji pogonske energije vlakova.

U tome pogledu unapređenje učinkovitosti željezničkog prometa može se postići uvođenjem suvremenog sustava centraliziranog upravljanja željezničkim prometom koji podrazumijeva primjenu sustava za prilagodbu voznog reda stvarnome stanju u prometu u kombinaciji s primjenom sustava podrške u vožnji gradsko-prigradskih vlakova. S obzirom na to, razvijaju se sustavi za podršku

u vožnji gradsko-prigradskih vlakova koji su veliki potencijal u pogledu povećanja stabilnosti voznog reda i uštede njihove pogonske energije. Njihova svrha je davanje prijedloga strojvođi kako da učinkovite vozi vlak s obzirom na ostvarivanje ciljeva zadanih u sklopu procesa regulacije prometa uz uštedu u potrošnji pogonske energije. Naime, poznato je da režim vožnje vlaka ima znatan utjecaj na potrošnju pogonske energije. Pritom on utječe i na vozno vrijeme vlaka, što određuje i njegovu strategiju vožnje. Uvjet za izračun voznih vremena vlakova je određivanje njihovih karakteristika kao što su mogućnost ubrzanja, maksimalne vozne brzine, zaustavni put i drugo te poznavanje karakteristika pruge iz kojih proizlaze otpori vožnje na pruži, maksimalno dopuštene brzine na pojedinim dijelovima pruge i drugo. Na temelju podataka iz reduciranoga uzdužnog profila pruga i »i-v« dijagrama izračunavaju se najkraća moguća vozna vremena vlakova na pojedinim dionicama. Način vožnje vlaka pri kojemu se ona ostvaruje u tako definiranim voznim vremenima predstavlja takozvanu strategiju vožnje s najkraćim voznim vremenom (slika 1).



Slika 1. Odabir režima kretanja vlaka između stajališta A i B

Sustav podrške u vožnji vlakova treba sadržavati sljedeće osnovne komponente:

- podatke relevantne za određeno putovanje koji obuhvaćaju podatke o infrastrukturi, vlaku i planiranome voznom redu te podatke o privremenim laganim vožnjama, vremenskim prilikama i dr.
- sustav za praćenje voznog vremena i pozicije vlaka, pri čemu se pozicija vlaka najčešće određuje uz pomoć odometra, uz ispravak mogućih odstupanja prijenosom informacija o točnome položaju vlaka pri njegovu dolasku u svako stajalište
- računalo na kojemu je instaliran ekspertni sustav za određivanje prijedloga načina vožnje, a koji je povezan sa sučeljem za vožnju vlaka
- sučelje za vožnju vlaka prilagođeno tako da strojvođi na jasan i učinkovit način prenosi preporuke sustava podrške pri vožnji.

Strojvođe u Deutsche Bahn prošli su posebnu obuku, uključujući i obuku za korištenje simulatora, treniranje i povratne informacije razgovora na temelju potrošnje energije statistike i nenovčanih socijalnih poticaja kao što su natjecanja za promicanje energetski učinkovite vožnje.

Energetski sustav informacija (EIS) vodi evidenciju o potrošnji energije za svaki vlak, i to s identifikacijskom oznakom vozača koji je upravljao vlakom svaki dan. Vozači koji su tijekom vožnje ostvarili vrlo visoku ili nisku potrošnju energije o tome jedanput mjesečno dobivaju povratne informacije. Kroz program obuke trener motivira vozače za uštedu energije. Na taj je način između 2002. i 2005. Deutsche Bahn na energetski učinkovitim vožnjama uštedio 32.000.000 eura.

Između 2002. i 2006. smanjenje potrošnje energije zbog uštede energije prilikom vožnje iznosilo je pet posto kod daljinskih vlakova s električnim pogonom, a između 2003. i 2006. tri posto kod električnih i dizelskih regionalnih vlakova.

Razgovor sa Sanjom Musollaj, šeficom Službe za komercijalizaciju nekretnina

Ima potencijala

O aktualnim pitanjima komercijalizacije nekretnina danima na upravljanje HŽ Infrastrukturi razgovarali smo sa Sanjom Musollaj, šeficom Službe za komercijalizaciju nekretnina HŽ Infrastrukture (HŽI).



Sanja Musollaj

/ Što je do sada HŽ Infrastruktura učinila u vezi s komercijalizacijom svojih nekretnina?

/ Nekretnine su izradile prijedlog komercijalizacije nekih od najvrednijih objekata koje HŽ Infrastruktura posjeduje diljem Hrvatske. Otkako je donesen Pravilnik o davanju željezničkog prostora u zakup, naša tvrtka redovito objavljuje javne natječaje za zakup poslovnog prostora. Prijedlog najnovijega javnog natječaja dostavljen je Upravi HŽI-a na odlučivanje. Kad Uprava donese odluku o objavi javnog natječaja u javnim glasilima i na internetskoj stranici HŽI-a, zatražit će se suglasnost Državnog ureda za upravljanje državnom imovinom, a po dobivenoj suglasnosti bit će objavljen javni natječaj.

Poslovni prostor koji je dodan u ovaj prijedlog javnog natječaja je tzv. prostor blagajni I. razreda na Zagreb Glavnom kolodvoru. Poslovni prostor osposobljen je za multimedijску namjenu. Ugovor o zakupu sklopio bi se na rok od jedne godine, ali bez mogućnosti priznavanja zakupnikova ulaganja u taj prostor. Takav uvjet postavljen je zbog eventualnog uređenja zgrade Zagreb Glavnog kolodvora.

Upravi smo predložili i da se određeni postotak prihoda od komercijalizacije nekretnina odvoji za uređenje pojedinih poslovnih prostora na atraktivnim lokacijama, osobito u Zagrebu.

/ Što je poslovnim zgradama za koje su bezuspješno objavljivi javni natječaji?

/ Upravu smo izvijestili o načinu i potrebi komercijalizacije takvih poslovnih zgrada. Među takve, na primjer, spada Vila »Toplice« u Lovranu. Iz medija smo doznali da je Vila »Toplice« u Lovranu na popisu objekata koji čine Projekt 100 što ga je izradio Državni ured za upravljanje državnom imovinom. Nakon razgovora s predstavnicima Državnog ureda rečeno je da je riječ o informativnome prikupljanju ponuda za sve objekte koji su obuhvaćeni Projektom 100. Smatramo da se na taj način može pomoći HŽ Infrastrukturi oko komercijalizacije takvog vrijednog objekta. Jedan od načina bio bi da njezino plasiranje u pravni promet bude vezano uz neku od vila koje nisu u našem vlasništvu nego u vlasništvu RH, ali se nalaze u blizini i mogu imati istu namjenu.

Inače, još u prosincu 2012. objavljen je prvi natječaj za prodaju Vile »Toplice« s početnom cijenom koju je odredio ovlašten sudski vještak, a koja je iznosila 17.300.000,00 kn. Međutim, na natječaju

nije zaprimljena ni jedna ponuda. Potom je u siječnju 2013. objavljen javni natječaj s početnom cijenom koja je prema odluci Uprave HŽI-a umanjena 20 %. Ipak, ni tada se nitko nije javio.

/ U siječnju ove godine natječaj je objavljen i treći put?

/ Budući da je kasnije interes bio povećan, prema odluci Uprave raspisan je i treći javni natječaj za zakup/prodaju tog objekta, pri čemu je prednost u natječaju imala ponuda kupca. Početna cijena za prodaju iznosila je 17.500.000 kn, a za zakup 10.000 eura mjesečno, preračunato u kune po prodajnome tečaju HNB-a na dan objave natječaja. No, ni na tom trećem natječaju nije bilo ponuda. Budući da je objekt prazan i neodržavan, Nekretnine smatraju da bi javni natječaj za zakup trebalo ponoviti, ali s početnom cijenom od 2000 eura mjesečno. U slučaju da ne bude zaprimljenih ponuda, vila se na korištenje može ponuditi Općini Lovran, i to za neku nekomercijalnu djelatnost.

/ Što je poslovnim zgradama gdje nisu riješeni imovinskopravni odnosi? Što je sa zgradom bivšeg Doma zdravlja u Varaždinu?

/ Zgrada bivšeg Doma zdravlja nalazi se u Ulici Ivana Milčetića 17, u Varaždinu, a upisana je kao vlasništvo Republike Hrvatske, javno dobro u općoj uporabi – željeznička infrastruktura. Za tu zgradu potrebno je pokrenuti postupak oduzimanja statusa javnog dobra u općoj uporabi propisan člankom 13. Zakona o željeznici jer se ona nalazi izvan željezničke infrastrukture. U pripremi je javni natječaj za zakup te poslovne zgrade, a u slučaju da ne bude zaprimljenih ponuda ona se na korištenje može ponuditi jedinici lokalne samouprave, i to za nekomercijalnu djelatnost.

/ A što je sa zgradom Doma zdravlja željezničara u Zagrebu?

/ Na sudu je pravomoćno okončan spor kojim je tužitelj Dom zdravlja željezničara protiv pravnih slijednika HŽ-a d.o.o. pravomoćno odbijen sa svojim tužbenim zahtjevom za utvrđenjem prava vlasništva nad objektom u Ulici Grgura Ninskog 3, u Zagrebu. S predstavnicima Doma zdravlja Centar održan je sastanak radi reguliranja zakupa tog objekta.

Uprava HŽI-a će donijeti odluku o visini zakupnine i trajanju zakupa. Ako bi zakup trajao dulje od pet godina, s time se treba suglasiti Državni ured za upravljanje državnom imovinom.

/ Tu su i Hotel »Dora« i drugi objekti u Trnjanskoj ulici u Zagrebu ...

/ Budući da je Željezničko ugostiteljstvo pripojeno HŽI-u, uknjiženo je pravo vlasništva HŽI-a nad Hotelom »Dora« u Trnjanskoj cesti. U pripremi je javni natječaj za zakup te poslovne zgrade s namjenom hotela ili hostela.

Inače, zemljište i objekti u Trnjanskoj cesti uknjiženi su većim dijelom kao vlasništvo HŽI-a. Budući da je prema dosadašnjoj prostoroplanskoj dokumentaciji Grada Zagreba riječ o mješovitoj zoni, Nekretnine predlažu da se nabavi procjena ovlaštenoga sudskog vještaka o početnoj cijeni za pravo građenja, nakon čega bi mogao biti objavljen javni natječaj.

/ Što je sa zgradom Doma željezničara u Splitu?

/ Dom željezničara u Splitu nalazi se na adresi Ulica Gradišćanskih Hrvata 16. HŽI je pokrenuo sudski postupak za utvrđenje prava vlasništva. Radi prevencije i očuvanja objekta koji je ŽU predao HŽI-u, Uprava HŽI-a donijela je odluku da se do rješavanja imovinskopravnih odnosa pojedini poslovni prostori daju na korištenje za društvenu namjenu.

Nakon što imovinskopravni odnosi budu riješeni, uslijedit će procjena nekretnine. Nekretnine predlažu da se prvo objavi natječaj za zakup cijele zgrade odnosno pojedinih etaža za namjenu hotel/hostel.

/ I na kraju, što je s konačistima u Rijeci i Koprivnici te s tzv. Mađarskom školom u Vinkovcima?

/ U tijeku je sklapanje ugovora o međusobnom podmirivanju dugovanja prijenosom Konačišta Rijeka u Ulici Prvog maja 1a, Konačišta Koprivnica u Kolodvorskoj 13 i Mađarske škole u Ulici Ante Starčevića 57, u Vinkovcima, ukupne vrijednosti 56.585.608 kn, u vlasništvo Republike Hrvatske za dospjelo, a nepodmireno dugovanje HŽI-a kao pravnog slijednika HŽ-a d.o.o. prema Centru za restrukturiranje i prodaju kao pravnome slijedniku AUDIO-a, koji je bila pravni slijednik Hrvatskog fonda za privatizaciju. Ugovor će potpisati HŽI, CERP i RH, koju zastupa Ministarstvo financija.

/ Kojim se općenitim stavom vodite pri gospodarenju nekretninama?

/ Mišljenje je Nekretnina da je u smislu dobrog gospodarenja ponajprije potrebno objaviti javni natječaj za zakup objekata za odgovarajuću namjenu, i to kako bi se sačuvalo pravo vlasništva. Ako na javnim natječajima nema zainteresiranih potencijalnih zakupnika, može se objaviti javni natječaj za prodaju, a kako bi se spriječilo daljnje propadanje i uništavanje vrijednih objekata. No mislimo da je objekte za koje postoji interes jedinica lokalne samouprave prije prodaje potrebno ponuditi upravo njima.

/ Kolodvor Zadar je iznajmljen. Koje će sadržaje kolodvor dobiti?

/ Davanje u uređenje i zakup prijemne zgrade kolodvora Zadar je tzv. pilot-projekt koji će nam omogućiti uvid u isplativost takve vrste komercijalizacije. U izradi je glavni projekt za uređenje te zgrade kao i okolnog zemljišta. Ugovor na rok od 20 godina sklopljen je s trgovačkim društvom Sara centar Zadar d.o.o. Nakon što se poslovni prostor uredi, u podzakup će ga uzeti poznati lanac brze prehrane kao i trgovački lanac prehrambenih proizvoda. Saznali smo da je riječ o stotinjak novih radnih mjesta.

/ Što je s davanjem željezničkih objekata lokalnim zajednicama? Koliko ih je predano i kakva je trenutačna situacija?

/ Nakon što je u veljači 2013. prihvaćen Pravilnik o davanju u zakup željezničkih objekata, udovoljavamo zahtjevima jedinica lokalne (regionalne) samouprave za korištenjem željezničkih objekata – kolodvora, stajališta, gospodarskih objekata i sličnog, koji su godinama prazni i derutni, a poslovi HŽ Infrastrukture za njima nemaju

potrebe. Lokalne samouprave ugovorom preuzimaju objekte za nekomercijalnu namjenu u svrhu općeg, gospodarskog i socijalnog napretka svojih građana i preuzimaju obvezu održavanja objekta i okoliša te podmirivanja vodoprivredne i komunalne naknade, troškova priključaka vode i struje te svih režijskih troškova.

Sklopljeni su ugovori s Gradom Varaždinom za Dom željezničara, s Našicama za stajalište Londžica, Općinom Feričanci za kolodvor Feričanci, Ozljem za dio kolodvora Ozalj, Općinom Legrad za objekte bivše praonice Botovo i Općinom Stubičke Toplice za stajalište Stubičke Toplice.

Također, na prijedlog jedinica lokalne samouprave izdajemo suglasnost za održavanje javnih površina koje u naravi predstavljaju pružni pojas ili kolodvorsko područje, za uređenje parkova u kolodvorima, postavljanje dječjih igrališta i spomenika, a sve prema dokumentaciji na koju dobivaju suglasnost od Razvoja i investicijskog planiranja. Suglasnost je izdana Gradu Lipiku, Kutini, Općini Nedelišće, Ozlju i Općini Stubičke Toplice. Ističem suradnju s Gradom Ozljem, koji osim što je uredio kolodvorski park, na kojemu je i uređeno dječje igralište, namjerava revitalizirati željezničke objekte na svojem području te uvesti turistički vlak u cilju promocije Ozlja i okolice te željeznice.

/ Što je s projektom iznajmljivanja putničkih vagona za hostele u većim gradovima?

/ S tvrtkom Adriatik željeznički hosteli j.d.o.o. iz Zagreba sklopljen je ugovor o zakupu kolosijeka na lokacijama u Splitu, Zadru, Šibeniku, Puli, Rijeci i Zagreb GK za postavljanje vagona za spavanje u svrhu obavljanja turističko-ugostiteljske djelatnosti vagonskog hostela. Naime, riječ je o specifičnom projektu koji se sada prvi put pojavljuje u RH, a s kojim se stranka zainteresirana za zakup prijavila na natječaj Ministarstva turizma RH za odabir projekta u sklopu Programa poticaja inovacija u turizmu »Inovativni turizam« te ga je Ministarstvo ocijenilo visokom ocjenom i nagradilo. Zakupnik nas je obavijestio da je u postupku nabave vagona koji će biti postavljeni na navedenim lokacijama, a nakon što ih nabavi bit će provedena priprema svake pojedine lokacije.

Oborine otežale promet

Korišteni su i obilazni putovi

Ekstremne količine kiše koje su padale veći dio rujna uzrokovale su poteškoće u željezničkom prometu. Na mjestima gdje je bio ugrožen siguran tijekom prometa, dežurne ekipe nadzirale su situaciju i prema potrebi reagirale.

U noći s 12. na 13. rujna kiša je »potopila« Koprivnicu. Pola metra vode prodrlo je u postavicu i oštetilo signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje u kolodvoru. Promet je 13. rujna tekao uz dosta poteškoća, a neki su vlakovi otkazani. Nakratko je bila zatvorena pruga Koprivnički Bregi – Koprivnica na pruzi prema Osijeku. Zbog oborina, odrona zemlje i poplava 13. rujna za promet su bile zatvorene pruge Pleternica – Požega, Čakovac – Mursko Središće i Karlovac – Kamanje te magistralna pruga između Lipovljana i Banove Jaruge.

U nedjelju 14. rujna agencijski vlak »Optima express« koji je vozio kroz Hrvatsku na relaciji državna granica – Tovarnik – Vinkovci – Novska – Dugo Selo – Zagreb Glavni kolodvor – Savski Marof – državna granica zbog poplava i radova na pruzi morao je voziti pomoćnim prijevoznim putem. Taj dan je na relaciji Vinkovci – Osijek – Koprivnica – Dugo Selo bio uveden kontingentni vlak br. 30552 koji je agencijski vlak prevezao dužim putem. Iako je put bio duži, vlak

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Nenad Katanić



sa 16 vagona, i to sa pet vagona za spavanje, jednim vagonskim restoranom i 10 vagona za prijevoz automobila, ipak je prevezen. Promet je dodatno zakompliciralo i to što pruga od Vinkovaca preko Osijeka do Koprivnice nije elektrificirana, pa je trebalo organizirati i vuču dizelskim lokomotivama. Zanimljiv je podatak da je na relaciji od Vinkovaca do Osijeka vlak vukla dizelska lokomotiva HŽ Carga serije 2062, a između Osijeka i Koprivnice dizelska lokomotiva serije 2044 HŽ Putničkog prijevoza.

Virovitica

Ipak „poštiman“ vozni red

Virovitica je rasporedni kolodvor u kojemu svoje poslovne jedinice imaju sva tri željeznička društva. U posljednje vrijeme na tome je području uloženo dosta u povećanje razine sigurnosti prometa.



Željeznički kolodvor Virovitica nalazi se na otprilike jednakoj udaljenosti od Osijeka i Zagreba. Prema popisu stanovnika iz 2011., Virovitičko-podravska županija ima 86.863 stanovnika, a grad Virovitica 21.291 stanovnika. Virovitica je rasporedni kolodvor za dionice Virovitica – Osijek i Virovitica – Koprivnica. Virovitica je i krajnje odredište na 108 kilometara dugoj pruzi Banova Jaruga – Daruvar – Pčelić. Prema nepodijeljenome mišljenju željezničara s kojima smo razgovarali u kolodvoru, željeznica u Virovitici nije ono što je bila nekada.

Svoje jedinice u Virovitici imaju sva tri željeznička društva. U kolodvoru, uz šefa Antu Smojvera i pomoćnika Maria Gotala, radi još deset prometnika i deset skretničara koji su zaposlenici HŽ Infrastrukture. U Virovitici je stacionirana vuča vlakova koja organizacijski potpada pod HŽ Putnički prijevoz. Zadnji put podravska je magistrala obnavljana 1984. i brzine vlakova bile su do 100 km/h. Sada su najveće dopuštene brzine 80 km/h, a na velikom broju dionica vozi se sporije. Remont pruge od Čakovca preko Koprivnice do Virovitice bio je najavljen za 2015. godinu.

U teretnome prijevozu Virovitica je oduvijek bila poznata po velikom opsegu posla. Naime, industrijskim je kolosijekom sa željeznicom povezana tvornica šećera »Viro«. U 2013. pretovareno je 3350 vagona ili 148.768 tona tereta za potrebe šećerane. Prema silosu je otpremljeno 50 vagona. Industrijski kolosijek do šećerane dug je četiri kilometra, a kolosijeci se nalaze i u krugu tvornice. Na toj relaciji polubranicima je osiguran željezničko-cestovni prijelaz u Ulici Stjepana Radića, a preostala tri željezničko-cestovna prijelaza osigurana su najnižom razinom sigurnosti. To u znatnoj mjeri otežava posao radnicima HŽ Carga. Nije jednostavno manipulirati s oko 1500 tona teškom kompozicijom koju na toj kratkoj dionici treba zaustavljati i pokretati više puta. Problem HŽ Carga je i nedovoljan broj radnika u izvršnoj službi. Naime, uz dva rukovatelja manevrom i dva manevrista nije moguće sastaviti turnus, i to stvara poteškoće u svakodnevnome poslu. Zamisao da radnici budu osposobljeni za više poslova dobra je u situacijama kada je opseg posla uobičajen, no kada počne kampanja šećerne repe, odnosno intenzivan promet, bit će vrlo teško obaviti sve potrebne poslove.

Ono što ovdje treba svakako istaknuti u pozitivnome smislu jest puštanje u rad većeg broja željezničko-cestovnih prijelaza s najvišim stupnjem osiguranja, što znači da su osigurani polubranicima, cestovnim znakovima i signalima. Krajem kolovoza u rad su puštena tri automatska željezničko-cestovna prijelaza. Stari, dugački branik ostao je još samo u Suhopolju.

Virovitica je danas regionalno srednjoškolsko i visokoškolsko središte pa najveći broj putnika čine učenici. Osječki »plavac« svakodnevno stiže pun učenika iz Čačinaca, Slatine, Čabune, Suhopolja i drugih mjesta. Dok je na pruzi Banova Jaruga – Virovitica željeznički promet u cijelosti zamijenjen

autobusnim, istodobno napreduju radovi na remontu i revitalizaciji zatvorene dionice od Daruvara prema Pčeliću. Prema posljednjim informacijama remont se približio kolodvoru u Đulovcu.

Autobusi »Čazmatransa« koji voze umjesto vlakova skreću prema kolodvorima, zaustavljaju se na ugibalištima, a prometnici umjesto broja vlaka u dnevnik upisuju brojeve autobusa. Tijekom školske godine i jutarnji i podnevni autobus u Viroviticu stižu puni, pa su lokalni čelnici tražili i veći autobus. Pitanje koje se samo po sebi nameće je kako to da na istoj relaciji ne postoji interes putnika za prijevoz motornim garniturama, a autobusi su puni. Karte u autobusu naplaćuje vozač, što njemu nije jednostavno. Naime, on nije upoznat s povlasticama HŽ Putničkog prijevoza, a ispisivanje karata oduzima mu puno vremena pa teško na vrijeme stiže do odredišta. Zbog toga je pitanje da li prihod ostvaren prodajom karata odgovara broju prevezenih putnika.

U nacrtu voznog reda za 2014./2015. ispravljena je pogreška iz ovogodišnjega voznog reda na koju su ukazivali i putnici i željezničari. Naime, vlak br. 985 kretao je u 6.32 iz Zagreba i preko Bjelovara vozio za Osijek. Po voznome redu vlak više nije vozio do Osijeka, već je njegovo putovanje završavalo u 10.24 sati u Virovitici. Vlak za Osijek kretao je u 10.10 sati pa putnici nisu mogli ostvariti vezu za nastavak putovanja. U kuloarima se spominjalo kako se »plavac« često kvario i kasnio u Viroviticu. Tu nelogičnost u voznome redu ispravit će neprekinute vožnje vlaka od Zagreba do Osijeka, pri čemu će Virovitica biti jedna od stanica na putovanju. U međuvremenu se zbog spomenutog problema smanjio broj putnika, pa će vjerojatno trebati vremena za njihov povratak na željeznicu.

U daljinskome prijevozu tradicionalno se putuje prema Zagrebu. Nažalost, česti su prigovori kako je željeznička karta preskupa pa je jednoj osobi gotovo jednako isplativo da sama putuje automobilom. Naime, cijena povratne karte za »Podravku« je 162 kune, a uz pretpostavku da automobil troši šest litara goriva na stotinu kilometara, vožnja automobilom ispada malo skuplja od vožnje vlakom. U slučaju kada putuju dvije osobe, vožnja osobnim automobilom ekonomski je isplativija.

Gunja

Hvalevrijedan potez Uprave

Sredinom rujna na račun šestorice radnika HŽ Infrastrukture iz Gunje čije su kuće stradale u poplavi u svibnju Uprava HŽ Infrastrukture uplatila je novčanu pomoć. Radnici su sretni, a prometnik Ivica Batinić rekao nam je kako ima osjećaj kao da je dobio zgoditak na lutriji.



obitelj Batinić

Kada sam sredinom rujna razgovarao s prometnikom Ivicom Batinićem bio sam sretan kada sam čuo da se ostvarila nada radnika HŽ Infrastrukture iz Gunje kako će im Uprava uplatiti novčanu pomoć za sanaciju poplavljenih kuća.

Već sam u kolovozu u razgovoru s radnicima u kolodvoru Drenovci dobio informaciju kako očekuju pomoć od HŽ Infrastrukture. Za to su se založili sindikati, Uprava je podržala inicijativu, a komisija je obišla teren. Ljudi su već bili rezignirani zbog činjenice kako novčana pomoć do njih stiže sporo, no u rujnu je HŽ Infrastruktura uplatila po 30.000 kuna pomoći za šest radnika čije su kuće stradale u poplavi u svibnju. Jedan od njih je i prometnik Ivica Batinić koji nije krio zadovoljstvo.

/ Jako sam se obradovao. Svi smo i više nego zadovoljni i imamo osjećaj kao da smo dobili na lutriji. Jednostavno nemam riječi. To je mišljenje svih nas ovdje – komentirao je Batinić.

Obitelj Ivce Batinića živi u kući sagrađenoj 2005. godine. Gradio ju je na kredit, a i u obnovi će »peglati kartice«. Kao i većina, kuću je odlučio obnavljati sâm. Potpisao je ugovor i dobio 20.000 kuna, odnosno polovinu sredstava potrebnih za obnovu kuće.

/ Od kukanja nema ništa. Kuće ćemo polako obnoviti. Nešto namještaja smo kupili, a nešto smo dobili i sve ide u dobrome smjeru. Pogotovo otkako smo dobili pomoć od našeg poduzeća – rekao je. Nakon poplave, zajedno s brojnim mještanima, obitelj Batinić našla se u Otoku. Supruga Jasna istaknula je zahvalnost na doista velikoj pomoći koju su im u prvim danima pružili mještani Otoka:

/ Te večeri kada je nasip puknuo u Otoku se našlo nas više od 500 stanovnika Gunje. Organizacija i prijam ljudi bili su izvanredni. Prvo smo bili smješteni kod prometnika Branka Pejačevića. Njemu je Ivica bio mentor dok je polagao ispit za prometnika. Kod njega nas je u jednome trenutku bilo devetero. Suprug i ja s dvoje djece, moji roditelji i tetka s kćerkom.

Srećom, jedan je naša rođakinja imala praznu kuću pa smo dobro prošli. Čim je to bilo moguće, nakon petnaest dana Ivica i ja vratili

smo se u ribarskim čizmama, a djeca dolaze svaki dan i pomažu nam. Sreća je da imamo šinobus za dabe.

Nakon povratka prvo je trebalo izbaciti stvari i očistiti kuću. Stoka nam je uginula pa smo i to trebali raščistiti. Tada nam se činilo da sve ide jako polako. Prvo su trebali doći vatrogasci, pa električari i na kraju sanitarci. Na pitanje kada ih mogu očekivati, odgovor je obično glasio: »Sutra!« Uporno sam nazivala i dobivala isti odgovor. Onda sljedeći dan čekaš cijeli dan i bojiš se nekamo otići da oni



Putnici u Drenovcima

ne bi došli, a ti nisi doma. I tako se to otegne na petnaest dana, pa puta tri. Srećom, imali smo izvrsnu skupinu vatrogasaca. Mulj na podu bio je debeo deset centimetara. Oni su ga šmrkovima izgurili do ulaznih vrata, a mi smo ga izbacivali van – komentirala je tijekom obnove gđa Batinić.

Električari su u kućama spojili po jednu utičnicu na koju bi se uključio usisivač, no ljudi su, naravno, prikopčali malo veći broj kućanskih aparata.

/ Spojili smo dva produžna kabela i imamo svašta prikopčano. Drugačije ne ide. No pazimo, a i naučili smo koliko toga možemo spojiti tako da sve funkcionira – komentirali su Batinići.

Pomoć koju je Uprava HŽ Infrastrukture uplatila željezničarima iz Gunje doista je hvalevrijedan potez, no treba reći da su im pomogli i sindikati. Ovom prilikom teško je u negativnome smislu ne spomenuti Crveni križ.

I prvi put, prije mjesec dana, pisali smo kako je ljudima jedva isplaćeno 4000 kuna. Mjesec dana kasnije ljudi još uvijek nisu dobili drugu polovinu iznosa predviđenog za isplatu, a i ne znaju kada će ga dobiti. Prošli mjesec smo ispred željezničkoga kolodvora Drenovci raspravljali o tome je li pomoć koju su prikupili radnici HŽ Infrastrukture, a riječ je o nešto više od 200.000 kuna, trebalo uplatiti našim radnicima izravno ili ju je trebalo uplatiti na račun Crvenog križa kako je i učinjeno. Čini mi se da nismo najbolje učinili.

U međuvremenu se u Gunju vratio velik broj stanovnika. Mediji su opširno izvješćivali o tome kako su radnici koji su obnavljali osnovnu školu radili u tri smjene i kako su uspjeli dovršiti posao do početka školske godine.

Problema s općinskom birokracijom ima i dalje. Nakon pet pokušaja i odlazaka u općinu, Ivica Batinić uspio se riješiti korova s njive. Kada je mjesto bilo pod vodom mještani su govorili kako sada ponovno imaju Panonsko more. Nakon što se voda povukla, u malim jezerima i rukavcima ostalo je dosta ribe, pa sada kao ribolovac Ivica Batinić ne mora ići daleko od kuće.

Zahtjev za usklađivanjem voznog reda s potrebama korisnika

Ukidanjem željezničkih linija u Hrvatskoj nastavlja se daljnji trend regionalne izolacije, što se upravo događa u Međimurskoj županiji. Unatoč činjenici da građani Čakovca oduvijek gravitiraju prema Zagrebu i Varaždinu, njima je povezanost s tim gradovima otežana ukidanjem, odnosno smanjivanjem broja postojećih željezničkih linija. Željeznički putnički prijevoz prema Mađarskoj u cijelosti je ukinut. Službeno stajalište HŽ Putničkoga prijevoza je da te linije ne donose dobit te da nisu ni ekonomski ni prometno opravdane. Nacrtnog novoga voznog reda za 2014./2015. predviđa uvođenje četiriju novih vlakova subotom u pograničnome prijevozu na relaciji Čakovec – Lendava – Čakovec te tri para pograničnih vlakova na relaciji Ormož – Čakovec. Istodobno, prema tome istom voznom redu za 2014./2015. ukida se šest vlakova na relaciji Zagreb – Kotoriba. Postoji opravdani revolt stalnih korisnika usluga putničkog prijevoza u Međimurskoj županiji zbog nemogućnosti postizanja dogovora s onima koji bi kvalitetnu uslugu prijevoza putnika vlakom trebali i pružiti.

/Međimurje, 19. 8. 2014.; Večernji list Podravina Bilogora, 20. 8. 2014.; Međimurje, 9. 9. 2014./

Luka Vukovar – povezivanje kontinentalne s jadranskom Hrvatskom

Željeznički teretni prijevoz pred novim je izazovima jer trenutačno u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini posluju čak četiri željeznička prijevoznika. Problem je u tome da oni sami definiraju vrlo visoku cijenu usluge i da prema propisima, ovisno o tome na čijem se području teret prevozi, moraju mijenjati lokomotive.

Ivan Pavlović, predsjednik Uprave Luka Ploče, rješenje problema vidi u preuzimanju Luke Vukovar i njezinu povezivanju s Lukom Ploče, čime bi se podunavske zemlje uspjele povezati s morskom lukom Ploče. U prilog tomu govori ostvarena dobit od 108 milijuna kuna u 2013. koja bilježi rast od devet posto u odnosu na 2012. Luka Ploče pruža uslugu pretovara tereta, pa je tako u prošloj godini pretovareno 2,8 milijuna tona tereta.

Da bi se moglo govoriti o tržišnome modelu poslovanja, neophodno je modernizirati željeznicu i osigurati nova ulaganja. Trenutačno se radi na modernizaciji željeznice, čija su ulaganja u iznosu od 20 milijuna eura predviđena za prvu fazu gradnje infrastrukture i opremanja terminala za tekuće terete, te 30 milijuna eura za prvu fazu opremanja terminala za rasute terete. Postoji zanimanje za ulaganje u terminal za ukapljeni plin. Tvrtka »Biom« iskazala je interes za gradnju tvornice biodizela u koju planira uložiti 45 milijuna eura. Projekt povezivanja Luke Ploče s Lukom Vukovar je u tijeku, unatoč tomu što još nisu ispunjeni svi uvjeti za koncesiju nad Lukom Vukovar.

/Jutarnji list, 3. 9. 2014./

Radovi na obnovi pruge Đurmanec – DG pri kraju

U 2014. HŽ Infrastruktura nastavila je s modernizacijom zastarjele i izgradnjom nove željezničke infrastrukture. Obnova dijela željezničke pruge Đurmanec – državna granica, kojom je obuhvaćena gradnja četiri mosta, 26 propusta, tunela, osam željezničko-cestovnih prijelaza i perona na stajalištu Hromec, bliži se kraju. Time bi se nakon dvadesetak godina uspostavila željeznička prometna veza sa susjednom Slovenijom. Radovi na pruzi počeli su u studenome

2013., a završetak radova predviđen je za 31. listopada 2014. Radove izvođe Pružne građevine d.o.o., a ukupna vrijednost ulaganja je 50 milijuna kuna.

/Večernji list Podravina Bilogora, 5. 9. 2014./

Unska pruga

Na okruglome stolu održanom 9. rujna 2014. u Kninu prometni stručnjaci iz Hrvatske i Bosne i Hercegovine usuglasili su se oko ob-

novne unske pruge zbog sve češćih zahtjeva predstavnika srednjodalmatinskih luka, osobito Zadra i Šibenika, za novim željezničkim prometnim pravcem zbog povećanog opsega teretnog prijevoza. Ivan Čičmir, šef Regionalne poslovne Jug HŽ Carga, podržao je prijedlog o obnovi unske pruge zbog mogućnosti prijevoza većih količina tereta. Sredstva za obnovu pruge trebala bi se osigurati iz europskih strukturnih fondova.

/Slobodna Dalmacija, 10. 9. 2014./

Koicidencija ili je riječ o nečem drugom?

Danijelu Krakiću, predsjedniku Uprave HŽ Carga, dogodila se u srijedu 10. rujna 2014. prometna nezgoda na autocesti Zagreb – Lipovac kad je na službenome vozilu kojim je upravljao puknula jedna automobilska guma kod Popovače, a potom kod Novske i druga. Vučna služba odvušla je vozilo u Zagreb, a vulkanizer je na gumama pronašao rupe probušene čavlima, dok je u trećoj gumi čavao i pronađen. Tri gume nisu slučajno probušene, kako bi se u prvi tren pomislilo. Zato je Danijel Krakić događaj prijavio policiji, koja je poduzela potrebne istražne radnje. Rezultati istrage se očekuju. Možda bi trebalo osvjetliti pozadinu samoga događaja. Naime, proces restrukturiranja u HŽ Cargu je pri završetku. Status 430 zaposlenika riješen je kroz program poticajnih otpremnina ili prelaskom u Željeznički fond, dok je 300 zaposlenika takvu ponudu odbilo, pa im trenutačno teče otkazni rok. HŽ Cargo je sa Zavodom za zapošljavanje dogovorio da ih preuzmu po isteku otkaznog roka. Trenutačno HŽ Cargo ima 2300 zaposlenika, a krajem godine taj bi se broj smanjio na 1900.

Troškovi održavanja lokomotiva i vagona te rashodi unutar tvrtke su smanjeni, a obveze prema dobavljačima uglavnom se podmiruju. Plan restrukturiranja time bi trebao bio dovršen, a Europska komisija trebala bi ga odobriti. HŽ Cargo mogao bi nastaviti s tržišnim nadmetanjem, jer je u organizacijskom i financijskom smislu uspio urediti svoje poslovanje.

Upravo bi u ovome uspješno provedenome planu restrukturiranja možda trebalo potražiti odgovor na znakovito pitanje u naslovu Krešimira Žabeca, novinara Jutarnjega lista: »Je li netko pokušao ubiti šefa HŽ Carga čavlima u gumama?«

/Jutarnji list, 16. 9. 2014./



Prihvaćen plan željezničke reforme u Francuskoj

Dana 23. srpnja prihvaćen je plan francuske vlade čiji je glavni cilj svojevrsno sjedinjenje željezničke infrastrukture i prometa, ponovno uspostavljanje Francuskih državnih željeznica (SNCF) kao holdinga i uspostavljanje njegovih dvaju novih dijelova – SNCF Reseaua (infrastruktura) i SNCF Mobilitesa (promet i putnička infrastruktura). Prema planu, takva organizacija trebala bi stupiti na snagu 1. siječnja 2015. godine. Uz to, taj plan obuhvaća novi dogovor na razini države o financiranju javnoga željezničkog prijevoza, nacionalni plan za putnički prijevoz (usklađivanje voznih redova i slično), harmonizaciju svih djelatnosti željeznice i davanje novih ovlasti regulatornim tijelima koja nadziru željeznicu.

Iako je vlada u svim fazama donošenja tog plana uvjerala javnost da je on donesen da radnicima na željeznici omogućiti siguran ostatak na poslovima, francuska se javnost uglavnom pobunila protiv njega. FNAUT, tijelo koje se bavi zaštitom interesa potrošača, javno je kritizirao plan, govoreći da pridonosi očuvanju organizacijski zastarjele i neučinkovite željeznice i da ne jamči njezin razvitak. Uz to, FNAULT oštro zagovara uvođenje privatnih putničkih operatera u Francuskoj, što taj plan ne podrazumijeva izravno.

Smanjenje mreže vlakova CityNightLine

DB Fernverkehr planira reorganizirati vlakove CitiNightLine i vlakove za prijevoz praćenih automobila koji posljednjih godina stvaraju godišnji gubitak od 20 milijuna eura. Relativno loša zarada tih vlakova i njihovi dosta veliki operativni troškovi su konstanta i ta situacija tjera DB Fernverkehr na promjenu strategije. Zbog toga se ove jeseni spremaju promjene u prometu noćnih vlakova. Naime, dana 1. studenoga prestaju voziti noćni vlakovi na relaciji Basel – Amsterdam i Prag – Kobenhavn. U prosincu prestaju voziti noćni vlakovi na relacijama Hamburg – Berlin i München – Pariz, a vlakovi na relacijama Varšava – Amsterdam i Prag – Amsterdam vozit će samo do Kölna. Ostali vlakovi CityNightLine i vlakovi za prijevoz praćenih automobila DB Fernverkehra nastavljaju voziti.

Pruga za velike brzine od Istanbula do Ankare

Dana 25. srpnja turski premijer Recep Tayyip Erdogan otvorio je prugu velikih brzina Eskisehir – Pendik kojom je dovršeno spajanje Istanbula i Ankare željeznicom velikih brzina. Posljednja otvorena dionica duga je 188 km i proteže se od Eskisehira i Kosekoya, a uz nju je otvorena i modernizirana dionica Kosekoy – Pendik. Kolodvor Pendik nalazi se u istočnim predgrađima Istanbula. Dana 26. srpnja počela je i redovita eksploatacija pruge sa šest vlakova dnevno (riječ je o vlakovima španjolske tvrtke CAF) koji voze maksimalnom brzinom od 250 km/h, a Istanbul s Ankarom povezuju za nešto kraće od četiri sata.

Počela ispitivanja britanskih vlakova serije 800

Početkom rujna u Hitachijevoj tvornici Kasado počela su dinamička ispitivanja prvog vlaka serije 800 koji su naručili razni željeznički operatori u Velikoj Britaniji. Programom narudžbi upravljao je britanski Odjel za prijevoz i Intercity Express Programme. Prema planovima, prva tri *bi-mode* vlaka bit će isporučena u Veliku Britaniju

početkom 2015., a nakon toga će se ispitivati na ECML-u (*East Coast Main Line*), a moguće i na britanskoj ispitnoj željezničkoj pruzi Old Dalby.

Zanimljiva karakteristika tih *bi-mode* vlakova je činjenica da će podovi vagona biti različitih visina, ovisno o tome imaju li pojedini vagoni dizelski motor. Devetodijelni vlak imat će pet vagona s povišenim podom (i dizelskim motorima tvrtke MTU), a petodijelni tri takva vagona. Isključivo električni vlakovi serije 801, koji su također naručeni, imat će jedan vagon opremljen dizelskim motorom (i višim podom) koji će se koristiti isključivo u situacijama kvara električnog pogona ili nestanka električne struje.

Poljski vlakovi ATR220 za Italiju

Početkom rujna počela je isporuka prvih novih dizelskih vlakova ATR220 Atribo za talijansku nacionalnu željezničku tvrtku Trenitalia. Proizvođač je poljska tvrtka PESA. Ugovor o isporuci tih vlakova potpisan je u prosincu 2013. godine, a njegova ukupna vrijednost je 139,6 milijuna eura. Prema planovima, ispitivanja novih vlakova trebala bi biti završena do kraja 2014. godine, a vlakovi će nakon toga ući u redovitu uporabu u talijanskim pokrajinama Marche, Toscana, Abruzzo, Campania i Calabria. Trodijelni vlakovi dugi su 55,6 metara, mogu voziti maksimalnom brzinom od 130 km/h i imaju kapacitet od 312 putnika. Vlakove pokreću dva Voithova Railpack *powerpacka* sa Stage IIIB šestocilindarskim dizelskim motorom Voith/MAN sa SCR filtrom ispušnih plinova i prijenosnikom T211. Vlak ima i osovinske prijenosnike Voith SK/KE 485 i kopče Scharfenberg.

Novi vlak na relaciji Njemačka – Kina

Iako vlakovi na relaciji Kina – Njemačka voze od kolovoza 2013., dana 1. rujna 2014. pokrenut je prvi vlak na relaciji Hamburg – Zhengzhou. Predviđeno je da će vlakovi na toj relaciji voziti jedanput tjedno, a svaki će prevoziti 41 kontejner. Vozno vrijeme na putu dugom 10.214 km iznosi 17 dana, što je više od 20 dana brže



nego plovidbeno vrijeme broda. Vlak iz Njemačke vozi u Poljsku, na čijoj se granici s Bjelorusijom kontejneri pretovaruju na željezničke teretne vagonne kolosiječne širine 1520 mm. Nakon prolaska kroz Bjelorusiju, Rusiju i Kazahstan, kontejneri se na granici sa Kinom ponovno pretovaruju na vagonne normalnoga kolosijeka. Od 2011. Njemačka željeznica (DB) vozi relativno velik broj vlakova na relaciji Njemačka – Kina i većina njih prevozi se Transsibirskom željeznicom. Od početka 2012. do početka 2014. DB je na toj relaciji preveo oko 40 tisuća kontejnera. Glavni korisnici tog prijevoza su automobilske i elektroničke industrije.

Željeznice u Bugarskoj

Banka prijeti pljenidbom vozila

Bugarske državne željeznice (BDŽ) u svojoj floti imaju 35 novih vlakova Desiro. S obzirom na ekonomsku krizu i loše financijsko stanje BDŽ-a, problemi s otplatom kredita njemačkoj banci KfW počeli su vrlo brzo nakon isporuke vlakova. Nakon sporazuma o otplati iz 2012., banka je u ljeto ove godine ponovno zaprijetila pljenidbom.



Bugarske državne željeznice (BDŽ) su bugarski nacionalni prijevoznik i najveći željeznički operator u državi, a osnovane su 1885. godine. Naime, te su godine postojeće pruge na teritoriju Bugarske nacionalizirane i stavljene pod BDŽ-ovu upravu. Sjedište BDŽ-a je u Sofiji. Početkom devedesetih godina 20. stoljeća BDŽ se susreo s vrlo jakim konkurencijom individualnog prijevoza uzrokovanog ogromnim povećanjem broja automobila u privatnome vlasništvu. Od 1994. do 2010. željeznica u Bugarskoj bilježila je stalan pad prihoda i drastičan pad tržišnog udjela u količini prevezenih roba i broju prevezenih putnika. U Bugarskoj je 1. siječnja 2002. počela poslovati Nacionalna željeznička infrastrukturna tvrtka (NRIK) mjerodavna za upravljanje i održavanje infrastrukture. Ta tvrtka trenutačno zapošljava nešto više od 13 tisuća radnika.

Bugarska je 2007. postala članica Europske unije. Željeznice u Bugarskoj djeluju u državi veličine 110.000 kvadratnih kilometara i sa 7,4 milijuna stanovnika.

Velika reforma BDŽ-a provedena je 2007. kada je tvrtka podijeljena na BDŽ Inc kao holding čiji je jedini vlasnik Republika Bugarska, BDŽ Putnički Prevozi Ltd, BDŽ Tovarni Prevozi Ltd, BDŽ Trakcionen Podvižen Sustav Ltd i BDŽ-Končar Inc. Konkretni rezultati odluka o takvoj organizaciji tvrtke objavljeni su tek u listopadu 2010. godine.

BDŽ Putnički Prevozi Ltd je tvrtka koja se bavi putničkim prijevozom i koja je 2009. prevezla 31,36 milijuna putnika. BDŽ Tovarni Prevozi Ltd, koji se bavi teretnim prijevozom, je 2009. prevezao 13,3 milijuna tona tereta. U dva navrata bugarska je vlada pokušala privatizirati tvrtku (u 2012. i 2013.), no pokušaji su propali. Prvi međunarodni natječaj za privatizaciju tvrtke BDŽ Tovarni Prevozi Ltd raspisan je 13. lipnja 2012., no već sedam dana kasnije je poništen. Dana 21. lipnja 2013. kontrolna agencija vlade Republike Bu-

garske odustala je od prodaje 100 % udjela u tome nacionalnome teretnom operatoru i poništila sve dotada poduzete korake.

Dana 7. prosinca 2004. BDŽ je odlučio da će putničku flotu modernizirati »Siemensovim« vlakovima Desiro. Početkom siječnja 2005. BDŽ je s njemačkim »Siemensom« potpisao ugovor vrijedan 67 milijuna eura o isporuci 25 dizel-motornih vlakova. Prva dva vlaka isporučena su BDŽ-u samo dva mjeseca nakon potpisivanja ugovora, a preostali su isporučivani do kraja 2005. godine. Takva brza isporuka bila je moguća zbog činjenice da je u to vrijeme »Siemens« proizvodio velik broj tih vlakova za razne operatore. Ugovor je podrazumijevao i opciju kupnje 25 električnih vlakova Desiro te sedam godina održavanja dizelskih vlakova. Godine 2005. budućnost BDŽ-a izgledala je izvrsno.

Prva dva vlaka Desiro isporučena su BDŽ-u već 22. siječnja 2005., a 23. siječnja vlakovi su bili na promotivnoj vožnji od Varne do Sofije. Odlučeno je da će se dizelski vlakovi Desiro premjestiti u depo u Varni, koji će opremiti »Siemens«. Vrijednost opremanja iznosila je dva milijuna eura. U međuvremenu je aktivirana opcija isporuke električnih vlakova Desiro te je potpisan novi ugovor vrijedan 117 milijuna eura. Danas BDŽ u svojem voznom parku ima 10 DMV-ova tipa Desiro, serije 10 (ukupno dva vagona snage 550 kW i maksimalne brzine 120 km/h), 15 EMV-ova tipa Desiro, serije 30 (ukupno tri vagona snage 1,3 MW i maksimalne brzine 160 km/h) i 10 EMV-ova tipa Desiro, serije 31 (ukupno četiri vagona snage 1,3 MW i maksimalne brzine 160 km/h).

S obzirom na ekonomsku krizu i loše financijsko stanje BDŽ-a, problemi s otplatom kredita njemačkoj banci KfW počeli su vrlo brzo nakon isporuke vlakova. Unatoč prijetnjama banke da će oduzeti vlakove (postojale su opcije da se čitava flota proda operatorima u Mađarskoj), tek je u siječnju 2012. na sastanku premijera Bugarske i Njemačke dogovoreno da će dug od 156 milijuna eura biti plaćen jednokratno. Bugarska vlada nadala se da će novac namaknuti prodajom nacionalnoga željezničkog teretnog prijevoznika. Od 2012. u željezničkoj se periodici nije pisalo o financijskim obvezama BDŽ-a prema njemačkoj banci KfW i stanje je zapravo bila prilično nepoznato do ljeta 2014. kada je banka ponovno zaprijetila da će oduzeti vlakove. Za sada se to nije dogodilo, no hoće li se, vidjet ćemo uskoro!

Ovo ljeto održavali su se sastanci ministara iz Vlade Republike Bugarske i Uprave Njemačke željeznice (DB), što je mnoge navelo na zaključak da je DB, pod određenim uvjetima, zainteresiran ući u vlasničku strukturu tvrtke BDŽ Tovarni Prevozi Ltd. Ta pretpostavka do sada nije potvrđena, no nije ni opovrgnuta.

U Bugarskoj djeluje još nekoliko željezničkih operatora: Bulmarekt, BŽK (Bugarska željeznička kompanija) i DB Schenker Rail Bulgaria EOOD. Bulmarket je prva neovisna tvrtka koja je na bugarsko željezničko tržište ušla s nekoliko teških manevarskih lokomotiva. Nakon početnog razdoblja tijekom kojega su prevozili relativno malo tereta (nešto manje od 300.000 tona 2006. godine) uložili su u rabljene lokomotive danskog i britanskog porijekla. BŽK je tvrtka kći rumunjske tvrtke GFR i u Bugarskoj posluje od 2006. godine. Većinu njegove flote čine rumunjske električne lokomotive Co'Co' i rabljene električne lokomotive iz Velike Britanije. DB Schenker Rail Bulgaria EOOD je na bugarsko željezničko tržište ušao 2010., a tvrtka usko surađuje s DB-ovom podružnicom iz Bugarske.

Šumska željeznica Lenti – Csömödér – Kistolmács

Parnjače za posao i turizam

U Mađarskoj, nedaleko od Lendave, nalazi se veliko šumsko gospodarstvo sa sjedištem u mjestu Csömödér. Ondje još uvijek kao jedna od rijetkih u Europi djeluje 109 kilometara duga mreža šumskih željeznica.



Mreža šumske željeznice duga je 109 km, a širina između tračnica iznosi 760 mm. Ta željeznica jedan je od simbola toga kraja. Pruga se koristi za eksploataciju drva i prijevoz do drvne industrije u mjestima Lenti i Csömödér, gdje se nalazi pretovarna kolodvor Mađarskih državnih željeznica (MAV).

Šumarija je počela s radom 1920-ih godina, a zanimljivo je da su pružnu mrežu širili do 2000. godine. Ta je željeznička mreža jedna od posljednjih aktivnih šumskih željeznica u Europi.

Veliki doživljaj za posjetitelje svih uzrasta je kada u sezoni koja traje od svibnja do rujna između kolodvora Lenti i Kistolmács voze putnički turistički vlakovi. Preuređeni vagoni koje vuče male dizelske lokomotive prevajuju 32 km za dva i pol sata kroz živopisne krajeve i turistička mjesta te regije. Godine 2004. u promet je uveden tzv. vlak nostalgije koji vozi svake druge subote. Vlak vuče parna lokomotiva Abel. U početnome kolodvoru Lenti, u preuređenoj kolodvorskoj zgradi osnovan je muzej šumarstva, drvne industrije i uskotračne željeznice.

Vozni park čini deset dizelskih lokomotiva serije C-50, dvije lokomotive serije Mk 48 te jedna parna lokomotiva. Desetak putničkih vagona namijenjeno je za redovite turističke vožnje, a u ponudi je i mogućnost zakupa uređenih salonskih vagona za posebne vožnje. Zaustavljanje vlaka u desetak stajališta izletnicima omogućuje da pješice ili biciklom uživaju u rezervatu prirode, flori i fauni, na jezeru



ili ribnjaku rekreativnog centra Kistolmács. Nedaleko od pružne trase nalaze se termalni izvori u mjestu Lenti, stoljetna crkva u Paki, arboretum površine 46 hektara, dvorac i vodenica.

Vlasnik šumarije se soim djelatnosti upravljanja šumskim kompleksima posvetio razvoju turizma pa su obnovljena ili novosagrađena stajališta, a sva važnija mjesta opremljena su informativnim panoima i pratećim sadržajima na zadovoljstvo turista svih naraštaja. Tijekom jednodnevnog izleta na samo sat i pol vožnje od Zagreba preko Čakovca i Murskog Središća onaj tko voli putovati može doživjeti nešto posebno u spoju ljepote prirode i željeznice. Na povratku može obići kompleks muzeja rudarstva u Murskome Središću i obići još uvijek aktivni, najstariji izvor nafte u Hrvatskoj!



HKUD »Željezničar« Zagreb u Turskoj

Nagrada za najbolji ukupni dojam

Od 1. do 10. kolovoza folklorni ansambl HKUD-a »Željezničar« Zagreb sudjelovao je na 15. međunarodnome festivalu kulture i umjetnosti Buyukce-mece u Istanbulu, gdje je osvojio posebnu nagradu za najbolji ukupni dojam u predstavljanju hrvatske tradicijske kulture.

dicionalnih jela, pića i suvenira. Na hrvatskome štandu vladala je velika gužva zbog bogate ponude tradicionalnih pića i suvenira ali i zbog ljupkih djevojaka koje su te večeri bile vrlo atraktivno odjevene u etno kreacije inspirirane dijelovima nošnje otoka Suska.

Svaka država je na svojoj večeri održala kratki glazbeni nastup i radionicu tradicionalnih plesova.



Tijekom desetodnevnog boravka u Turskoj ansambl je sudjelovao u festivalskim povorkama, održao brojne kraće nastupe te sudjelovao na koncertima u povodu svečanog otvorenja i zatvaranja festivala, na otvorenjima izložbi, u sadnji stabla u Vrtu mira i natjecateljskome programu.

Hrvatske narodne nošnje, plesovi, pjesma i svirka plijenili su pozornost mnogobrojnih građana i turista u tome poznatom ljetovalištu te su bili česta meta fotografa. Taj festival Međunarodnog udruženja folklornih festivala i grupa (CIOFF) jedan je od najvećih i najpoznatijih u Turskoj, što potvrđuje podatak da je na njemu sudjelovalo oko 800 sudionika. Osim na nastupima i koncertima, folklorni ansambl HKUD-a »Željezničar« sudjelovao je i u svim ostalim događanjima kao što je »Crno-bijela noć« kada su svi sudionici morali biti odjeveni u crno-bijele kombinacije. Te se večeri ansambl iskazao i osobitim plesnim vještinama. Svi su sudjelovali i na »Turskoj noći«.

U natjecateljske kategorije spadalo je i organiziranje noći svoje države. HKUD »Željezničar« svoju je noć organizirao zajedno s Albanijom, Čileom, Bjelorusijom, Španjolskom, Pakistanom, Gambijom i Slovenijom. Svaka država imala je svoj štand za prezentaciju tra-



Ta turneja »željezničarima« će ostati u sjećanju po velikoj oluji tijekom mimohoda po središtu Istanbula kada su zbog kiše gotovo stradale nošnje starije od stotinu godina, grandioznome otvorenju i zatvaranju festivala, banketu na mostu sultana Sulejmana Veličanstvenog, izletu brodom po Bosporu, Danu turskih kulinarskih specijaliteta te kupanju u bazenima aquaparka. U trajnome sjećanju ostat će im i neshvatljiva ležernost organizatora te izuzetna gostoljubivost te, naravno, nagrada koja je najbolji pokazatelj da je HKUD »Željezničar« na pravome putu.

U galeriji »U predvorju«

Hrvatski zaboravljeni krajevi i njihove željeznice

»Hrvatski zaboravljeni krajevi i njihove željeznice« naziv je izložbe fotografija postavljene u galeriji »U predvorju«. Autor dvadeset i šest fotografija je Wolfgang Kraus iz Bavorske, dugogodišnji vanjski suradnik lista »Željezničar«.

Dana 2. rujna 2014. u galeriji »U predvorju« otvorena je izložba fotografija »Hrvatski zaboravljeni krajevi i njihove željeznice«. Autor fotografija Wolfgang Kraus svoju ljubav prema željeznici pretače u ljubav prema fotografiji. Početak njegovog ozbiljnijeg fotografiranja povezan je s proslavom 150. obljetnice Njemačke željeznice (DB) 1985. Godine 1994. Wolfgang počinje intenzivnije fotografirati željeznicu, a od 2008. sâm, u vlastitome laboratoriju izrađuje crno-bijele fotografije. Negative razvija precizno, a fotografije izrađuje s puno pozornosti i na biranim materijalima te su zato njegove fotografije besprijekorne u tehničkom i estetskom smislu. Osim u Njemačkoj, u Zagrebu je svoje fotografije izlagao u sklopu izložbi Hrvatskoga željezničkog muzeja i Kluba ljubitelja željeznice. Njegove fotografije i članci objavljeni su u nekoliko časopisa i knjiga.

Na otvorenju o autoru kao vrsnome fotografu i dugogodišnjem suradniku lista »Željezničar« govorio je glavni urednik lista Branimir Butković, koji je i sâm dugogodišnji fotograf. Tom prigodom Butković je rekao:

/ Naziv ove izložbe fotografija je »Hrvatski zaboravljeni krajevi i njihove željeznice« i ona kroz crno-bijele fotografije prikazuje zaboravljene hrvatske željezničke prostore. Većina ljudi, pa i onih koji se bave fotografijom, na tim prostorima ne bi našla ništa zanimljivo, ali



na Wolfgangovim fotografijama prikazana je njihova nekadašnja ljepota te je izraženo poštovanje prema proteklim vremenima. Fotografije podsjećaju na mjesta izvan vremena i prostora, na željeznicu kakvu Wolfgang zasigurno

nema priliku vidjeti u Njemačkoj. Na izložbama fotografija problem može predstavljati činjenica da je uvijek riječ o malome dijelu stvaralačkog opusa pojedinog autora.

Wolfgang je kroz svoja fotoputovanja kroz Hrvatsku stekao i mnogo prijatelja, a jedan od njih je i Dragutin Staničić koji o Wolfgangu kaže:

/ Nijemac koji izvrsno govori hrvatski i dobro poznaje prilike kod nas po mnogočemu je izazvao iznenađenje, a pogotovo kada je otvorio svoj magični kofer s fotografskom opremom. Klasični pristup fotografiji u današnje digitalno doba gotovo nije moguće vidjeti. Na fotografijama je prepoznatljiv njegov stil, osjećaj za detalje i panorame ali i za noćne fotografije koje su realizirane uz niz bljeskalica. Rijetko se kod nas nađe strastvenih željezničkih fotodokumentarista. Svečano otvorenje izvođenjem nekoliko poznatih melodija i pjesama na gitari dopunili su Mara Bushill i Teo Kraus. Izložbu je otvorio prečasni Vlado Mandura, dekan Karlovačkoga vojnog dekanata, dugogodišnji prijatelj obitelji Kraus.

TEHNIČKA ŠKOLA ZAGREB

Palmotićeve 84
10 000 Zagreb

Temeljem Zakona o obrazovanju odraslih i odluke Školskog odbora Tehničke škole Zagreb na sjednici održanoj 15. rujna 2014. objavljuje

N A T J E Č A J

ZA UPIS ODRASLIH POLAZNIKA U PROGRAM OSPOSOBLJAVANJA ZA STJECANJE OPĆIH STRUČNIH ZNANJA IZ DJELOKRUGA RADA STROJVOĐE/TKINJE – (ZA DOZVOLU) za vlastite potrebe u školskoj godini 2014./2015.

PODRUČJE RADA: Promet i logistika

Broj polaznika: 1 odjel / 24 polaznika

Trajanje: 325 sati

Početak školovanja: 27. listopada 2014.

Završetak nastave: 09. veljače 2015.

Ispit završne provjere znanja: 19. i 20. veljače 2015.

Mjesto održavanja: Tehnička škola Zagreb

Oblik nastave: Konzultativno - instruktivna

Izvođenje programa: program se izvodi svakodnevno, konzultativno – instruktivnim načinom, prema rješenju o odobrenju za

izvođenje Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Klasa: UP/602-07/14-03/00111, Ur. broj: 533-25-14-0002, od 29.04.2014.

Upis: Program upisuju polaznici koji su završili srednju školu tehničke struke u trajanju četiri (4) godine, koji su navršili 18 godina života i imaju liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti obavljanja poslova.

U slučaju prijave većeg broja kandidata prednost pri upisu imaju pristupnici koji imaju bolji opći uspjeh kroz sve godine školovanja i uspjeh iz nastavnih predmeta: matematika, hrvatski jezik, fizika, elektrotehnika i strojarstvo.

Nakon uspješno savladanog programa osposobljavanja polaznik dobiva uvjerenje o stečenim općim stručnim znanjima iz djelokruga rada strojvođe/tkinje kao preduvjet pristupanja ispitu za izdavanje dozvole za radno mjesto strojvođe.

ROKOVI UPISA:

Prijave se primaju u Tehničkoj školi Zagreb, Palmotićeve 84 od 22. RUJNA do 18. LISTOPADA 2014; u prostoriji 3, od 9 do 12 sati.

Rezultati natječaja biti će objavljeni 20. LISTOPADA 2014. na oglasnoj ploči Škole.

Detaljne informacije o upisu, potrebnoj dokumentaciji, uvjetima školovanja, trajanju i troškovima prekvalifikacije moguće je dobiti na broj telefona 01/378-33-18, web stranici škole (<http://www.ss-tehnicka-zg.skole.hr>), oglasnoj ploči škole.

Razgovor s Nevenom Rendeli

Putovanje Transsibirskom željeznicom bilo bi zanimljivo

Nevena Rendeli, voditeljica, novinarka i urednica na HTV-u, već godinama jedno je od najpopularnijih televizijskih lica.



Rođena je Zagrepčanka, ali budući da je njezina majka Dalmatinka iz Pirovca, Nevena je još kao djevojčica na moru provodila po četiri mjeseca. Zato voli reći da je Zagrepčanka dalmatinskih korijena. Studirala je paralelno sociologiju na Filozofskome fakultetu i novinarstvo na Fakultetu političkih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, pa je profesorica sociologije i diplomirani novinar. Ova je godina za Nevenu posebno zahtjevna – uređivala je i vodila emisiju

»Subotom ujutro«, snimala priloge za »Dobro jutro, Hrvatska«, plesala je u *showu* »Ples sa zvijezdama«, a i ljeta je provela uglavnom radno, uređujući i vodeći *talk-show* »Žuti marker«. S početkom jeseni na ekrane se vratila njezina emisija »Subotom ujutro«, a da bi kreativno, ali i tjelesno izdržala sve te *izazove* (kako se to danas popularno kaže), Nevena je stalno u formi. To je dokazala i prvog vikenda u rujnu istrčavši u Istri svoj prvi polumaraton dug 21 kilometar. A trčanjem se bavi tek od travnja!

/ Kako je bilo na polumaratonu? Biste li to ponovili, a možda jednom probali istrčati i pravi maraton?

/ Bilo je divno, ali i jako naporno. Naime, budući da trčim tek nekoliko mjeseci, kažu da je jako hrabro što sam se uopće usudila. No, budući da je čitavo događanje bilo izvrsno organizirano, nisam odoljela. Riječ je o prvome vinskom maratonu u Istri, a trči se dijelom stare Parenzane, trasom nekadašnje uskotračne željeznice od Poreča do Trsta. Sada se spremam za Zagrebački polumaraton, a onaj pravi, od 42 km i 195 m, ipak će pričekati neko vrijeme.

/ To da ste i vrlo hrabri dokazali ste bungee skokom sa Šibenskog mosta.

/ Hm, nisam baš bila tako hrabra nego sam snimala »Boje turizma« i to mi se učinilo kao dobra priča. Iskreno, nikada ne bih skočila da kamere nisu bile uperene u mene i da nisam osjećala odgovornost prema svim tim ljudima koje sam tamo dovukla. I ne bih to ponovila!

/ Sada Vas je strah ili se jednostavno ne želite bespotrebno izlagati opasnosti?

/ To nije nešto što mene posebno veseli. Bilo je zanimljivo iskustvo i sada idemo dalje. Nisam ovisnik od adrenalina!

/ Nevena, Vaše prezime naglašava se Rendéli ili Réndeli? Odakle ono potječe?

/ Naglašava se Réndeli. Prezime je sefardsko, podrijetlom iz Španjolske, iako zvuči talijanski pa mu mnogi dodaju drugo »l« i tako ga naglašavaju. Moji preci su na ove prostore navodno stigli za španjolske inkvizicije i trenutačno ih je u Hrvatskoj tek nekoliko s istim prezimenom.

/ Veliku ste popularnost stekli u emisiji »Boje turizma«, u kojoj ste gledateljima predstavili bezbroj atraktivnih mjesta u Lijepoj našoj.

/ Dugo sam s *guštom* radila »Boje turizma«. Mislim da je iza mene šest sezona i ljeta koje sam provela putujući Jadranom i stvarno se rado sjećam tog razdoblja. Doduše, bilo je jako naporno, ali čisto sumnjam da bih danas tako dobro poznavala Hrvatsku da nije bilo »Boja turizma«.

/ Prije tri godine nastala je i Vaša knjiga, vodič po Hrvatskoj »Dnevnik jedne plavuše«, s mnogo insajderskih podataka o raznim mjestima.

/ Riječ o »Vodiču jedne plavuše – putujte s Nevenom Rendeli kroz Hrvatsku« i ima formu putopisa i savjeta kako, gdje i zašto provesti odmor. Na pisanje su me potaknule upravo »Boje turizma«. Bilo mi je žao da svi ti podatci i priče koje sam saznala ne ostanu zabilježene i na papiru.

/ Jednom ste rekli da se Hrvati iz različitih regija međusobno premalo poznaju. Zašto je to tako i kako to promijeniti?

/ Zato što mi Hrvati općenito ne putujemo puno, a i kad putujemo, putujemo u inozemstvo. Da se razumijemo, i ja volim otputovati izvan zemlje, ali ima toliko krasnih mjesta u Hrvatskoj na koja se može pobjeći barem za vikend i šteta je to propustiti.

/ Jako volite putovati po svijetu. Koliko ste država obišli?

/ Iskreno, nisam brojila, ali Europu sam uglavnom obišla. Bila sam još u Sjevernoj Americi, Africi i Aziji. Ima još jako puno zemalja koje bih voljela vidjeti, pa ne mislim tako skoro stati.

/ Koja odredišta biste još najradije posjetili, a dosada niste?

/ Uff, puno ih je! Voljela bih do Australije, kao i do juga Afrike; voljela bih posjetiti Kinu i Japan, Južnu Ameriku ...

/ Koji su Vaši interesi i hobiji? U čemu uživate nakon posla?

/ Osim što u posljednje vrijeme triput tjedno trčim i to ne propuštam, jako volim čitati. Nekada sam se uspavljivala knjigom, u posljednje vrijeme to isto radim serijama, ali kada sam na odmoru, knjige *gutam* kao hranu.

/ Što su Vam planovi za budućnost?

/ Puno putovati, po mogućnosti malo manje raditi i uživati s prijateljima i suprugom. Ponekad je stvarno dobro malo stati na loptu i smiriti živce, što se u ovome poslu često čini kao nemoguće.

/ Koliko često se vozite vlakovima?

/ Kao studentica, vozila sam se puno češće nego danas. Dapače, svaka dva tjedna vlakom sam putovala u Mađarsku, jer je tamo živio moj tadašnji dečko. Iskustva su bila razna, od sjedanja u krive vlakove do poznanstava koja traju i danas.

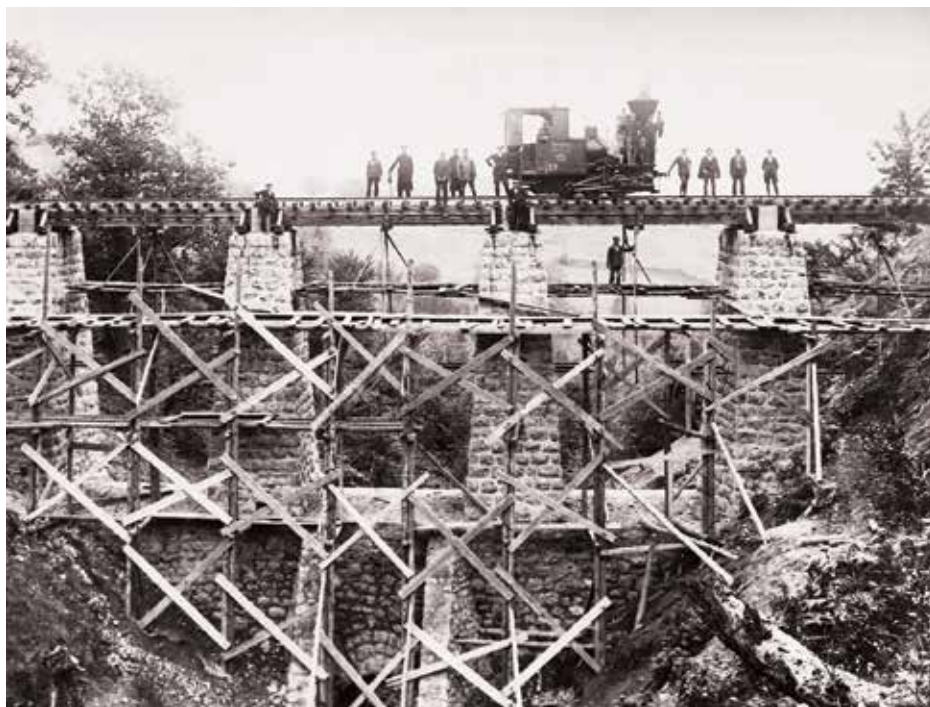
/ Volite li putovanje vlakom? Kamo biste rado putovali željeznicom?

/ Sjećam se da mi je najveći *gušt* bio sjesti ujutro u vlak i sljedećih pet sati na putu do odredišta provesti čitajući knjigu i gledajući kroz prozor. Naravno, uz uvjet da odjeljak nije prekrcan. Nikada nisam putovala dulje od osam sati odjednom pa nisam sigurna bih li se usudila uputiti, na primjer, na put Transsibirskom željeznicom. U svakome slučaju, zvuči mi zanimljivo!

Pruga d.d. (1918. – 1945.)

Društvo važno za hrvatsko gospodarstvo

U Zagrebu je 18. rujna 1918. utemeljeno društvo »Pruga«, hrvatsko dioničarsko društvo za gospodarske i industrijalne željeznice.



Ciljevi društva definirani su kao: »a) gradnja i tjeranje pogona željeznica, koje služe svrhama poljskog gospodarstva, šumskog gospodarstva, obrta, rudarstva, kao i inih takovih željeznica na vlastiti račun ili po nalogu; b) osnutak gospodarskih željeznica, rukovanje željezničkog prometa, c) kupovanje dionica, prvenstvenih dionica i obveznica takovih dioničarskih društava, koja su osnovana za gradnju i tjeranje pogona gore pod navedenih željeznica; d) kupovanje, prodaja i davanje u zakup materijala za gradnju željeznica i svih prometnih sredstava za željeznice i proizvodnja svih te u tu svrhu osnivanje i uzdržavanje tvornica i poduzeća kao i sudjelovanje u svima putem kupnje dionica ili udruživanja; e) izvršavanje svih tehničkih posala, koji dolaze kod gradnje željeznica, na vlastiti račun ili po nalogu«. Kao članovi Ravnateljstva upisani su arhitekt Janko Holjac, bankovni ravnatelj Makso Antić, građevni poduzetnik Ernst Ehrlich, ravnatelj nadbiskupskih dobara Artur Machnik i odvjetnik dr. Stjepan Posilović iz Zagreba te Ladislav pl. Halaszy i Emir pl. Kőpesd iz Budimpešte.

Društvo »Pruga« upisano je 24. listopada 1918. pod brojem 23089 gr. pri Kraljevskom kotarskom sudu u Zagrebu. Dana 20. studenoga 1918. Poglavarstvo slobodnog i kraljevskoga glavnog grada Zagreba društvu je izdalo obrtnicu pod brojem 53293-III-1918. Sjedište društva bilo je u Karadžičevoj ulici br. 1, u Zagrebu.

Prema podatcima od 21. studenoga 1934., Upravu društva činili su dr. Svetislav Šumanović, Đorđe Velisavljević, Makso Antić, dr. Stanko Šverljuga, dr. Stjepan Posilović, Ernst Ehrlich i ing. Vladimir Fleck. Društvo nije bilo isključivo industrijsko. Već je 1927. kupilo vapnare (krečane) u Remetincu, kraj Novog Marofa i u Očuri te je time djelomice postalo industrijsko. Zbog slabe potražnje kreča obustavljen je rad u pogonu u Očuri. Društvo se bavilo parcelaci-

jom, davanjem vagona u zakup, gradnjom cesta itd. Raspolagalo je prugom normalnoga kolosijeka koja je polazila iz ranžirnog kolodvora Zagreb-Sava prema jugu. Na taj se kolosijek nadovezivao industrijski kolosijek tvrtki »Jugosiemensa«, »Kern i drug« i »Pamuk«

d.d. U vagone i lokomotive za uski kolosijek (širina 76 cm) uloženo je 1.008.678,49 dinara. Društvo je te vagone i lokomotive davalo u zakup Samoborskoj željeznici.

Prema vrijednosnim papirima od 31. prosinca 1940., društvo »Pruga« posjedovalo je 3842 dionice Vicinalne željeznice Zagreb-Samobor u vrijednosti 192.100 dinara. Posjedovala je i 2745 dionica Slavonko-podravске željeznice u vrijednosti 60.390 dinara. Imala je 44 vozila koja je iznajmljivala, i to šest vagona ex Ornstein i Koppel, 11 vagona ex Sipina i Kralj, pet vagona ex Kehl, devet vagona ex Smoschver, devet vagona ex Breslau, jedan specijalni vagon II. razreda te po jednu lokomotivu br. 5, br. 7 i br. 24. Prema izvješću Ravnateljstva društva »Pruga« od 2. ožujka 1942., zbog nepovoljnog stanja Vicinalne željeznice Zagreb-Samobor d.d., godine 1941. dohodak na »pejaži« i najmu vagona i lokomotiva bio je puno manji nego prethodnih godina. Međutim, prema uspjehu koji je navedena željeznica ostvarila u drugoj polovini 1940. postojala je nada da bi iduća godina ponovno mogla biti bolja.

Na dan 31. prosinca 1941. društvo »Pruga« posjedovalo je 3842 dionice Vicinalne željeznice Zagreb-Samobor d.d. u vrijednosti 192.100 kuna i 2242 dionice Slavonko-podravске željeznice u vrijednosti 49.324 kune. Na isti dan Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor bila je dužna društvu »Pruga« 1.225.682,84 kune.

Godine 1942. Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor bila je dužna društvu »Pruga« d.d. 398.666 kuna. Na dan 31. prosinca 1942. društvo je u vlasništvu imalo kuću u Zagrebu (na adresi Čauševića ulica 1 i Račkoga 8), zemljište ex Atlas, ex Drvinje i u Črnomercu te industrijski kolosijek. Posjedovala je i 3792 dionice Vicinalne željeznice Zagreb-Samobor u vrijednosti 189.600 kuna i 2066 dionica Slavonko-podravске željeznice u vrijednosti 45.452 kuna.

Na dan 31. prosinca 1943. »Pruga« d.d. raspolagala je s 45 vozila za iznajmljivanje. Tvrtka je posjedovala 3762 dionice Vicinalne željeznice Zagreb-Samobor u vrijednosti 188.100 kuna i 1839 dionica Slavonko-podravске željeznice u vrijednosti 34.102 kuna. Godine 1943. članovi Upravnog odbora bili su Ivica Dragičević, Makso Antić, Stevan Tubić, Lav Kalda, dr. Fedor Bazala, dr. Milivoj Uroić i Milan Ciganović. Članovi Nadzornog odbora bili su Đuro Vukadinović, Stevan D. Kalember, Milan Naprta i Đuro Prpić.

Nakon Drugoga svjetskog rata jugoslavensko vodstvo se, gradeći novo, socijalističko uređenje, odlučilo za državno vlasništvo i centralizaciju svih političkih, gospodarskih i društvenih funkcija. S obzirom na opću centralizaciju gospodarstva i nacionalizaciju svih važnijih gospodarskih resursa, likvidacija društva »Pruga« nije se mogla izbjeći. Tako je 26. listopada 1945. Okružni narodni sud za grad Zagreb upisao u trgovački registar da je »tvrtka 'Pruga', hrv. dioničko društvo za gospodarske i industrijalne željeznice u Zagrebu stupila u likvidaciju«.

Vlak je uvijek brži

U Osnovnoj školi »Malešnica«

U sklopu akcije »Vlak je uvijek brži«, u rujnu održane su radionice s učenicima drugih razreda u Osnovnoj školi »Malešnica« u Zagrebu. Riječ je o školi koja se nalazi u blizini pruge i željezničkog stajališta Vrapče.

Kao i u proteklih 14 godina, namjera akcije je upoznati najmlađi uzrast s prometnom kulturom i pravilima ponašanja prilikom prelaska preko željezničko-cestovnih prijelaza te na taj način edukativno utjecati na povećanje razine njihove sigurnosti u prometu.

Osim što se učenike upoznaje s raznim vrstama vlakova, željezničkim zanimanjima i prometnim znakovima uz prugu, posebna pozornost poklanja se opasnostima koje prijete prilikom igranja na pruzi i uz prugu, kretanja po kolosijeku ili neposredno uz prugu, nošenja slušalica i korištenja mobitela u prometu, penjanja na vagone, bacanja kamenja na vlakove i drugima.



Iz Virovitičko-podravске županije

/ Piše: Željka Mirčić

Puštanje u rad moderniziranih ŽCP-a

U sklopu projekta povećanja razine osiguranja na željezničko-cestovnim prijelazima (ŽCP) na hrvatskim prugama, u Virovitičko-podravskoj županiji krajem kolovoza 2014. u rad su puštena dva nova osiguranja na ŽCP-ima, a uskoro se u rad planiraju pustiti još tri.

Na tri ŽCP-a bit će ugrađeni novi uređaji za osiguranje sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicama, a na dva uređaja dosadašnji mehanički branik zamijenjen je polubranicama.

U kolovozu su u rad s novim osiguranjem pušteni ŽCP Špišić Bukovica u kolodvoru Špišić Bukovica vrijedan 280 tisuća kuna i ŽCP Pčelić vrijedan 230 tisuća kuna. Na oba ŽCP-a mehanički branici zamijenjeni su polubranicama.

U tijeku su radovi na postavljanju moderniziranih osiguranja na ŽCP-u Špišić Bukovica 1, koji se nalazi između željezničkih kolodvora Špišić Bukovica i Pitomače, na ŽCP-u Fujsova kod Suhopolja i na ŽCP-u Jugovo Polje. Na sva tri bit će postavljena svjetlosno-zvučna signalizacija s polubranicama. Vrijednost svakog pojedinačnog osiguranja iznosi oko milijun kuna.

Radove na novim osiguranjima željezničko-cestovnih prijelaza izvođe tvrtke Pružne građevine i Altpro, dok su mehaničke branice zamijenile Pružne građevine.

Na području Virovitičko-podravске županije su 33 ŽCP-a osigurana prometnim znakovima i trokutom preglednosti. U proteklih pet go-

dina u rad je pušteno osam novih uređaja za osiguranje na ŽCP-ima (sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicama odnosno branicama, što je najviši stupanj zaštite na ŽCP-u).

Očekujemo da će novi uređaji povećati razinu sigurnost prelaska preko pruge, iako naši podatci pokazuju da je u 99 posto slučajeva uzrok nesreće na ŽCP-ima i dalje nesmotrenost vozača cestovnih vozila, motociklista ili pješaka koji neoprezno prelaze prugu i ne poštuju signalizaciju. Dosadašnja međunarodna praksa pokazala je da je najučinkovitiji način promjene ponašanja i smanjivanja broja nesreća i nezgoda na ŽCP-ima izobrazba sudionika u prometu, naglašavanje rizika i upozoravanje na potencijalne posljedice nepoštivanja osnovnih prometnih pravila.

Problem na koji stalno ukazujemo u sklopu akcija je to što ni spuštene polubranice nisu dovoljna zaštita za nesavjesne vozače koji »voze slalom« između spuštenih polubranika te na taj način ugrožavaju svoje živote i živote drugih sudionika u prometu a HŽ Infrastrukturi izazivaju štetu. Naime, u trenutku loma polubranika uređaj postaje neispravan i potrebno je određeno vrijeme za njegov popravak.

U prilogu su porazne statistike po godinama. Samo u prvih sedam mjeseci ove godine na hrvatskim prugama nesavjesni vozači polomili su 266 polubranika.

LOMOVI POLUBRANIK/BRANIKA	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014. I-VII
Broj lomova	682	674	706	613	572	534	518	266

HRVATSKO ŽELJEZNIČARSKO ESPERANTSKO DRUŠTVO

poziva Vas na

T E Č A J
MEĐUNARODNOG JEZIKA
ESPERANTA

za početnike svih uzrasta

➤ u **ZAGREBU** – od **14. listopada 2014.** svakog utorka u **17.30** sati u prostorijama Društva u Zagrebu, Trg kralja Tomislava 11/IV – informacije na tel. HT-ŽAT 01 (378)2 920

➤ u **RIJECI** – za informacije o tečaju nazovite telefonski broj 095 8545 736

Vrijedno je znati:

- ❖ esperanto se uči lakše od svih stranih jezika
- ❖ znanje esperanta znači bolju komunikaciju sa svijetom
- ❖ željezničari organiziraju svoje kongrese svake godine u drugoj zemlji: u svibnju 2015. u Kini (Kunming)
- ❖ željezničke povlastice za putovanja + esperanto = svijet je Vaš!

I ne zaboravite!

VLAKOM SE UPOZNAJU ZEMLJE – ESPERANTOM I LJUDI

Uprava HŽ Infrastrukture sa sindikatima

Neće biti viška radnika

Na inicijativu nedavno imenovane predsjednice uprave HŽ Infrastrukture Renate Suša 26. kolovoza 2014 održan je sastanak sa sindikatima (SŽH, SIHŽ i SPVH) na kojem nam je prezentiran budući smjer upravljanja poduzećem.

Nakon što se predstavila, Renata Suša, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture je najavila daljnje jačanje tima za EU fondove spajanjem Službu za EU fondove i Službe za komercijalne kredite pojašnjavajući da su EU fondovi jedini realan izvor financiranja željezničke infrastrukture.

Ivan Vuković, član uprave, prezentirao nam je nastavak na provođenju započetih projekata, te najavio 4. izmjene Pravilnika o organizaciji kojim uprava namjerava provesti određene promjene u

Održavanju na način da će organizirati četiri vertikale (građevinsku, elektro-tehničku, mehanizaciju i nekretnine).

Vuković je najavio da je HŽ Infra postigla ciljne mjere restrukturiranja (racionalizacije), tako da daljnjih viškova radnika neće biti. Sindikati su potaknuli i niz drugih tema, kao javnu nabavu dopunskog zdravstvenog osiguranja, isporuka informatičke opreme, de-niveliranje ŽCP Sesevetski Kraljevec, privatizacija Pružnih građevina, poticajne otpremnine u 2015. Naročito smo inzistirali na odgovorima o financijskim prilikama i redovitosti plaće koje nam je gosp. Vuković opisao optimistično.

Zbog uobičajenog natječaja u zadnji tren problem liječenja radnika koji imaju takvu potrebu rješavat će se pojedinačno na način da se trošak najavi upravi kako bi se izvršila uplata, odnosno kako teret ne bi bio na radniku.

Sastanak je završio dogovorom redovitog mjesečnog razmjenjivanja informacija između uprave i reprezentativnih sindikata.

/ Piše: Boris Čavar

Sindikat strojovođa Hrvatske

Četvrt stoljeća na sindikalnoj sceni

Osim što je ovog ljeta vodio burne pregovore s poslodavcem, Sindikat strojovođa Hrvatske (SSH) organizirao je i niz manjih, ali važnih akcija.

Malonogometnim turnirom koji je održan polovinom lipnja i na kojemu su sudjelovale ekipe iz cijele Hrvatske otvorena je sezona SSH-ova odmarališta na Murteru. Ovogodišnja sezona bila je uspješna i trajala je do polovine rujna.

Krajem kolovoza SSH-ova zagrebačka podružnica organizirala je tradicionalni planinarski pohod na Dinaru. Logističku potporu pružila im je kninska podružnica.

Od 2. do 5. rujna u SSH-ovu odmaralištu na Murteru održan je tradicionalni susret SSH-ovih članova iz cijele Hrvatske. Tri je dana oko dvije stotine članova provelo u druženju i planiranju daljnjih aktivnosti. Tom prigodom obilježili su četvrt stoljeća od osnutka prvoga samostalnog strukovnog sindikata u Hrvatskoj. Dvadeset i peta obljetnica SSH svečano će biti obilježena početkom studenoga.

Humanitarna akcija

Apel za pomoć malenoj Magdaleni Milković

Pozivamo sve čitatelje »Željezničara« da pomognemo obitelji skretničara Darka Milkovića iz kolodvora Zdenci-Orahovica, čija je sedmogodišnja kći Magdalena teško bolesna.

U srpnju ove godine malenoj Magdaleni dijagnosticiran je ganglioneuroblastom te se nalazi na onkološkom liječenju u KBC-u Zagreb. Budući da njezini roditelji moraju plaćati skupu terapiju, boraviti u Zagrebu i prehranjivati još troje djece, ovim putem molimo sve zaposlene u HŽ Infrastrukturi da pokažu humanost i solidarnost te da prema svojim mogućnostima novčano pomognu kolegi.

Molimo Vas da svoj novčani prilog uplatite na tekući račun Darka Milkovića IBAN br. HR 7425000093220280291 pri Hypo banci d.d.

Za bilo kakve upite možete se obratiti izravno Darku Milkoviću na broj mobitela 091/5532-380.



ISPRIKA FRANJI SOMEKU

U 825. broju lista »Željezničara« objavljen je članak o željezničarima iz Gunje stradalima u svibanjskim poplavama (»Najviše je pomogao tzv. mali čovjek«). U članku sam netočno citirao riječi skretničara u kolodvoru Drenovci Franje Someka, zbog čega je gospodin Somek imao neugodnosti. Zbog toga mu se ispričavam u ime uredništva »Željezničara« te u osobno ime kao autor teksta.

Branimir Butković

Srce Indije

U Indiju sam otputovala sredinom kolovoza, što nije uobičajeno vrijeme za turističke obilaske.

drugu zemlju, no želim naglasiti da me umjesto kaosa dočekala srdačnost, umjesto prosjačenja znatiželja, umjesto varanja cjenkanje, a umjesto opasnosti briznost.



Upozoravali su me na to da je riječ o završetku monsuskog razdoblja, na velike sparine i obilne količine kiše, kao i na sveprisutne i potencijalno malarične komarce. Upozoravali su me i na »opasne« Indijce koji samo čekaju jednu bjelkinju da je prevare, opljačkaju i siluju, na probleme s hranom prepunom bakterija na koje mi, Europljani, nismo otporni, na potrebu rezervacije mjesta u vlakovima danima unaprijed, na informatički sustav za rezervaciju karata koji malo radi pa malo ne radi i na navale. Nisu zaboravili spomenuti ni prosjake, smeće i prljavštinu, ali ni, primjerice, potrebu da u slučaju da putujete noćnim vlakom prtljagu za sebe višestruko vežete lokotom. No, nekim čudom ili na sreću, ništa od toga nije se potvrdilo – putovala sam u kolovozu i rujnu, slobodna od monsuna, komaraca i kišobrana, na prosječnim temperaturama zraka od 28 do 30°C, uz nešto veću razinu vlage nego što smo to navikli u Hrvatskoj. Na putovanjima vlakom prtljagu sam držala pod glavom ili sam ju eventualno privezivala za nogu, a prosjake sam ignorirala. Karte sam rezervirala dan ranije, a smeće sam prestala primjećivati nekoliko dana po dolasku.

Ovom prilikom ne želim umanjiti važnost planiranja, informiranja, opreza i zdravog razuma prije odlaska u Indiju, kao i u bilo koju

Svi smo mi ljudi i posvuda nas ima svakavih. Upoznala sam vozače rikši prevarante i vozače rikši koji su se pobrinuli za mene i pošteno zaradili svoj novac; indijske obitelji koje su sa mnom u vlakovima dijelile hranu kao da sam njihova, a ja s njima svoje skupo plaćeno i rezervirano sjedalo; mlade obrazovane Indijce koji putuju po svojoj ogromnoj zemlji tako je upoznavajući i voljeći, no istodobno neopisivo otvorene za bilo kakve priče o tome kako je živjeti na Zapadu; nesretne konobare propalog braka; mladiće s planovima za poduzetničke poduhvate koji su me učili voziti vespu na indijskim cestama; trgovce koji me nisu puštali na miru te turističke vodiče prevarante; indijske dječake koji su me gađali i pogodili kamenom te trgovce koji su mi u toj situaciji pružili čaj i utjehu; starce koji su me upozoravali na to da budem oprezna, jer »Indijaca ima svakavih«; Indijke ispred hrama na cesti koje su mi, vidjevši da me zanimaju njihove jantre (bakrene pločice s urezanim geometrijskim oblicima za koje se vjeruje da imaju energetska moć) i obredi, poklonile dvije jantre koje im više nisu trebale, ne tražeći ništa zauzvrat; Indijce s kojima sam se družila dijeleći skupocjeno pivo i koji su mi pričali o kastama koje još uvijek, iako ustavom ukinute, i dalje postoje, osobito kada se sklapaju brakovi; mlade djevojke koje s



apsolutnim i neupitnim povjerenjem i poštovanjem čekaju da im roditelji dogovore brak; indijsku djecu koja su trčala za mnom želeći me dotaknuti i slikati se sa mnom kao da sam čudo ili se rukovati kao da im odajem počast ...

Prije odlaska obvezno se raspitajte, osigurajte, budite oprezni, ne vjerujte na prvu, ne popuštajte ponuđenim cijenama i naoružajte se strpljenjem za odbijanje svih onih koji vam nešto žele prodati.

st. pr. Kr. – 2 st. nakon Krista) pod nazivom Kiškinda, kao kraljevstvo bogova-majmuna. Naime, u hinduizmu veliko značenje i važnost pridaje se bogu Hanumanu, bogu majmunu kojeg slave kao primjer lojalnosti, snage, hrabrosti i odanosti.

Hampi, odnosno njegova okolica, je mjesto u kojemu je prema legendi rođen Hanuman. Njemu u čast sagrađen je i hram na vrhu planine.



Sletjela sam u Bangalore te odmah nastavila za Puttapparthi, ašram Sai Babe, za kojeg se vjeruje da je božja inkarnacij. U ašramu sam se pokorila ašramskome redu i pravilima, pjevanjima tzv. bađana, pjesama posvećenih bogu, te čitanjima vedskih tekstova sa specifičnom melodijom i vibracijama, puđama (obredima posvećenim božanstvima) prije zore i nekim vrstama procesija oko glavnog hrama (mandir) u svitanje, okružena stotinama Indijaca, među kojima se nikada nisam osjećala kao stranac, i manjim brojem tzv. zapadnjaka.

Unutar zidina ašrama, iako je riječ o svetome mjestu, vlada žamor. Od Indijaca gotovo i ne možete očekivati da budu tiho, no za svetih obreda, u mandiru vladaju savršeni red, disciplina, tišina i duboki mir koji još uvijek mogu osjetiti ponekad kada zatvorim oči. Izvan ašrama svijet liči malo više na pravu Indiju, ali ipak na višem higijenskom standardu od ostatka Indije – Sai Baba se posebno brinuo o tome kraju jer je iz njega potekao te je osnovao škole, sveučilišta, čak i zvezdarnicu. Tijekom gledanja dokumentarca u zvezdarnici upoznala sam i profesora iz srednje škole za dječake (koju je osnovao Sai Baba) a koji zajedno sa svojim učenicima volontira u ašramu, obavljajući tzv. sevu odnosno služeći zajednici (što čini i veliki broj Indijaca iz ostalih dijelova Indije). Uključen je i u program uvođenja kanalizacije u ostale dijelove Indije te osmišljava obrazovne programe za mlade. Iste takve škole postoje i za djevojčice, a odmah pokraj ašrama je i besplatna bolnica u kojoj medicinsko osoblje iz cijelog svijeta volontira, odnosno odrađuje sevu.

Na brežuljku izvan ašrama raste drvo za meditaciju *bunyan* čije grane rastu u svim smjerovima, pa i prema tlu te se tada hrane iz tla, pretvarajući se u neku vrstu korijena. Kada je drvo sađeno, Sai Baba je u tlo zakopao i jantru s urezanim mističnim simbolima i brojevima, jednaku onoj koja je prema legendi zakopana ispod drveta pod kojim se prosvijetlio Buda. Vjeruje se da jogije koji su dosegli određeni stupanj duhovnog napretka jantra privlači svojom misterioznom snagom.

Nakon Puttapparthija put sam nastavila malo sjevernije, prema Hampiju. Hampi se spominje još u hindijskome epu Ramajana (4.

Hampi postaje važno središte 1336. kada ga je pod nazivom Viđajanagar teluški princ Harihararaya odabrao za svoju prijestolnicu. Grad se u sljedećih nekoliko stoljeća razvio u Viđajanagarsko Carstvo, najveće u indijskoj povijesti. Na vrhuncu u njemu je živjelo 500.000 stanovnika te je bio najveći grad na svijetu. U to je vrijeme Pariz kao najveći grad Europe imao 275.000 stanovnika. Bazari su bili mjesto međunarodne trgovine, mjesto razmjene dragog kamena i robe iz cijelog svijeta.

Hram Virupakša, središnji dio hampijskog bazara, jedna je od najstarijih građevina toga grada. Sagrađena je 1442., a predstavlja tipičnu arhitekturu Viđajanagarskog Carstva. U 16. st. rast Viđajanagarskog Carstva zaustavljen je napadom sultana s visoravni Dekan kada je carstvo uništeno i razoreno.

Hampi je proglašen mjestom svjetske baštine, čime je spriječeno uništavanje kulturnih znamenitosti. Vlada danas provodi program konzervacije Hampija, raseljujući lokalno stanovništvo dalje od zaštićenih spomenika te se zbog toga vode bitke.

Danas je Hampi turističko mjesto koje je sve popularnije među tzv. zapadnjacima, a njegovo stanovništvo, osobito ono mlađe, brzo i lagano integrira njihove navike. Engleski jezik govore izvrsno, za razliku od većine stanovnika u ostatku Indije. Restorani nude razne specijalitete iz cijelog svijeta, u njima se sluša zapadnjačka glazba, a uređeni su u *lounge* stilu, atipičnom za Indiju. Brojne su indijske obitelji koje vikendom ili praznicima razgledaju znamenitosti.

U okolici Hampija, u dijelu na kojemu su prema legendi obitavili bogovi majmuni, nalaze se ogromne stijene, koje izgledaju poput velikih topovskih kugli za koje se vjeruje da su ih bogovi majmuni bacali za vježbu i svojevrsno odmjeravanje snaga. One su svojevrsni hit među zapadnjacima koji se bave tzv. *boulderingom* odnosno uspinjanjem po stijenama takve vrste, i to bez osiguranja.

Unatoč razlikama u higijenskim standardima i običajima, buci, povremenoj nasrtljivosti i slikama siromaštva, Indiju moram voljeti zbog boja, običaja, različitosti, spoja duhovnog i svjetovnog, otvorenosti njihova naroda, smijeha i iskre u dječjim očima. To je ono što čini srce Indije.

Slunj i Plitvice

Kraj koji inspirira

Slunj je grad kojim smo svi prošli barem jedanput na putu do mora. Nalazi se u Karlovačkoj županiji. Kroz njega vodi glavna magistralna cesta prema Plitvičkim jezerima i Jadranu. Slunj se nalazi na dvije rijeke Slunjčici i Korani.

U povijesti Slunj se prvi put spominje u 12. stoljeću. Tijekom kratkotrajne francuske vladavine od 1809. do 1813. postao je najistočniji granični dio Napoleonova carstva. Tijekom tog razdoblja grad se razvijao, gradi-

li su se mostovi, ceste, skladišta za žito, a i danas se mogu vidjeti ostatci zidina iz tog doba.

Slunj je najveće naselje na Kordunu. Naziv Kordun dolazi od francuske riječi *cordon militaire* koja označava vojni pojas. To se ponajprije odnosi na etnokulturalnu regiju.

Nekoliko je specifičnosti zanimljivo za

područje Slunja i njegovu okolicu. Budući da tuda prolazi mnogo turista, razvio se takozvani tranzitni turizam. Naime, turisti se na svojem proputovanju u Slunju zadržavaju kratko, iako tamo mogu vidjeti i doživjeti puno toga. Mogućnosti su razne, od vožnje kajacom i raftinga preko lova, ribolova i istraživanja velikog broja spilja do jahanja, kupanja na rijekama Mrežnici i Korani te obilaska Nacionalnog parka Plitvička jezera.

Jedna od zanimljivosti slunjskoga kraja je vodeničarsko naselje Rastoke. Ljupki mlinovi na rijeci Slunjčici. Tamo se Slunjčica ulijeva u Koranu preko sedrenih barijera te u naselju tvori mnogo malih jezera, slapova i brzaka. Rastoke su predvorje Plitvičkih jezera i nazivaju ih i Malim Plitvicama. U mnoštvu malih restorana smještenih na samim slapovima možete kušati autohtonu pastvu. Tamo se nalaze i autokampovi, a organiziraju se i likovne kolonije. Zanimljivost životinjskog svijeta Rastoka je vidra. Specifičnost krškog terena i velika količina vode rezultiraju nevjerojatnim prizorima u Rastokama i u našem najstarijem i najposjećenijem nacionalnom parku Plitvičkim jezerima

Plitvička jezera nastala su kao spoj geološke i hidrogeološke pojave. Riječ je o planinskom, šumovitom kraju, sa 16 manjih i većih jezera modrozeleno boje. Glavna osobitost parka su sedrene bari-



jere koje su nastajale u razdoblju od oko 10.000 godina. UNESCO je Plitvička jezera uvrstio u svjetsku prirodnu baštinu. U parku se nalazi i izvor rijeke Korane.

Naziv Plitvice prvi se put spominje u pisanome dokumentu iz 1777. godine, a potječe od riječi pličina jer je voda taložila vapnenac te su tako nastajali plitki bazeni – pličine ili plitvice.

Bogat životinjski i biljni svijet također je karakterističan za taj kraj. Smanjivanjem broja stanovnika povećala se površina šuma. Na tome području obitavaju smeđi medvjed, vuk, ris, razne vrste divljači, poskok te mnoge druge vrste.



U mjestu Gornje Primišlje održava se i festival »Memento Demento« na koji dolaze mladi iz cijele Eurpoe. U tu svrhu je usred šume, podno rijeke Mrežnice sagrađen kamp. U Primišlju se nalaze i konjički klub te lijepa plaža na kojoj se izletnici mogu kupati na slapovima Mrežnice, naravno uz dozu opreza jer su slapovi i struje

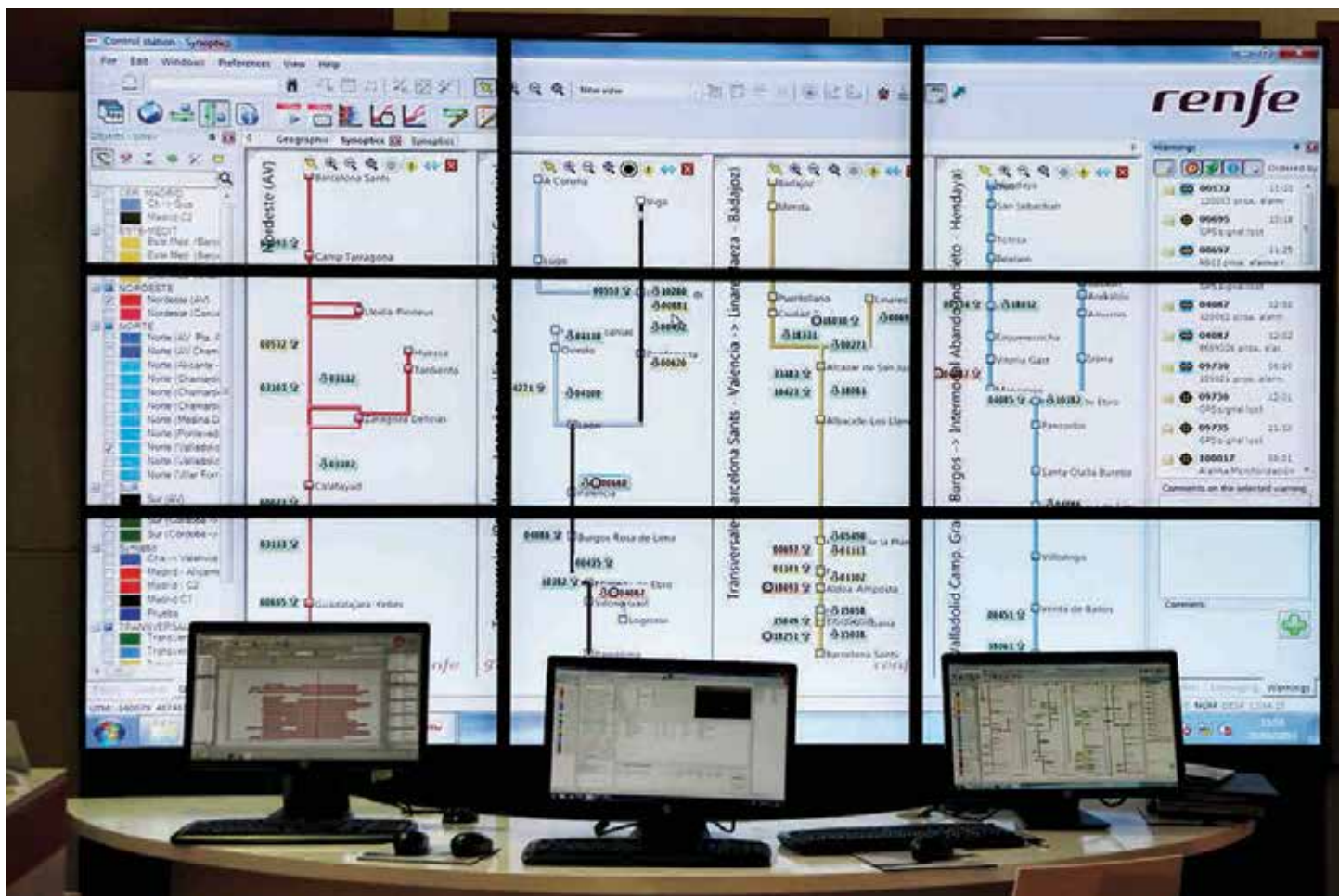
opasni na brzjoj rijeci. S tog mjesta kreće i vožnja kajacom rijekom Mrežnicom. Vožnja kajacom po Mrežnici prekrasno je iskustvo, jer je kanjon prekrasan, pogotovo kada klizite po kristalno bistroj modrozelenoj vodi.

Terensko jahanje šumama i pašnjacima još je jedno neopisivo iskustvo koje se ne da opisati riječima. Zbog malobrojnog stanovništva i malo stambenih objekata čini vam se da ste pobjegli daleko od svega. Kada se nakon takvog iskustva spustite na kupanje na slapove, može vam se učiniti da ste u raj. Ljetni mjeseci u tome kraju zaista nude velik izbor mogućnosti zabave.

Riječ je o stočarskome kraju. Pašnjaci su puni ovaca, koza, krava i konja. Zbog neobičnog terena, kiselog tla i mnogo rupa i kamenja, zemlja se koristi za ispašu stoke, dok za ratarstvo nije pogodna, iako se mogu naći nasadi kukuruza i drugih žitarica. Zbog kiselosti tla raste mnogo paprati.

Na imanjima uz cestu u sezoni se mogu kupiti kozji ili kravljji sir, med i gljive.

Šteta što su Slunj i okolica prepušteni samo turistima prolaznicima, jer se tamo vrijedi dulje zadržati, pogotovo oni koji vole aktivniji odmor, zaljubljenici u prirodu te umjetnici. Tamo priroda inspirira.



/S novog kalendara
HKUD "Željezničar" Osijek



90 GODINA



ISSN 1330-0547

www.hzinfra.hr

/ Foto: Branimir Butković