

ŽELJEZNIČAR

broj 828/ studeni 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.





/ Foto: Branimir Butković

/ IZ SADRŽAJA

/5 Radovi kod Botova



/6 VIII. forum IPC-a Dunav - Jadran

/8 Danijel Krakić: Možemo više i bolje

/11 Iz TSŽV-a Zagreb RK



/15 Muzej u Karlovcu, zašto ne?

/18 SBB dobio tri vlaka besplatno

/30 Lokomotiva u Kupu kupova



Jasno je kako su smjene u Upravi HŽ Infrastrukture te kadrovske promjene koje su uslijedile nakon toga dovele do promjene u načinu upravljanja sustavom. Na čelne pozicije u poduzeću dovedeni su kvalitetno obrazovani ljudi koji do sada nisu radili u željezničkome sustavu ili, kako se to na željeznici običava reći, »nisu pravi željezničari«. Period u kojem se govorilo kako će investicije u željezničku infrastrukturu pokrenuti gospodarstvo, ponajprije građevinski sektor, te da ima dovoljno sredstava za investicije izgleda da je iza nas. Nakon perioda u kojemu se u HŽ Infrastrukturi nije prečesto postavljalo pitanje štednje, došlo je vrijeme smanjivanja troškova i vrijeme kada se postavljaju pitanja koliko nešto košta i što je ustvari plaćeno. Pokoji put teško je dobiti odgovor na takva pitanja. Istina je i da se u sustavu u kojemu su procedure složene preko svake mjere pokoji put »zagubi« smisao posla pa propitkivanja nisu dobrodošla.

Na VIII. forumu Intermodalnog promotivnog centra održanom 24. studenoga u Hrvatskoj gospodarskoj komori bilo je polemičkih tonova oko obnove osječkoga kolodvora. O obnovi kolodvora Osijek pisali smo i u zadnjem broju »Željezničara«. Nesporno je kako je kolodvorska zgrada u katastrofalnome stanju, a osiguranje kolodvora višestruko je nadživjelo realan vijek trajanja. I sada kada se u novonastaloj situaciji na željeznici na Forumu spomenuo nedostatak sredstava, razvila se rasprava. To samo po sebi uopće nije loše, pogotovo ako vodi k rješavanju problema, no može se postaviti i pitanje zbog čega kolodvor Osijek do sada nije došao na red, nego se uvijek odgovala: »Bit će!«, ili zašto je u situaciji kada je hrvatski dio V.c koridora gotovo u cijelosti obnovljen Osijek zaobiđen. Pošteno govoreći, Osijek se do sada uvijek prometno i organizacijski zaobilazilo, no to je pak pitanje za neku od prethodnih uprava.

»Željezničar« je kronika događanja na željeznici i u njemu je zapisano ono što je bilo planirano i ono što je ostvareno. Često smo nešto najavlivali, a od toga nije bilo ništa. Primjerice, danas se malotko može prisjetiti svečanosti u povodu početka pripremnih radova na izgradnji tunela Lupoglav ili slogana »Zagreb – Split za manje od pet sati«. No ostalo je zapisano.

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**

Fotografija na naslovnici: **Radovi pokraj Botova**; Snimio: **Branimir Butković**

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**

Vukovar

Prezentacija pripreme projekata na dionici Vinkovci – Vukovar

U Velikoj vijećnici Vukovarsko-srijemske županije 3. studenoga održana je prezentacija pripreme projekata za nadogradnju i elektrifikaciju 18,7 km duge dionice Vinkovci – Vukovar.



Ugovor koji su potpisali HŽ Infrastruktura i Acciona Ingenieria S.A. sa zajednicom ponuditelja koju čine tvrtke IDOM Ingenieria y Consultoria S.A, Ardanuy Ingenieria S.A. i Željezničko projektno društvo o izradi projekta i druge projektne dokumentacije potpisan je u kolovozu 2013. Vrijednost ugovora je oko dva i pol milijuna eura, od čega 85 posto financira Europska unija, a preostali dio Vlada RH. Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša, pozdravljajući sve prisutne, istaknula je osobito zadovoljstvo što ima priliku projekt koji je vrlo važan za Vukovarsko-srijemsku županiju i Slavoniju predstaviti u Vukovaru.

/ Pruga sagrađena davne 1878. poveznica je RH1 koridora, odnosno hrvatskog dijela X. koridora, i VII. paneuropskoga koridora, tj. riječnoga plovnog puta na Dunavu. Ova pruga kao poveznica stvara osnovu za postizanje intermodalnosti, cilja kojemu teži suvremeni europski prometni sustav. Ovaj je projekt jedno od naših nastojanja da moderniziramo željezničku infrastrukturu. Prvi projekt HŽ Infrastrukture vezan uz modernizaciju pruge Vinkovci – Tovarnik – državna granica financiran EU-ovim sredstvima realiziran je 2011. na području ove županije. Iza nas je i završen projekt modernizacije signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja na Zagreb GK, a upravo je pred završetkom i obnova i modernizacija dionica pruge

Okučani – Novska. Prošli tjedan otvorena je druga faza natječaja za rekonstrukciju postojećega i izgradnju drugoga kolosijeka dionice Dugo Selo – Križevci te za gradnju pruge Sveti Ivan Žabno – Gradec. U središtu našeg zanimanja je i projekt modernizacije pruge i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac. U ovome trenutku definira se optimalno rješenje i finalizira studija isplativosti ulaganja. Naš cilj na toj dionici jest početi s gradnjom do kraja sljedeće godine – rekla je Suša.

U ime tvrtke Acciona Ingenieria S.A. aktivnosti vezane uz projekt predstavio je Antonio Sanchez Moreno. Ugovor je potpisan u kolovozu 2013. s rokom izvođenja od 24 mjeseca. Nakon projekta predviđene su brzine od 120 km/h s osovinskim opterećenjem od 25 tona i sustavom vuče od 25 kV. To će omogućiti formiranje kompozicija dugačkih 600 metara. Projekt predviđa izradu idejnog projekta, što uključuje studiju izvedivosti i analizu troškova i dobiti te financijsku i ekonomsku analizu, studiju utjecaja na okoliš, lokacijsku dozvolu i nacrt prijave projekta. Također uključuje izradu glavnog projekta koji uključuje građevinsku dozvolu i natječajnu dokumentaciju u skladu s zahtjevima EU-a i državnim zakonodavstvom u cilju predlaganja projekta za sufinanciranje EU-a.

Zamjenik ministra pomorstva prometa i infrastrukture Zdenko Antešić naglasio je kako ova pruga povezuje X. koridor sa VII. transeuropskim prometnim koridorom Osnovne mreže Rajna – Dunav na kojem se nalazi Luka Vukovar.

/ Korištenjem sredstva iz EU-ova fondova, Hrvatska će razviti svoju prometnu infrastrukturu na razinu kvalitete većine članica Unije. Suvremena prometna infrastruktura potaknut će jačanje gospodarstva, trgovine i omogućiti brži i kvalitetniji prijevoz putnika i tereta. U Slavoniji se trenutačno izvode infrastrukturni projekti vrijedni 465 milijuna eura – dodao je Antešić.

Župan vukovarsko-srijemski Božo Galić istaknuo je izvrsnu suradnju željeznice i lokalne zajednice te vjeru kako će se ovaj projekt doista i realizirati.

/ Pruga Vinkovci – Vukovar vrlo je važna u strategiji razvoja Županije. Kao luka Vukovar povezan je s europskim željezničkim i cestovnim koridorima, a posebno je važna poveznica Dunava i Jadrana. Izgradnjom kanala Dunav – Sava, proširenjem Luke Vukovar i gradnjom logističkog centra važnost ove pruge doći će do punog izražaja – rekao je Galić.

/ Piše: Željka Mirčić

Electrification Infrastructure: Whole Life Cost Reduction 2014

Jedini kongres o elektrifikaciji željeznice

U Londonu je 29. i 30. listopada 2014. održan 3. kongres o elektrifikaciji infrastrukture: smanjenju troškova tijekom njezina vijeka trajanja, jedini kongres specijaliziran za elektrifikaciju željeznice u Europi.

Na kongresu su direktori i inženjeri upravitelja željezničke infrastrukture demonstrirali rezultate svojih najnovijih projekata kontaktne mreže, metode građenja i režima održavanja te analizirali uštede troškova i povećanje razine pouzdanosti uz analizu rezultata konkretnih primjera i mogućnosti njihove primjene.

S obzirom da potražnja za željezničkim kapacitetima bilježi snažan rast širom svijeta, upravitelji željezničke infrastrukture nalaze se pod

priskom da elektrificiraju željezničke pruge te povećaju razinu pouzdanosti sustava uz najniže moguće troškove tijekom vijeka trajanja. Prilikom projektiranja, građenja i održavanja učinkovito se koriste tehnologije i inovacije kako bi se optimizirali parametri sustava, odredili prioritete održavanja i smanjili troškovi usklađivanja interoperabilnosti.

U ime HŽ Infrastrukture prezentaciju o primjeni novih tehničkih rješenja na projektu »Izmjena sustava električne vuče na prugama Moravice – Rijeka – Šapjane, Škreljvo – Bakar i Sušak Pećine – Rijeka Brajdica« održao je Josip Pavleka, voditelj u Službi za fondove EU. Tom je prigodom prezentirao razloge pokretanja projekta te opisao zahvate poduzete u sklopu projekta i primjenu novih tehničkih rješenja.

Koprivnica – Botovo – državna granica

Obilazak radova

Radove na obnovi dionice Koprivnica – Botovo – državna granica s Mađarskom duge 14,3 km 20. studenoga obišli su župan koprivničko-križevački Darko Koren, gradonačelnica Grada Koprivnica Vesna Želježnjak, načelnik općine Drnje Slavko Loth, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša i član Uprave Ivan Vuković sa suradnicima.

Gradonačelnica Vesna Želježnjak, zadovoljna tako velikim investicijama koje će doprinijeti gospodarskome razvoju Grada i cijelog prostora, zadovoljna je i načelnim dogovorom oko uređenja prostora oko željezničkoga kolodvora Koprivnica.

Načelnik Drnja Slavko Loth izrazio je zadovoljstvo time što će u sklopu radova biti modernizirani i dodatno osigurani željezničko-cestovni prijelazi što će povećati razinu sigurnosti u prometu.

Prilikom obilaska radova prisutni su kod željezničko-cestovnog pri-



Predsjednica Uprave HŽI, Renata Suša Župan Darko Koren i gradonačelnica Vesna Želježnjak

Radovi na koridoru RH2, hrvatskome dijelu mediteranskoga koridora TEN-T mreže, jedinstvene transeuropske prometne mreže počeli su krajem kolovoza 2014. Dionica se nalazi na koridoru koji Luku Rijeka preko Zagreba i Koprivnice povezuje s Mađarskom te je od iznimne gospodarske važnosti za Hrvatsku. Njezinom modernizacijom povećat će se brzina i razina pouzdanosti u teretnome i putničkom željezničkom prijevozu. Vrijednost tih radova iznosi oko 116 milijuna kuna.

Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture prisutnima je najavila skori završetak radova.

/ Do sredine prosinca ova dionica planira se osposobiti za brzinu do 100 km/h, a po završetku preostalih radova, koji je predviđen krajem ljeta 2015., pruga će biti osposobljena za brzinu do 140 km/h

U proljeće 2015. očekujemo početak radova na gradnji drugoga kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci čija je vrijednost procijenjena na 198,3 milijuna kuna, a u lipnju 2016. završavamo projekt gradnje drugoga kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica čija je vrijednost procijenjena na 275 milijuna kuna. Radovi na ta dva projekta sufinancirat će se novcem iz fondova Europske unije.

Župan Darko Koren izrazio je zadovoljstvo time što se HŽ Infrastruktura odlučila za ulaganje u taj koridor koji će gospodarski znatno doprinijeti razvoju Hrvatske i Koprivničko-križevačke županije.



jelaza »Stotina« u blizini Botova mogli vidjeti rad stroja SMD-80, specifičnog u radovima na brzom zamjeni pragova i tračnica.

Izvođač radova je zajednica ponuditelja koju čine tvrtke Swietelsky d.o.o i Pružne građevine d.o.o., a radove nadziru Željezničko projektno društvo d.d. i Invest-inženjering d.o.o.

VIII. forum IPC-a Dunav – Jadran

Promocija treba prerasti i u provedbu

Intermodalni prijevoz, koji obuhvaća sve vrste prijevoza, prioritet je prometne politike Europske unije ali i uvjet razvoja prometnog sustava Hrvatske, osobito u kontekstu činjenice da EU do 2030. 30% opsega teretnoga cestovnog prometa planira prebaciti na plovne puteve ili pruge, rečeno je u ponedjeljak 24. studenoga na VIII. forumu Intermodalnog promotivnog centra (IPC) u Hrvatskoj gospodarskoj komori u Zagrebu.



Povod za organizaciju VIII. foruma IPC-a bio je obilježavanje 10. obljetnice rada Intermodalnog promotivnog centra Dunav – Jadran i promocija osme knjige IPC-a »Transformacija prometnog sustava Hrvatske intermodalnim prijevozom – drugi dio«. Skup pod naslovom »Transformacija prometnog sustava Hrvatske intermodalnim prijevozom u globalno intermodalno čvorište« pozdravili su izaslanik predsjednika Republike Hrvatske dr. Ive Josipovića Boris Cota, predsjednikov ekonomski savjetnik, zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, potpredsjednik HGK Josip Zaher te predsjednica IPC-a i predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša.

/ Hrvatska je sagradila modernu cestovnu infrastrukturu, no, žalost, stanje u željezničkom prometu i na plovnim putevima nije zadovoljavajuće, a prijevozni kapaciteti relativno su zastarjeli. Plovnim putevi su zapušteni, luke i pristaništa slabo se moderniziraju. Zbog toga su potrebne znatne investicije kako bi se razvio intermodalni prijevoz – rekao je Cota.

Zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić rekao je da je Europska unija u proteklome razdoblju donijela niz propisa kojima nastoji potaknuti razvoj europske prometne mreže, a kao najvažnije istaknuo je smjernice o razvoju transeuropske prometne mreže koje definiraju devet prioritarnih koridora od kojih su za Hrvatsku najvažniji mediteranski koridor i koridor Rajna – Dunav. Napomenuo je da u razdoblju od 2014. do 2020. Hrvatskoj stoji na raspolaganju 1,8 milijardi eura, od čega 1,3 milijarde eura iz strukturnih i kohezijskih fondova, a ostatak iz posebnog fonda CEF (*Connecting Europe Facility*).

/ Smatram da su za uspješnu integraciju hrvatskoga prometnog sustava u globalne prometne tokove potrebni projekti i mjere koji

će isticati komparativne geoprometne prednosti Hrvatske, čime bi se Hrvatska pozicionirala kao logistička platforma jugoistočne Europe – rekao je Antešić.

Na skupu na kojemu se okupilo stotinjak sudionika razgovaralo se i o prometnoj strategiji RH te o prometnome sustavu godinu dana nakon ulaska Hrvatske u EU, a pod zajedničkim naslovom »Uloga, odgovornosti i zadaci u transformaciji hrvatskog prometnog sustava u globalno intermodalno čvorište«. O tome su govorili znanstvenici, željeznički i lučki operatori, predstavnici luka, kao i željezničke industrije, a bila je postavljena i izložba o deset godina IPC-ova djelovanja.

Intermodalni promotivni centar (IPC) Dunav – Jadran osnovan je u Zagrebu 15. prosinca 2004. u cilju unapređivanja intermodalnoga prijevoza na jadransko-podunavskom prostoru. Udruga je 11. ožujka 2005. primljena u Europsku intermodalnu udruhu (EIA - *European Intermodal Association*) u Bruxellesu, a krajem 2005. međunarodni žiri Europske intermodalne udruge dodijelio je IPC-u Dunav – Jadran posebnu nagradu za »intermodalni duh«. IPC trenutačno okuplja devet članica: HŽ Infrastrukturu, Lučku upravu Rijeka, Končar - Električna vozila, Luku Vukovar, RŽV Čakovec, Đuru Đakovića - specijalna vozila, Transadriu u stečaju, Fakultet prometnih znanosti i AGIT. U IPC-u je i osam pridruženih članova: HUP, GIU, Crokombi, Savez za željeznicu, Klaster intermodalnog prijevoza, CRUP, Centar za razvoj unutarnje plovidbe i HŽ Cargo.

U zadnjih deset godina IPC je organizirao osam foruma, dvije međunarodne konferencije, dva okrugla stola i izdao osam knjiga, sve vezano uz intermodalni prijevoz i projekte koji mu mogu doprinijeti vizijom da jadranske luke postanu »jadranska vrata Europe«, da se na prostoru između Dunava i Jadrana stvori infrastrukturna mreža s terminalima intermodalnog prijevoza te da se uklone tzv. uska grla kako bi se mreža uskladila s europskom mrežom i postala njezin sastavni dio. Skupovi i njihovi zaključci te izdane knjige vrlo su stručno i sveobuhvatno oslikali stanje u hrvatskome prometnom sektoru, poteškoće i probleme, stanje prijevoznih i pretovarnih kapaciteta te prometne infrastrukture, trendove kretanja u Hrvatskoj i Europi i druge važne pokazatelje te su ponudili viziju budućeg razvoja prometa, osobito u dokumentima Prijedlog programa razvoja intermodalnog prijevoza u Republici Hrvatskoj i Nacrt smjernica za izradu akcijskog plana programa razvoja intermodalnog prijevoza.

Većina tih projekata nije ni ušla u strategiju prometnog razvoja 2015. – 2030. koja se upravo izrađuje, dio problema samo je djelomično riješen ili je u fazi rješavanja, dok je najveći broj pitanja ostao po strani. Zbog toga su se na skupu »lomila kopljak« oko pitanja zašto do sada iz stare strategije nije ništa provedeno i zašto nova prometna strategija nije dokument na koji bi većina lokalne uprave i struke bila ponosna.

Ipak, zaključeno je, IPC ima budućnost ako se čvršće poveže sa gospodarstvom i sveučilištima, postane strateški partner resornome ministarstvu i aktivan partner tijelima u EU-u. Za to su potrebni novi mladi ljudi koji će nastaviti sve ono što je do sada stvarao tim IPC-a pod vodstvom njegova »dobrog duha«, glavnog tajnika mr. sc. Dragutina Šubata.

Međunarodna suradnja

Održan sastanak generalnih direktora Skupine G4

U Zagrebu je u petak 21. studenoga održan sastanak generalnih direktora Skupine G4.



Skupina četiriju (G4) regionalna je skupina Međunarodne željezničke unije (UIC) koju su 1992. osnovale četiri srednjoeuropske željeznice Austrijske savezne željeznice (ÖBB), Slovenske željeznice (SŽ), Hrvatske željeznice (HŽ) i Mađarske državne željeznice (MÁV) u cilju usklađenog razvoja željeznica na području između Dunava i Jadrana. Na ovogodišnjem sastanku u Zagrebu sudjelovali su predstavnici 12 poduzeća od ukupno 14 članova Skupine.

G4 je dragovoljna regionalna skupina koja se zalaže za suradnju u području od zajedničkog interesa. Zamišljena je kao forum za raspravljanje o svim temama, problemima i idejama korisnima za učinkovito unapređenje željezničkog sustava na prostoru članica G4. Četirima srednjoeuropskim željeznicama kasnije su se pridružili ŽFBH, mađarsko-austrijska tvrtka GYSEV, slovačke željezničke tvrtke ZSR/ZSSK/ZSSK Cargo, mađarske MÁV-START, Rail Cargo Hungaria i HUNGRAIL, a prošle godine i HŽ Cargo te HŽ Putnički prijevoz, dok je HŽ Infrastruktura 2012. naslijedila članstvo pripajanjem HŽ Holdinga. Predsjedavajuća željeznica Skupine G4 za 2014. i 2015. je upravo HŽ Infrastruktura, pa je ona ove godine bila i domaćin sastanka.

Pored prezentacija stanja i planova u teretnom i putničkom prijevozu te infrastrukturi, prisutni su se dotaknuli i problema implementacije nekih odredaba Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenoga europskog željezničkog prostora.

Pozivu na sastanak odazvali su se i izvršni direktor CER-a Libor Lochman te voditelj jedinice Održivog razvoja u UIC-u Nicholas Craven. Lochman je skup informirao o novome sastavu Europske komisije, razvoju događaja vezanom uz 4. željeznički paket te o pitanju megakamiona i pojedinačnih vagonskih pošiljki. Predstavnik UIC-a prisutne je izvijestio o inicijativi Shift2Rail i konferenciji Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (COP 21) koja će krajem sljedeće godine biti održana u Parizu. Kao gost na sastanku sudjelovao je i Igor Matulić, predsjednik Uprave Pružnih građevina, koji je ukratko predstavio djelatnost društva.

/ Piše: mr. sc. Goran Nuić

Poslovi upravljanja sigurnošću

Nov i otvoren pristup u informiranju o sigurnosti

U sjedištu Međunarodne željezničke unije (UIC) u Parizu 6. studenoga održana je UIC-ova plenarna sjednica sigurnosne platforme (UIC Safety Platform Plenary meeting), na kojoj su izneseni rezultati rada Savjetodavne skupine sigurnosne platforme (Safety Platform Advisory Groups) u 2014. Pritom je posebnu pozornost nazočnih privukla brošura HŽ Infrastrukture »Godišnje izvješće o sigurnosti za 2013. za javnost«.

Tijekom sjednice izneseni su podaci o radu svih radnih skupina koje djeluju u sklopu navedene savjetodavne skupine, a osim izvješća o radu održana je i prezentacija predstavnika Europske željezničke agencije (ERA) o jednoobraznoj vozačkoj dozvoli za strojovođe koja bi trebala zaživjeti 2018. i vrijedila bi na području cijelog EU-a. Sastojala bi se od dva dijela – od dozvole koja bi se izdavala na temelju toga je li strojovođa zadovoljio starosni uvjet, je li stekao izobrazbu propisane razine te imali li potrebnu razinu zdravstvenog stanja te potvrde koja bi sadržavala podatke o obuci za pojedinu vrstu vučnog vozila, o osposobljenosti za vožnju po pojedinim prugama te o znanju jezika (kategorija A/B). Dozvola bi trebala biti u

obliku kreditne kartice sa čipom na koji bi se pohranio dio prethodno navedenih podataka.

Tijekom sjednice predstavnica UIC-a održala je prezentaciju o akcijama koje se poduzimaju diljem svijeta a koje su usmjerene na podizanje razine svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ima kao što su ILCAD, GLXS i UN ECE.

Održana je i prezentacija projekta »Restrail« koji je financirao EU, a provodio se od listopada 2011. do listopada ove godine. Koštao je 3,8 milijuna eura, a bavio se prevencijom samoubojstava i stradanja prilikom prelaženja neovlaštenih osoba preko pruge na nedozvoljenim mjestima. Preporuke projekta čini 25 mjera, a tiču se organizacijskih i proceduralnih, fizičko-tehnoloških te edukacijskih mjera. Neke mjere pokazale su se vrlo učinkovitima, pri čemu je broj suicida na pojedinim mjestima na kojima su bili učestali smanjen i do 40 %, i to npr. primjenom rasvjete povezane sa senzorom pokreta koja se uključuje ako senzori detektiraju kretanje osobe.

Na navedenoj plenarnoj sjednici u ime HŽ Infrastrukture Goran Nuić iz Poslova upravljanja sigurnošću održao je prezentaciju pod nazivom »Informiranje javnosti o sigurnosnim pitanjima«, u sklopu koje je iznio iskustva HŽ Infrastrukture u navedenome području. Prezentacija je prihvaćena vrlo dobro, pri čemu je posebnu pozornost privukla brošura HŽ Infrastrukture.

Razgovor s Danijelom Krakićem, predsjednikom Uprave HŽ Carga

Možemo i više i bolje

Uz velike napore, HŽ Cargo, uspio je konsolidirati svoje poslovanje, pa je gubitak u prvih devet mjeseci smanjen za 25,6 milijuna kuna u odnosu na isti prošlogodišnji period. Do kraja godine dogovoren je prijevoz 10 milijuna tona tereta, a u narednom periodu očekuje se povećanje rada. U razgovoru s predsjednikom Uprave, Danijelom Krakićem dotakli smo se brojnih tema za koje vjerujemo da će biti zanimljive našim čitateljima.



/ Za mandata ove Vlade Vi ste drugi predsjednik Uprave HŽ Carga. Liberalizacija tržišta usluga u teretnome prijevozu bila je najava velikih promjena u poslovanju HŽ Carga. S jedne strane trebalo se pripremiti za tržišnu utakmicu s najavljenom konkurencijom, a istodobno smanjiti broj zaposlenih. Koliko je ispravno razmišljanje da su Vas problemi započetog restrukturiranja dočekali na početku mandata?

/ Iskustvo obnašanja funkcije u Nadzorno-

me odboru bilo je prednost jer sam znao da promijene moraju biti provedene u skladu s programom restrukturiranja i da nema odustajanja. Naravno, drugačije je kada poduzeće promatra iz perspektive Nadzornog odbora, a drugačije kada ste izravno uključeni u upravljanje i rukovođenje. Zbog smanjenja opsega poslova i povećanih troškova poslovanja, proces restrukturiranja koji je počeo u 2012. morao je biti nastavljen jer je njegovo provođenje bilo uvjet opstanka društva. I još nismo završili. To je dugoročan proces koji, osim onog najnepopularnijeg dijela – kadrovskih promjena, podrazumijeva i financijsku konsolidaciju, rješavanje dugovanja nastalih tijekom prethodnoga višegodišnjeg razdoblja i podizanje tvrtke na razinu konkurentnosti u uvjetima liberalizacije tržišta željezničkoga teretnog prijevoza.

/ Opseg rada HŽ Carga manji je nego prije krize. U koliko je mjeri na današnji opseg rada HŽ Carga utjecala kriza i kakva su Vaša očekivanja u sljedećem razdoblju?

/ Na teretni prijevoz kriza je izravno utjecala kao i na ostale segmente gospodarstva. Tako je opseg prijevoza u Hrvatskoj od 2007. pao gotovo 50 %, a 2009. 30 %. Opseg prijevoz smanjen je zbog pada opsega gospodarstva, nedostatka industrijske proizvodnje, relativno malo kilometara pruge, kratkih relacija te nedovoljno obnovljene infrastrukture. Sve navedeno utjecalo je i na situaciju u

društvu. U prvih devet mjeseci ove godine uspjeli smo zaustaviti negativne trendove u poslovanju pa je gubitak u odnosu na isto razdoblje 2013. smanjen 26,9 % odnosno čak 25,6 milijuna kuna. Zabilježeno je i povećanje neto tonskih kilometara, a prevezene tone manju su 1,9 % u odnosu na prošlu godinu. Na rezultat su utjecala i razdoblja kada su zbog radova pruge privremeno bile zatvorene za promet, razdoblje od deset dana kada je zbog leda riječka pruga bila zatvorena za promet, ali i nedavne poplave u Hrvatskoj i u Bosni i Hercegovini. Do kraja godine dogovoreno je 10 milijuna tona prijevoza, a u budućnosti očekujemo i više radi investicija i daljnjeg razvoja Luke Rijeka i željezničke infrastrukture. Sve ovisi i o našoj konkurentnosti u odnosu na druge prijevoznike, i to cijenom ali i kvalitetom usluge. Znatno smo povećali opseg prijevoza nafte i naftnih derivata, a klijenti su pohvalili kvalitetu pružene usluge. Posebno nam je važno imati zadovoljne i lojalne klijente te je veći dio poslovanja usmjeren ka tome cilju.

/ Na terenu, i među korisnicima i među željezničarima, može se čuti da HŽ Cargo ne bi mogao prevesti više tereta jer nema dovoljno lokomotiva. S druge strane govori se kako je u raspodjeli lokomotiva HŽ Cargo prošao loše, a uz to je zbog zamjene sustava vuče na riječkoj pruzi iz prometa otpao određen broj lokomotiva. Što Vi mislite o tome?

/ Sve poslove koje smo ugovorili uspjeli smo i prevesti. Žao mi je ako željezničari tako misle jer smo upravo zahvaljujući njihovoj radu i zalaganju uspjeli odraditi dogovorene poslove. I oni znaju da možemo više i bolje. Naravno, operativno nije jednostavno sve uskladiti jer su lokomotive HŽ Carga u prosjeku starije od 30 godina te je dnevna imobilizacija visoka. Namjera nam je u što kraćem roku obnoviti vozni park. Uz to je potpisan ugovor o nabavi dijelova koji su potrebni za osposobljavanje postojećih električnih lokomotiva. No i s takvim lokomotivama, kao i najmom lokomotiva od HŽ Putničkog prijevoza prema potpisanome sporazumu, HŽ Cargo uspijeva prevesti sve što je ugovoreno. Cilj nam je u budućnosti povećati vozni park kako bismo bili još konkurentniji na tržištu, a organiziranim timskim radom mnogi se problemi mogu otkloniti. Nažalost, istina je da smo po pitanju podjele lošije prošli.

/ U Hrvatskoj uz HŽ Cargo djeluju još tri operatora. U razgovoru s čelnim ljudima tih poduzeća naglašava se kako oni HŽ Cargo doživljavaju kao partnera, a Hrvatsku kao prostor na koji će privući nove terete ili ih preuzeti od kamionskih prijevoznika. Kako se takve najave poštene tržišne utakmice odražavaju na terenu?

/ HŽ Cargo podupire svaku zdravu konkurenciju. Uostalom, s tim su upoznati i novi operatori. Podupiremo dolazak i prijevoze novih tereta jer će od toga koristiti imati i HŽ Infrastruktura kao upravitelj a neizravno i država, a vjerujemo i naše luke koje svoje kapacitete i grade za nove terete. Dolazak novih operatora dao je novu dimenziju čitavome tržištu. Prioritet HŽ Carga je u uvjetima liberaliziranog tržišta teretnog prijevoza osigurati održivo poslovanje i sačuvati promet na koridorima. Istodobno se nadamo da ćemo tim operatorima biti u prilici pružiti svoje usluge u dijelu koji se odnosi na pregledače vagona, transportne komercijaliste, ali i strojovođe. Prema EU-ovim direktivama i nacionalnome zakonodavstvu obvezni smo takvu uslugu i pružiti. U pružanju tih usluga vidimo mogućnost dodatne zarade, a ono će djelomično utjecati i na broj zaposlenih radnika na terenu. Uz to, u odnosu na cestovni prijevoz, HŽ Cargo planira zadržati tržišni udio od oko 20 % na prijevoznome tržištu.

/ HŽ Infrastruktura ulaže znatna sredstva u obnovu riječke pruge i kada bude završen remont pruge od Moravica do Ogulina, čitava relacija od Rijeke do Botova bit će u solidnome stanju. Što očekujete od najavljenog rasta opsega prometa na toj relaciji? Kakav je potencijal X. koridora?

/ S obzirom na uplovljavanje novih brodova u Luku Rijeka odnosno u terminal Bakar, na ulaganja i proširenje kapaciteta u luci kao i na sve poduzete radove na željezničkoj infrastrukturi, na riječkoj pruži očekujemo povećanje otpremljenih i dopremljenih količina roba te bolju suradnju s mađarskim i ostalim europskim tržištem. Tijekom obustave prometa na pruži zbog radova posao organiziramo drugačije i klijente redovito obavješćujemo o statusu na prugama



jer veći dio njihove proizvodnje ovisi i o redovitoj isporuci i prijevozu tereta. Deseti koridor uvijek je bio naš dominantan koridor, barem što se tiče prevezenih količina. Ulaganja u tu dionicu sigurno će pridonijeti tomu da se zadrže prijevozi, a nadamo se i njihovu povećanju. Osim financijskog ulaganja u pruge bitno je organizirati i što brži i jednostavniji prelazak granica. Pritom je važan i ljudski čimbenik. Morate znati da je IV. koridor preuzeo veći dio roba koje su se prevozile

X. koridorom i da je bitno poduzeti sve korake kako bi se ti trendovi zaustavili a X. koridor ponovno dobio na važnosti kod operatora i klijenata. To se može postići samo pružanjem kvalitetne i brze usluge, bez zastoja i komplikacija. Budući da je Hrvatska samo jedna od država kroz koju prolazi taj koridor, vjerujemo da naše stavove dijele i ostale države te da će se postojeće barijere otkloniti zajedničkim snagama.

/ Koliko cijena trase i ostalih usluga HŽ Infrastrukture (ranžiranje, manevriranje...) opterećuju Vaše poslovanje i da li dio tih poslova HŽ Cargo odrađuje sam?

/ Najveća stavka u troškovima usluga HŽ Infrastrukture odnosi se na cijenu trase, a tu je i trošak struje, sastavljanja i rastavljanja te promjene sastava vlaka. U kolodvorima gdje god je to moguće poslove ranžiranja i manevriranja odrađujemo sami.

/ U posljednjih nekoliko godina spominjao se stečaj HŽ Carga. Koliko je meni poznato to više nije opcija, no sigurno financijska situacija nije najbolja. Možete li nam nešto reći o trenutačnome stanju i planovima za sljedeće razdoblje?

/ HŽ Cargo je zbog objektivnih razloga u nepovoljnoj financijskoj poziciji jer se zadnjih 20 godina u kompletan željeznički sektor premalo ulagalo te zbog gospodarske krize. Za sada smo poduzetim mjerama uspješno održali poslovanje i uklonili stečaj kao opciju. Svakako treba utjecati i na druge troškove koji opterećuju društvo kao što je preskupo održavanje voznog parka s lošim rezultatima. Jedna od još bizarnijih činjenica jest i to da je samo HŽ Cargo od 2007.

potpomogao razvoj konkurencije u cestovnome prometu kroz trošarinu goriva na što je »otišlo« oko 20 milijuna eura. Planovi HŽ Carga jesu jačanje strateškog partnerstva sa korisnicima, lukama, logističarima, otpremnicima i željezničkim poduzećima u okruženju te zaključivanje dugoročnih ugovora i sporazuma o suradnji.

/ Smanjivanje broja radnika nedvojbeno je najteži dio procesa restrukturiranja. O tome se u medijima najviše pisalo. Možete li nam nešto reći o tome te koliko ljudi trenutačno radi u HŽ Cargu? Kakva će biti kretanja broja zaposlenih u sljedećem razdoblju?

/ Da, to je najosjetljivije (najbolnije) pitanje. Neizmjerne nam je žao što je dio zaposlenika morao napustiti sustav, ali jednostavno nije



bilo druge opcije osim totalne propasti koja bi rezultirala stečajem. Količine prijevoza su se smanjile, zbog napretka tehnologije i procesa rada neka radna mjesta su se objedinila, a neka su ukinuta, dio kolodvora je zatvoren, neki naši korisnici su propali i bilo je neminovno da se i kadrovska struktura prilagodi postojećoj situaciji. Trenutačno su zaposlena 2383 radnika, dok ih je 196 zbrinuto kroz Željeznički fond. Prema planu restrukturiranja, početkom 2015. očekuje se da će u Društvu biti zaposleno 1900 radnika.

/ HŽ Cargo u vlasništvu ima nekoliko kvalitetnih poduzeća (RŽV Čakovec, RPV Slavonski Brod, AGIT i OV) za koja je najavljena privatizacija. U kojoj je fazi taj postupak?

/ Različiti modeli primjenjuju se u našim tvrtkama kćerima, ovisno o djelatnostima koje obavljaju i stanju u poduzećima. Za RŽV Čakovec predviđen je program radničkog dioničarstva prema kojemu bi poslovni udijeli bili prodani stalnim zaposlenicima. Za Održavanje vagona d.o.o. donesena je odluka kojom je izvan snage stavljeno pripajanje Remontu i proizvodnji željezničkih vozila Slavonski Brod, kao i odluke o pojednostavljenome smanjenju kapitala i povećanoj vrijednosti udjela HŽ Carga u OV-u. Prema procjeni Uprave OV-a primjenom novoga kolektivnog ugovora, uz ostale mjere racionalizacije, očekuju se uštede od oko četiri milijuna kuna godišnje.

Za AGIT d.o.o. izrađen je prijedlog operativnog i financijskog restrukturiranja s uštedama od oko tri milijuna kuna godišnje. Dio te tvrtke bit će pripojen HŽ Cargu. Riječ je o pripajanju svih onih poslova u kojima se djelatnosti AGIT-a preklapaju s djelatnostima HŽ Carga.

Cilj restrukturiranja kompletne grupacije HŽ Carga opstanak je poduzeća i stvaranje konkurentskih prednosti na liberaliziranome tržištu željezničkih usluga.

RPV Slavonski Brod

I ova godina pozitivna

Iako su gospodarski uvjeti nepovoljni, RPV Slavonski Brod i ovu će godinu zaključiti pozitivno i s dobrim najavama za 2015. godinu. Manjak od tri milijuna kuna u poslovima za vlasnika HŽ Cargo nadoknadit će se na drugim tržištima te smanjivanjem troškova poslovanja. Do sada je u odnosu na 2013. ostvaren 2,5 milijuna manji prihod. U radionici je trenutačno zaposleno 136 radnika. Prošle i ove godine uz poticajne otpremnine tvrtku je napustilo 18 radnika.



Jakob Mađarević

Dulje najavljavani posao s »Adriatic željezničkim hostelima« je pred provedbom. Ugovor je potpisan 13. studenoga i početak se s preuređenjem putničkog vagona. Vagon će se preurediti u hostel na kotačima. U više gradova tvrtka »Adriatic željeznički hosteli« planira na sporedne kolosijেকে postaviti po tri vagona, i to dva vagona za spavanje i jedan vagon s kuhinjom i dnevnim boravkom. Direktor RPV-a Jakob Mađarević smatra kako bi taj posao mogao imati budućnost. / Od HŽ Putničkog

prijevoza kupili smo dva rashodovana vagona. Jedan smo preuredili u vagon za prateće osoblje za naručitelja »Zagrebačke transporte«. Drugi ćemo prenamijeniti za hostel. Naručitelj nam osigurava materijal, a mi ćemo vlastitim snagama napraviti sve ostalo. Sada smo u potrazi za još nekoliko vagona za spavanje koje ćemo također preurediti – rekao je Mađarević.

S Rudnicima mrkog ugljena »Banovići« RPV surađuje niz godina. S tim je poduzećem potpisan sporazum o održavanju kočne opreme na vagonima i lokomotivama. Kada se spomenu rudnik i željeznica, ljudi obično pomisle da je riječ o nekoliko vagona, no u Banovićima je sagrađen zatvoreni željeznički sustav s nekoliko stotina vagona. Također u Banovićima RPV Slavonski Brod kupio je parnu lokomotivu iz 1985. godine.

/ Lokomotiva serije 62 644 sagrađena je u »Đuri Đakoviću« i u dobrom je stanju. Tu smo lokomotivu odlučili obnoviti uz pomoć naših dobavljača. Oni će nam pomoći u novcu ili materijalu sa po 3000 kuna. Ljudi iz Banovića, gdje takve lokomotive još uvijek voze, pomoći će nam u obuci osoblja – kazao je Mađarević.

Radovi na obnovi lokomotive su počeli i premda se lokomotivu pokušalo dovesti u vozno stanje još ove godine, posao je odgođen za proljeće 2015.

/ Ušli smo u kišno razdoblje, a imamo i dosta drugog posla pa smo sve malo odgodili. No lokomotivu ćemo dovesti u vozno stanje i

atestirati. Već sada smo postigli načelni dogovor o iznajmljivanju lokomotive za potrebe snimanja jednog filma. S tim koproducentom pregovarano i o uređenju putničkih vagona te gradnji kulisa. Zanimanje pokazuju i udruge koje planiraju organizirati izletničke vožnje. Inače, ta je lokomotiva pogodna za vožnje na kraćim relacijama kao što su Vinkovci – Vukovar ili Zagreb – Stubičke Toplice – rekao je o planovima RPV-a Mađarević.

Na natječaju Ministarstva gospodarstva odnosno Ravnateljstva za robne zalihe RPV je kupio 14 vagonskih cisterni.

/ Ti vagoni stoje na sporednim kolosijecima već pet-šest godina. Javili smo se na natječaj Ravnateljstva za robne zalihe i kupili cister-



ne za koje već imamo naručitelja. Jednu smo cisternu preuredili, a poljski privatni prijevoznici najavili su nam da trebaju pedeset takvih cisterni – rekao je Mađarević.

Financijske poteškoće HŽ Carga odrazile su se i na poslovanje brodske radionice, no poslovima u susjednim državama i poslovima za naručitelje izvan željezničkog sustava RPV nastoji nadoknaditi manjak. Nakon dvadeset godina i u Hrvatskoj će uskoro voziti parna lokomotiva. Oni koji se sjećaju znaju kako su 1992. u vozno stanje dovedene dvije parne lokomotive. Pokušavali su se organizirati izleti vlakovima koje bi vukle te lokomotive, no, nažalost, željeznički sustav kao složena cjelina pokazao se nedovoljno sposobnim za njihovo komercijalno korištenje. Možda će ovaj put biti više sreće. Hosteli na kotačima drugi je zanimljiv projekt. RPV sudjeluje u odabiru vagona za spavanje i njihovu preuređenju a uspjeh posla umnogome će ovisiti o poslovanju prvih triju vagona koji bi trebali biti postavljeni u Zagrebu.

Iz TSŽV-a Zagreb RK

Složeni zahvati u svim uvjetima

U velikim halama na prostoru Ranžirnoga kolodvora održava se šaroliki vozni park lokomotiva HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga, a podignut na dizalice tamo je i nagibni vlak. O održavanju tako vremesnih vozila razgovarali smo sa šefom pogona Tehničkog servisa željezničkih vozila (TSŽV) Draženom Černijem.



Današnji pogon Tehničkog servisa željezničkih vozila Zagreb RK smješten u velikim halama na prostoru Ranžirnoga kolodvora u sastavu je HŽ Putničkog prijevoza, a tamo se održavaju lokomotive HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga. Šef pogona diplomirani je inženjer strojarstva Dražen Černi. Nakon što je godinu dana radio u varaždinskoj radionici, u Ranžirni kolodvor došao je nakon osnutka Održavanja vučnih vozila 2000. godine.

Tehnički servisi željezničkih vozila u svojem sastavu, uz ovaj, imaju pogone u Varaždinu, Osijeku,

Rijeci, Vinkovcima, Kninu te Glavnom kolodvoru. Servisne radionice organizirane su u Splitu, Puli, Pločama, Ogulinu, Koprivnici i Virovitici.

Osnovna djelatnost pogona u Ranžirnome kolodvoru održavanje je električnih i dizelskih lokomotiva HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga, a održava se i dio motornih vlakova. Radnici pogona održavaju kotlovcu koja grije Ranžirni kolodvor te magistralne vodove koji vode do postrojenja. Uz to, u sastavu pogona je pomoćni noćni vlak I. ranga, jedini takav u Hrvatskoj.

Osim u skladištu pogona TSŽV-a, danas se rezervni dijelovi nalaze u skladištima HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza u Glavnome kolodvoru. Nekada jedinstveno skladište danas je podijeljeno. U skladištima se nalazi ogromna zaliha rezervnih dijelova, no unatoč tomu dijelova nikada nema dovoljno:

/ Različite serije vozila i modernizacije rezultirale su time da na pruga gotovo i nemamo dva istovjetna vozila. Zbog toga je održavanje otežano. Praktički je nemoguće imati sve što nam treba. Mi također u dobroj mjeri održavamo *oldtimere* jer su s tržišta nestali proizvođači pojedinih dijelova ili se ti dijelovi više ne proizvode. Zbog takve situacije otežano je planiranje potrebnih sredstava – rekao je Černi.

/ Kada spominjete starost vozila možete li nam reći kada su kupljene lokomotive i koliko su ta vozila prešla kilometara?

/ Električne lokomotive kupljene su šezdesetih godina prošloga stoljeća, a dizelske lokomotive počele su stizati desetak godina kasnije. Izvodimo kompletno održavanje električnih lokomotiva serija 1141 i 1142 te dizelskih lokomotiva serija 20141, 44, 20162 i 2132. Uz ostalo, radimo na zamjeni osovina i vučnih motora, izvodimo posebna tokarenja ... Noviji su samo nagibni vlakovi, no oni se ovdje ne održavaju, već se zahvati izvode samo kada se mijenjaju velike komponente, pri čemu je potrebna dizalica. Na pitanje kolika

je kilometraža vozila, teško je odgovoriti jer nakon svakoga srednjeg popravka, brojilo kreće od nule. U prosjeku, jedna električna lokomotiva napravi oko 200.000 kilometara godišnje. U ovoj radionici imamo kvalitetne majstore i opremu koja nam omogućuje da izvodimo najsloženije zahvate na vozilima. Kada se vozilo ne može popraviti na terenu, dovlači se u Ranžirni kolodvor. Ovdje lokomotive svakodnevno stižu na tzv. tjedne preglede. Kontrolni pregledi traju mjesec dana. Kod nas se lokomotiva održava dvanaest godina



uz mogućnost produljenja za još dvije godine i nakon toga ide na srednji popravak u »Končar« ili »Gredelj«.

/ Koliko su na mjestu tvrdnje da je u podjeli lokomotiva HŽ Cargo prošao lošije?

/ To je točno i jasno je da je HŽ Cargo dobio puno lošija vozila. Recimo, deset lokomotiva podserije 300 modernizirano je »Končaru« i te lokomotive imaju prijenosni omjer 120 potreban za brdske pruge i povlačenje većih količina tereta. Te lokomotive idealne za teretni prijevoz kod nas vuku putničke vlakove.

/ Na dizalici u hali je nagibni vlak. Koliko tih vlakova trenutno vozi?

/ Od osam vlakova trenutno voze dva. Dva se više neće moći popraviti, a sada u pogonu revitaliziramo treći. Čekamo rezervni dio i taj bi vlak mogao uskoro u promet. Naši ljudi školovani su za održavanje tih vlakova, no oni otkako su stigli imaju loš tretman i u njih se minimalno ulagalo.

/ To je činjenica, no jesu li ti vlakovi pravilno korišteni i je li relacija Zagreb – Split, odnosno lička pruga, primjerena za te vlakove?

/ Treba reći da ti vlakovi troše pet puta manje goriva od dizelskih lokomotiva i u tome se vidi jasna računica. No takvi nagibni vlakovi u Njemačkoj ne voze na relacijama duljima od 200 kilometara jer su stisnuti i neudobni su već nakon sat vremena vožnje. Ti vlakovi definitivno nisu za ličku prugu, a pogotovo ne zimi. To bi svakome trebalo biti jasno pa ipak ti se vlakovi svake godine iznova šalju na tu relaciju. To su lagani vlakovi od aluminija. Filtar im nije zaštićen i snijeg ga začepi i mi se svake godine *blamiramo*.

/ Na kojoj bi relaciji ti vlakovi bili prikladni?

/ Relacija Zagreb – Varaždin idealna je za taj vlak. Još samo da se pruga malo *popegla* ... Ti su vlakovi neko vrijeme vozili od Zagreba do Požege i Osijeka. Podravska pruga ne može izdržati veliki osovinski pritisak pa bi ti vlakovi i tamo mogli voziti. Sve navedene relacije su prihvatljive. Jedino što je nedvojbeno pogrešno jest inžinjeriranje na vožnji nagibnih vlakova po ličkoj pruzi.

Elektrifikacija željeznica

Opravdana na prugama velikog opsega prometa

Elektrifikacija željeznica počela je u posljednjem desetljeću 19. stoljeća. Od tada do danas elektrificirane su brojne glavne željezničke pruge. Tempo elektrifikacije željeznica stalno se ubrzava, osobito u Europi i nakon Drugoga svjetskog rata.

Na elektrificiranim prugama putničke ili teretne vagone vuku električne lokomotive, a posebne garniture putničkih vlakova vuku elektromotorni vlakovi s vlastitim električnim pogonom.

Uvođenje električne vuče na željeznicama omogućuje najvišu tehničku razinu u željezničkoj vuči, povoljnije korištenje energetskih izvora, višu razinu kvalitete prijevoza putnika i robe zbog povećanja brzine, udobnosti, čistoće i sigurnosti, veće i šire prometne mogućnosti zbog brzih i težih vlakova te povećanje propusne moći pruga po broju vlakova i povećanje prijevozne moći pruga po količini prijevoza te najniže troškove prijevoza.

Elektrifikacija željeznica razvijala se i usavršavala prema stupnju razvoja elektrotehnike, ali je ujedno dosta utjecala na razvoj elektrotehnike i elektroindustrije. Tehnički problemi elektrifikacije željeznica odnosno elektrovuče od samog su početka bili pronalaženje najpovoljnijeg izvora i prijenosa električne energije do električne lokomotive te načina korištenja te električne energije u lokomotivi. Koliko je god bilo važno riješiti problem izbora napona i struje izvora i napajanja električne energije, još je važnije bilo pronaći najpovoljniji vučni motor, jer je to često bila osnova za sustav elektrifikacije željeznica.

S razvojem elektrotehnike i elektroindustrije nastajali su i razni sustavi elektrifikacije željezničkih pruga. Prvi i jedini sustav elektrifikacije željeznica koji je nastao potkraj 20. st. jest istosmjerni sustav napona od 600 V. I dok se on kasnije na željeznicama primjenjivao vrlo slabo, široko se primjenjuje na podzemnim željeznicama velikih gradova.

Svi važni sustavi elektrifikacije željeznica nastali su i razvijeni su tijekom prošlog stoljeća.

Osnovni kriteriji i uvjeti za elektrifikaciju

Za elektrifikaciju željezničkih pruga potrebni su određeni kriteriji i uvjeti. Na temelju njih određuje se koje pruge, zašto i kada mogu i trebaju biti elektrificirane. U nastavku su navedeni osnovni i odlučujući kriteriji i uvjeti za elektrifikaciju željeznica. To su prometni, tehnički, energetski, ekonomski i ekološki uvjeti.

Prometni uvjeti za elektrifikaciju željezničkih pruga

Prometni uvjeti za elektrifikaciju željezničkih pruga postižu se na:

- glavnim prugama s velikim opsegom prijevoza koje su kao predodređene za elektrifikaciju. Takve pruge obično čine manji dio željezničke mreže, otprilike od četvrtine do trećine pruga ili nešto više, ali na njima se obavlja više od polovice do dvije trećine opsega željezničkog prijevoza. U takvim uvjetima električna vuča omogućuje brz, učinkovit, siguran i ekonomičan prijevoz te donosi velike uštede i svestranu korist.

- brdskim prugama s velikim opsegom prometa, koje često predstavljaju tzv. usko grlo u željezničkome prometu. Uvođenje električne vuče znatno povećava njezinu prijevoznu i propusnu moć. Korist nije samo u prometnome proširenju kapaciteta pruge i povećanju brzina, već i u velikoj ekonomičnosti, uz vrlo kratak rok amortizacije uložениh sredstava.

- prigradskim prugama velikih gradova po kojima vlakovi svakodnevno prevoze velik broj ljudi. Tome zadatku potpuno odgovara električna vuča, i to zbog znatnog ubrzanja pri polasku i velikih brzina te kapaciteta prijevoza putnika, udobnosti i ekonomičnosti.

Tehnički razlozi za elektrifikaciju željeznica

Sve izraženiji prometno-tržišni zahtjevi u željezničkome prometu zahtijevaju veliku snagu lokomotiva za brzu i snažnu vuču. Električne lokomotive izvrsno udovoljavaju tim zahtjevima jer imaju znatno veću snagu od drugih vrsta lokomotiva. Budući da imaju velike vučne sile te da ostvaruju velike brzine, one su u stanju teške vlakove vući znatno brže na ravničarskim i brdskim prugama. S obzirom na to da električnim lokomotivama ne treba priprema za vožnju kao drugim vrstama lokomotiva, to one imaju veći tzv. čisti rad i zato uz manji broj lokomotiva i vagona mogu ostvariti brži, bolji i učinkovitiji obrtaj lokomotiva i vagona.

Energetski razlozi i uvjeti elektrifikacije

U željezničkoj je vuči energetski povoljnije koristiti električnu energiju u elektrovuči nego korištena ulja u motornoj vuči. U Europi je to još povoljnije zbog ekonomskih razloga. Zato u Europi elektrifikacija željeznica ima prednost pred dizelacijom željezničke vuče.

Energetski i tehnički preduvjet za elektrifikaciju željezničkih pruga jest taj da postoje izvori električne energije dovoljni za napajanje elektrificiranih željeznica. Danas se željeznica obično napaja iz nacionalne elektroprivredne mreže, dok je ranije željeznica proizvodila električnu energiju u vlastitim željezničkim elektranama. Međutim, neophodno je istaknuti da je za elektrifikaciju ili elektrificirane pruge po pojedinim državama potrebno samo do 5 % ukupne proizvodnje električne energije, pa je elektrifikacija željeznica moguća u većini zemalja gdje postoji elektroprivredna mreža. Električna željeznica energetski je povoljan potrošač jer troši električnu energiju i danju i noću.

Ekonomski kriteriji i uvjeti za elektrifikaciju pruga

Ukupni godišnji troškovi eksploatacije željeznica su vrlo visoki, u čemu samo troškovi pogonske energije vuče predstavljaju znatnu stavku materijalnih troškova. Razlika u troškovima električne vuče u odnosu na dizelsku vuču veća je u korist električne vuče što je opseg prometa veći. To pokazuje da ponajprije treba elektrificirati pruge s velikim opsegom prijevoza, tj. glavne ili magistralne pruge. Manji godišnji troškovi vuče omogućuju da se elektrifikacija glavnih željezničkih pruga otplati u nekoliko godina. Na slici 1 prikazana je usporedba prevezenih bruto tonskih kilometara tereta za 2010. i 2011. godinu.

Vrsta vuče	Ukupno	Brutotonski kilometri u milijunima	
		putnički	teretni
Ukupno za 2011.	7 806	2 757	5 049
Ukupno za 2010.	8 147	2 804	5 343
Indeks 11. / 10.	95,8	98,3	94,5
Električna vuča	5 236	1 801	3 435

Slika 1. Bruto tonski kilometri tereta u 2010. i 2011.

Iz slike 1 vidljivo je da je električnom vučom prevezeno oko dvije trećine ukupnog opsega putničkog i teretnog prijevoza, a preostala trećina prevezena je dizelskom vučom. Ako se uzme u obzir to da je elektrificirana oko trećine pruga, može se zaključiti da je na elektrificiranim prugama po kilometru prevezeno četiri puta više bruto tona kilometara tereta.

Električna vuča ima manje pogonske troškove jer je cijena električne energije iz termoelektrana, a pogotovo iz hidroelektrana niža od cijene goriva koje se koristi u dizelskoj lokomotivi, što je energetski opravdano. Također su niži svi ostali eksploatacijski troškovi elektrificiranih pruga. Električna vuča treba manji broj električnih lokomotiva i jeftinija je za održavanje, ima veći čisti korisni rad električnih lokomotiva, bolji stupanj korištenja pogonske energije, manju specifičnu potrošnju i manji utrošak energije.

Zbog boljih tehničkih karakteristika električne lokomotive potreban je manji broj vagona i lokomotiva, a time i manje osoblja. Sve to utječe na niže godišnje troškove elektrificiranih željeznica.

Prema statističkim podacima HŽ Infrastrukture dolazi do pada potrošnje električne energije od 160.785.050 kWh (2010. godina) do (138.110.133 kWh (2013. godina), što predstavlja 14,1%.

Također je došlo do pada potrošnje dizelskog goriva u istom vremenskom razdoblju od 28.542.151 kg do 26.362.050 kg što predstavlja iznos od 8%.

Ako se uzme u obzir da je prosječna specifična potrošnja električne vuče oko 30,3 kWh/1000brtkm, a prosječna cijena 1 kWh oko 0,53 kn dobije se da specifični trošak prijevoza električnom vučom tereta od 1000 brtkm iznosi 16,06 kn/1000 brtkm.

Kod dizelske vuče specifična potrošnja iznosi oko 10 kg/1000 brtkm. Ako se uzme u obzir da prosječna cijena 1 l dizela iznosi 9 kn, dobije se specifični trošak od 90 kn/1000 brtkm.

Uspoređujući dobivene rezultate, može se zaključiti da su specifični troškovi prijevoza tereta za 5,6 puta veći kod dizel vuče u odnosu na električnu vuču.

Ekološki razlozi i uvjeti elektrifikacije

Mjerljive ekološke prednosti mogu se svrstati u kategorije: promjena klime i emisija CO₂, energetska učinkovitost, zauzimanje prostora, lokalno onečišćenje zraka, buka te ostali vanjski troškovi. Prednosti željezničkog prometa očituju se u znatno manjoj emisiji štetnih plinova u usporedbi s drugim prometnim granama.

Posebno ekološko značenje očituje se i u manjem utrošku energije i većoj razini sigurnosti. Za prijevoz masovnih tereta željeznicom utroši se gotovo četiri puta manje energije nego kada se ti tereti prevoze kamionima. Još su veće razlike u prijevozu osoba jer se u željezničkom prometu za istu udaljenost troši trećina energije putničkih zrakoplova, odnosno šestina energije osobnih automobila. Uštede su posljedica velike mase vlakova, izbjegavanja čestog zaustavljanja i pokretanja te smanjene potrošnje goriva pri održavanju optimalne brzine.

Na elektrificiranim prugama energetski se izvori iskorištavaju najracionalnije i vjerojatno će zato ubuduće to biti najprihvatljiviji oblik prijevoza putnika i roba. Istraživanja provedena na Hrvatskim željeznicama pokazala su da je 3,15 puta isplativije koristiti se električnom vučom nekom dizelskom. Pritom je napajanje izmjeničnom električnom energijom dvostruko jeftinije od napajanja istosmjernom energijom.

Rijetko spominjana prednost željezničkog prometa je manje trošenje prostora. Za gradnju željezničke pruge i popratne infrastrukture potrebno je puno manje prostora nego za gradnju ceste ili zračne luke istoga prometnoga kapaciteta.

Analiza izvodljivosti prije elektrifikacije

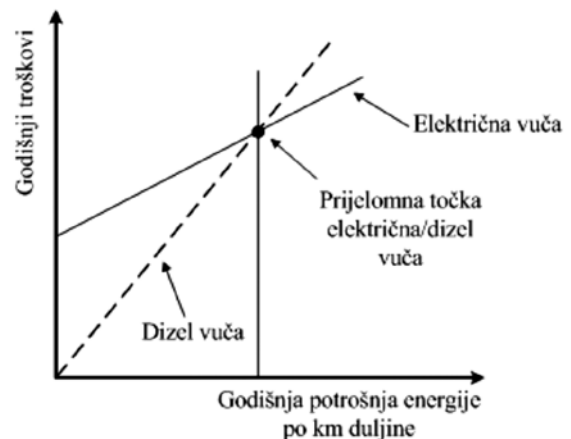
Prilikom analize izvodljivosti, a radi opravdanja elektrifikacije željeznice, u obzir treba uzeti troškove izgradnje, uključujući kontaktnu

mrežu i elektrovučne podstanice (EVP), koji ne ovise o opsegu prometa i operativne troškove i troškove održavanja koji ovise o opsegu prometa.

Količina koja se promatra je ukupni godišnji trošak kao funkcija pruge čiji je indeks energija koja se godišnje utroši po kilometru pruge. Osnovna prednost električne lokomotive je njezina specifična snaga (50-55 kW/t) koja je duplo veća od snage dizelske lokomotive (20-25 kW/t). Električna lokomotiva može podnijeti veća trenutna opterećenja (pri polasku ili na strmim dijelovima pruge) za razliku od dizelske lokomotive u pogledu ograničenja očekivanog vijeka trajanja i troškova održavanja. U slučaju dugih tunela električna vuča obvezna je zbog ograničenog dovoda zraka. Također, električne lokomotive uzrokuju malo onečišćenje atmosfere, dok je njihovo održavanje puno jednostavnije i lakše nego održavanje dizelskih lokomotiva. Ipak, bitno je naglasiti da dizelski vlakovi onečišćuju atmosferu puno manje nego automobili (omjer 1 : 14 po putnik/km).

Komparativni prikaz godišnjeg troška dizelske i električne vuče prikazan je na slici 2. Na slici se može vidjeti da u slučaju malog opsega prometa električna vuča nije isplativa.

Kriterij koji se može koristiti samo kod donošenja prve približne procjene je broj vlakova koji voze na pruzi. Kada je trošak energije bio nizak, po pruzi je moralo voziti barem 30 vlakova u svakome smjeru da bi bila kandidat za elektrifikaciju.



Slika 2. Komparativni prikaz godišnjeg troška dizelske i električne vuče

Kada prometno opterećenje ili potrošnja energije prijeđu navedene limite, prije donošenja odluke o elektrifikaciji pruge treba provesti detaljniju analiza izvodljivosti.

Na kraju se može zaključiti da je elektrifikacija pruga ekonomski neophodna i opravdana na prugama s velikim opsegom prometa, i to u onim slučajevima kada godišnji troškovi dizelske vuče postaju veći od godišnjih troškova električne vuče, a da su pritom povoljnije i specifične investicije u elektrifikaciju željeznica.



Eurostat o učinku kopnenih vrsta prometa unutar EU-a

Teretni prijevoz željeznicom u blagom porastu

Početak listopada ove godine Eurostat, administrativna jedinica Europske komisije mjerodavna za statistiku, izdala je priopćenje koje govori o udjelu pojedinih vrsta prometa u ukupnome opsegu teretnog prijevoza na kopnu Europske unije. Kratka je to i zanimljiva analiza za razbolje od 2007. do 2012. godine.

Ukupna kretanja u tonskim kilometrima (TKM)

Dakle, nakon 2007. ukupni opseg teretnog prijevoza u EU 28 pao je 12% u samo dvije godine. Nakon toga uslijedio je blagi oporavak za oko 5%, pa ponovni pad od oko 3% u 2012. u usporedbi sa 2011. godinom.

Godine 2012. ukupni prijevozni učinak u EU 28 u kopnenome teretnom prijevozu iznosio je 2186 milijardi tonskih kilometara. Od toga golemog iznosa čak je 74,5% tonskih kilometara ostvareno u cestovnome prometu. Željeznicom je ostvareno 18,6% tonskih kilometara, a unutarnjim plovnom putovima 6,9%.

Ako se ti rezultati usporede s rezultatima ostvarenima u predkrižnoj 2007., ukupni prijevozni učinak smanjen je 11,7%. Cestovni promet, koji uvjerljivo dominira u omjeru, bilježi i najveći apsolutni pad, čak 12,8%, dok najmanji pad bilježi brodski prijevoz rijekama i kanalima (4,1%). U odnosu na 2007. udio vrsta prometa neznatno se promijenio. Tako je udio cestovnog prometa smanjen 1%, udio željezničkog prometa porastao je 0,4%, a prijevoz unutarnjim plovnom putovima porastao je 0,6%. Iako ekološki prihvatljive vrste prometa bilježe blagi porast, to je jako daleko od moguće euforije. Zašto? Dovoljno je samo pogledati, uspoređujući s postojećim trendovima, strateške ciljeve Europske unije koje je Europska komisija zadala kada je izdala Bijelu knjigu o prometu 2011. Tamo jasno stoji da do 2050. ukupnu emisiju CO₂ treba smanjiti 60%, da do 2030. čak 30% postojećega opsega teretnog prijevoza na udaljenostima većima od 300 km sa ceste treba prebaciti na pruge te da do 2050. čak 50% takvih vrsta prijevoza treba završiti na ekološki znatno povoljnijim tračnicama. Postojeći trend, gdje je modalni udio željeznice porastao tek 1% u pet godina, to sigurno neće omogućiti.

Prijevoz cestom i dalje dominira

Cestovni teretni prijevoz bio je i ostao europski broj jedan. Utješna je činjenica da se njegov udio ipak smanjio 1%, dok su željeznica i unutrašnji plovni putovi malo porasli.

Od 1867 milijardi tonskih cestovnih kilometara iz 2012., njih 24,4% ostvareno je u Njemačkoj. Velika zemlja u središtu Europe središte

je njezina provoza. A kada se tomu pridoda svjetska izvozna snaga Republike Njemačke, jasno je zašto je opseg prijevoza ondje toliko velik. No zašto baš cestom? Nažalost, Njemačka, ali i EU-ova politika, nisu uspjeli potaknuti znatniji modalni transfer te je tijekom 2012. u Njemačkoj samo 19,4% ukupnih tonskih kilometara ostvarila željeznica. Ipak, još je mnogo zemalja osim Njemačke (udio ce-



stovnih TKM-a 70,2%) u kojima je cestovni prijevoz još zastupljeniji. Među njima su mali Cipar i Malta sa 100%, Irska (98,9%), Grčka (98,5%), Španjolska (94,5%), Danska (89,1%), Ujedinjeno Kraljevstvo (88,5%) i Italija (87,3%). U tome društvu svakako bi očekivali veći udio željeznice u razvijenoj Danskoj ili industrijski jakoj Italiji, no brojke to opovrgavaju.

Gdje nam je željeznica?

U nekim zemljama željeznica još uvijek uspješno »brani čast«. Vrlo veliki udio već tradicionalno bilježe Latvija (84,3%), Litva (70,4%) i Estonija (67%). To svakako ne čudi jer su te zemlje svojim željezničkim mrežama naslonjene na Rusku Federaciju gdje željeznica tradicionalno preveze tri četvrtine svih roba.

U ostatku Europe ti su udjeli znatno manji, a predvodnik je Slovačka (36,6%), iza koje slijede Švedska (34,5%), Slovenija i Austrija (po 32,9%), Rumunjska (31,4%), Češka (30,5%), a tzv. gornji dom s udjelom od 30% ili većim završava Mađarska (30%).

Među željeznički »jačim« zemljama u Europi je i Švicarska gdje je teretni prijevoz željeznicom (u TKM-ima) imao udio od 34,9%.

A gdje je Hrvatska?

U Hrvatskoj, prema ostvarenim TKM-ima, željeznica ima udio od 22,2%, a cestovni promet 70,5%. Željeznica preveze 12,4% ukupne mase prevezenih roba, a cestom se preveze 73,2% ukupne mase. U 2012. željeznica je u Hrvatskoj ostvarila 2,3 milijarde TKM-

Vrsta prometa	2007.	2012.	Pad 2012/2007 (%)	% od ukupnog opsega teretnog prijevoza 2007.	% od ukupnog opsega teretnog prijevoza 2012.
Cesta	1867	1628	-12,8	75,5	74,5
Željeznica	452	407	-9,9	18,2	18,6
Unutarnji plovni putovi	156	150	-4,1	6,3	6,9
Ukupno:	2475	2186	-11,7	100,0	100,0

Tablica: Ukupni prijevozni učinak u EU 28 u kopnenome teretnom prijevozu iskazan u milijardama tonskih kilometara tijekom 2007. i 2012.

a na 4,2 milijuna stanovnika. Razvijena Austrija koja ima 8,5 milijuna stanovnika željeznicom je 19,5 milijardi TKM-a. To je oko četiri puta bolji prijevozni učinak. Nažalost, Hrvatska već nekoliko godina bilježi pad u teretnom prijevozu željeznicom. U usporedbi sa 2012., godine 2013. zabilježen je 10,6% manji učinak u TKM-ima te pad od 3,9% u ukupnoj količini. Ako se 2013. uspoređuje sa 2007., pad u TKM-ima iznosi čak 41,7%, a u ukupnoj masi robe 32,4%.

Razgovor s Josipom Štimcem

Muzej u Karlovcu, zašto ne?

Odnedavno umirovljenik, Josip Štimac zasigurno spada u kategoriju radnika kojima rad na željeznici nije bio samo posao. Na željeznici je proveo 45 godina, a kada spomenemo da je podrijetlom iz Brod Moravica, mjesta u kojemu je svaka druga kuća dala po jednog strojovođu, jasno je kako i naš sugovornik ima dublje željezničke korijene. Njegov pradjed i djed bili su strojovođe, otac je bio nadzornik u Karlovcu, a obiteljsku tradiciju kao prometnik u Sesvetama nastavlja njegov sin.



Iako tijekom razgovora nismo mogli zaobići uspoređivanje nekadašnje i sadašnje željeznice, najviše smo razgovarali o hobiu kojem je Josip Štimac posvetio puno vremena i truda, a to je sakupljanje i obnavljanje najčešće odbačenih željezničkih predmeta.

/ Dobar dio toga kupio sam iz jarka uz prugu. Nakon toga bih predmet oprao, ošmirgla, popravio i obojio. Svi ti predmeti bili su na najboljem putu da propadnu. Sjećam se da sam

samo nekoliko mjeseci radio kao prometnik u Zdenčini kada me je nazvao otac Franjo i rekao kako se bacaju Morseovi uređaji. Bilo je to 1968. i uređaji su se prikupljali po kolodvorima i stajalištima te odvozili u Ogulin. Tamo se svaki aparat trebao razbiti »kako ih neprijatelj ne bi koristio«. Uspio sam sačuvati jedan uređaj i on je kod mene, uz loparić i telefon, stajao na regalu – rekao je Štimac. Tijekom 45 godina Josip Štimac prikupio je dosta toga. Kako bi zbirku sačuvao za buduća pokoljenja, dio zbirke (512 predmeta) donirao je Muzeju grada Karlovca, a drugi dio (215) predmeta Udruzi »Turanj«. Predmeti uz koje je posebno vezan su stari željeznički zidni satovi.

/ Govorilo se da nema majstora koji bi popravio zidne satove i satovi su bili namijenjeni za kasaciju. Na njihovo mjesto trebali su biti postavljeni novi, moderniji satovi. Dosta takvih satova popravio sam o vlastitome trošku. I dan danas rade kod mojih prijatelja kojima sam ih poklanjao. Sebi sam sačuvao sat visok dva metra. U obnovu sam uložio sate i sate rada. Smatrao sam te predmete vrijednima i bilo mi je bitno da se to ne razbaca. U jarku u Mahičnom našao sam motornu drezinu. Kasnije sam saznao da je bila rashodovana u ZOP-u Ogulin. Prevezli smo je u Slavonski Brod gdje je popravljena i danas s fićinim motorom besprijeekorno radi u HŽM-u.

Iako su mi ljudi znali govoriti: »Kaj to vučeš doma?«, treba reći da su mi prijatelji i mnogobrojni majstori pomagali na različite načine – rekao je Štimac.

Karlovac je idealna lokacija za željeznički muzej. Ideja da se nešto u tome smislu i provede javila se početkom 1990-ih, u ratno vrijeme. / U toj priči sudjelovali smo Drago Duić, tadašnji šef kolodvora Karlovac, Neven Miličević i ja. Na kolosijek smo postavili predsignal, Volgu, dovukli smo i parnjaču i tako smo počeli. Tražili smo donacije. Neven je bio uporan, no istina je da nismo dobili ni za šmirgl papir. U jednome trenutku sve je nestalo preko noći. Kada se sjetim koliko je u Karlovcu bilo strojeva, čak je i jedna uskotračna lokomotiva ovdje trunula. I da danas kreneš pitanje je na koja vrata ćeš pokucati. Željeznica se promijenila i svatko će ti reći: »Sjedni i popij kavu, a to s muzejom pusti« - komentirao je Štimac.



Realno govoreći, ideja da se željeznički muzej smjesti u Karlovac itekako ima temelja. U Karlovcu željeznica raspolaže ogromnim prostorom. Tamo su velike hale u kojima su nekada bili glavna garaža za lokomotive, radionica, vodotoranj i okretnica.

/ Prostor je idealan. Nalazi se možda na petsto metara od središta grada. Sve su hale natkrivene i u njih se odmah mogu smjestiti vozila, a ne da kao u Zagrebu restaurirana vozila na otvorenome čekaju snijeg. Osim toga, u Karlovcu smo svoj na svome, a u Zagrebu se plaća najam za gradski prostor. Izletnički vlak s nekoliko vagona mogao bi voziti od Karlovca do Ozlja i tako ne bi smetao na glavnoj pruzi. Puno posla volonterski bi mogli odraditi naši umirovljenici. Ne znam, možda je sada pametnije vrijeme, jer koliko vidim i županijska i gradska turistička zajednica pokazuju zanimanje – kazao je Štimac.

Josip Štimac teško da može sakriti razočaranje sadašnjim stanjem željeznice:

/ Željeznica je jedinstvena cjelina i jedinstvena usluga. Ovakva podjela nije dobra jer zajednički nazivnik za HŽ Cargo, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastrukturu je željeznica. Hvata me nostalgija kada dođem na peron, a na njemu nema nigdje nikoga. Nekada su u 14.30 iz Karlovca kretala četiri vlaka i peroni su bili kratci. U kolodvoru su bila tri šanka, a kada su naši ljudi prvoga u mjesecu dobili plaću, tri dana se u restoranu kuhalo bez prestanka. Žene s Korduna dolazile su po muževe da spase makar dio plaće. Danas plaća samo pokriva minuse na računima i već prvi dan je nema. I kada sve to sagledam, izgleda da sam u mirovinu otišao u pravo vrijeme.

Razgovor s dr. sc. Koraljkom Gjadrov Kuveždić

Moj otac živio je za glazbu, a najveći hobi bili su mu vlakovi

Tridesetoga siječnja navršit će se godina dana otako je u 85. godini, u svojem domu u Zagrebu, mirno, u snu, preminuo naš veliki dirigent i pedagog Igor Gjadrov. Uz domaću i međunarodnu karijeru odgojio je plejadu hrvatskih dirigentata. Poznato je da je prvi i najomiljeniji hobi maestra Gjadrova bila željeznica.

Igor Gjadrov često je išao na zagrebački Glavni kolodvor samo kako bi promatrao vlakove, uživao u njihovim dolascima i odlascima te promatrao manevarske lokomotive i kompozicije kako voze po kolosijecima. Promatrao je signalizaciju i prometnike te upijao sve što ima bilo kakve veze sa željeznicom. Činio je to i u svjetskim metropolama kroz koje ga je vodila dirigentska karijera – od Moskve preko Varšave i Praga na istoku, Pariza i Londona na zapadu do Rima na jugu, gdje je bio na poslijediplomskome studiju.

Kod kuće je maestro Gjadrov poput dječaka u slobodno vrijeme uživao u malim željeznicama, većinom modelima marke »Fleischmann«. Držao ih je u kući, a kasnije i u konobi svoje kuće u Sutivanu na Braču.

Svoju ljubav prema vlakovima ukratko je opisao i u svojoj knjizi »Osamdeset godina glazbenih i izvanglazbenih događanja: priloge za (auto)biografiju« koju je uredio i 2012. izdao Jakša Zlatar.

Igor Gjadrov podrijetlom je iz šibenske obitelji, a rođen je 4. svibnja 1929. u Splitu. Diplomirao je dirigiranje na Muzičkoj akademiji u Zagrebu, a magistrirao na Accademia di Santa Cecilia u Rimu. Od 1958. do 1999. bio je profesor dirigiranja (i višekratni dekan i prodekan) na zagrebačkoj Muzičkoj akademiji, a od 2003. profesor emeritus. Dirigirao je svim simfonijskim orkestrima bivše države, a između 1954. i 1994. gostovao je u desetak europskih zemalja. Posebno je njegovao glazbeni amaterizam, pa je gotovo pola stoljeća, od 1957. do 2005., vodio amaterski Društveni orkestar Hrvatskoga glazbenog zavoda. Snimio je niz gramofonskih ploča i CD-a, a uz spomenutu autobiografiju, godine 2002. objavio je knjigu »Umijeće dirigiranja«. Dobio je brojne nagrade i visoka odličja.

O strasti maestra Gjadrova prema željeznici razgovarali smo s njegovom kćeri, liječnicom dr. sc. Koraljkom Gjadrov Kuveždić, koja u zagrebačkome stanu čuva sve očeve uspomene, pa i one vezane uz vlakove.

/ Kako je Vašeg oca zaokupljala željeznica?

/ Mogla bih reći, na sve načine! Obožavao je putovanje vlakovima, na koja je često išao samo da bi se provozao vlakom. Jako je volio ići u kolodvor samo da bi uživao gledati lokomotive, vlakove i željezničare. Skupljao je vozne redove vlakova i mnoge je znao napamet, pogotovo na onim većim prugama. Imao je svoje dvije gospođe u »Croatia Expressu« koje bi mu na kraju godine uvijek davale stare vozne redove koje on doma pomno proučavao. Često bi ga prijatelji i znanci pitali kako vlakom najbolje stići do nekog odredišta i on bi im točno opisao kada vlak polazi, kada stiže, gdje trebaju presjedati ... Nekada, dok nije bilo interneta, to je bila velika pomoć!

/ Volio je i modele vlakova?

/ Tata je skupljao male modele željeznica, najradije one marke »Fleischmann«, i do kraja života skupio je oko tri kilometra tračnica. Znao bi maknuti u stranu sav namještaj i složiti željeznicu kroz



Na vrhu Triglava 1967. godine

tri velike sobe... Sve modele tračnica i vagona tata je čuvao u velikome ormaru u predsoblju našega zagrebačkog stana, a sada su u našoj kući na moru. Zasad nismo razmišljali o tome da ih nekome poklonimo, draže nam je da i na taj način njegujemo uspomenu na njega.

/ Jeste li se u obitelji čudili očevoj strasti za željeznicu?

/ Zapravo ne. Doživljavali smo to kao nešto što je »oduvijek tako«. Znali smo da je to njegov veliki hobi koji ga je zaokupljao cijeloga života. Nama i našim rođacima i prijateljima to je bilo sasvim normalno. Kada bolje promislim, nikada ga nisam ni pitala zašto toliko voli vlakove. To mi je bilo normalno.

/ Vaš je otac govorio da su novine češće pisale o njemu kroz vlakove nego kroz glazbu?

/ Da, iako je možda malo pretjerao u toj ocjeni. Svakako se za njegove karijere najviše napisalo, kao i radijskih i televizijskih priloga bavilo glazbom. Ponajprije mislim na kritike njegovih koncerata. Ipak, donekle je bio u pravu, jer su članci o željeznici kao njegovu hobiju redovito bili veći i raskošniji od onih o njemu kao dirigentu.

/ Navodno mu je nakon jednoga takvog članka o vlakovima direktor Hrvatskih željeznica poklonio godišnju kartu za vožnju po cijeloj Hrvatskoj?



Maestro Gjadrov s Društvenim orkestrom HGZ-a

/ Točno, bilo je to 1990-ih. I tata je, oduševljen tim potezom Uprave Hrvatskih željeznica, dobivenu kartu maksimalno iskoristio – propustovao je domovinu uzduž i poprijeko, a samo do rodnoga Splita u tih se godinu dana vozio 21 put! Ipak, nagibne vlakove baš nije volio, jer se u njima, onako visok, osjećao pomalo skućeno.

/ Volio je otputovati i u inozemstvo samo da se nauži vlaka, recimo za vikend na kavu do Innsbrucka, do kojeg vožnja traje oko deset sati, ili do Münchena.

/ Da, svaki vikend gotovo do kraja života, ali do tih udaljenijih odredišta putovao je češće u mlađim godinama. Kasnije je »iz gušta« ipak češće odlazio na kraće relacije, recimo do Dugog Sela, Harmice, Savskog Marofa ... I ja sam kao mala često putovala s njim, ali s vremenom mi je ipak dosadilo. Mnoge partiture, dakle notne zapise orkestralnih glazbenih djela, naučio je u vlaku. To poetično drmanje vlaka, taj ritam tračnica i željezničkih pragova bio mu je izvrsna kulisa za studiranje partitura.

/ Poznate su i neke neobične zgode koje je doživio na željeznici?

/ O, da! Kada bi onako visok, dostojanstvena držanja, u odijelu stajao na peronu i dočekivao ili ispraćao vlakove, mnogi bi željezničari pomislili da je to neki visoki dužnosnik željeznice, pa bi mu salutirali. Jednom se neki manevarist odvažio i pristupio mu: »Gospodire, a kad bumo dobili viškove?«, a drugi ga je pitao za »K-15«. No, bilo je i malo neugodnijih susreta. Jednoga je dana uzbuđeno došao kući i ispričao da su ga na peronu legitimirali i zapisali ondašnji milicionari. Bilo im je sumnjivo što samo stoji i gleda vlakove. Ipak su mu valjda povjerovali kada im je odgovorio da mu je to hobi, jer bi ga inače možda i privedi.

/ Vaš je otac imao i druge hobije. Strastveno je planinario po Alpama.

/ Tata je, osobito u mlađim danima, jako volio planinariti, a samo na vrhu Triglava bio je triput. Najradije je planinario sa svojim tastom. Suvišno je i naglašavati da je i u planine obično putovao – vlakom.

Tata je jako volio kino i filmove, što sam naslijedila i ja. Osobito je volio ratne filmove, a obožavao je »Most na rijeci Kwai« i onu me-

lodiju iz filma *fučkao* je cijeli život. Također je volio povijest, najviše hrvatsku povijest te Drugi svjetski rat u Hrvatskoj i svijetu. Bio je jako veseo kada sam i ja, kako sam odrastala, sve više voljela s njim raspravljati o tome. Na kraju, kao djed, doživio je da prepoznata interes svoje unuke, moje danas 12-godišnje kćeri Lucije, za društvene predmete i umjetnost. Ona pohađa glazbenu školu i s još dvije djevojčice nastupa u klavirskome triju. Hoće li ozbiljno krenuti djedovim i bakinim stopama, tek ćemo vidjeti. Naime, i moja mama Angelina završila je Muzičku akademiju. Bila je operna i koncertna pjevačica. Ona je dosta mlađa od tate i zblížili su se baš na Akademiji, gdje joj je on predavao. Nakon pjevačke karijere mama je radila u Zajednici saveza KUD-ova grada Zagreba, a sada je u mirovini.

/ Kakav je Vaš otac bio kao čovjek?

/ Tata je bio čovjek koji je uvijek imao rješenje. Bio je smiren, nikada nervozan i nikada namrgođen. Bio je pozitivac, svima oslonac i uvijek je imao koristan i konstruktivan savjet. Bio je i dobar autoritet, izraženih organizatorskih sposobnosti. Zato je u dva navrata bio dekan i prodekan Muzičke akademije, čak kažu da je bio vrlo uspješan u tome. Na čelo te ustanove zvali su ga kadgod bi »zaškripilo«, pa je jedini koji je pune dvije godine bio i v.d. dekana.

/ Unatoč roditeljima glazbenicima, Vi niste odabrali glazbu?

/ Pohađala sam glazbenu školu, a završila sam i tadašnji Obrazovni centar za kulturu, no tada je prevladao zov prirodnih znanosti i odabrala sam medicinu. Nakon diplome specijalizirala sam kliničku citologiju i sada radim u Zavodu za patologiju i citologiju KBC-a Zagreb na Rebru. Moj suprug Hrvoje profesor je geografije, a zanimljivo je da smo u doktore znanosti promovirani zajedno, istoga dana.

/ Koliko se Vi vozite vlakovima i osjećate li posebnu povezanost s njima?

/ Zbog tatine ljubavi prema vlakovima i ja imam poseban odnos s njima. Uspomene su vrlo bogate i žive. Ranije sam dosta putovala vlakom, pa i širom Europe – do Pariza, Hamburga, Berlina, Beča, Budimpešte i Praga te do Beograda i Skopja. Iz vlaka puno više vidiš i zato ga jako volim, no zadnjih nekoliko godina sa suprugom i kćeri ipak najčešće putujem automobilom. Jedino što ne volim je – avion.

Dodajmo nakon ovog razgovora da je uzor maestru Gjadrovu bio veliki češki skladatelj Antonín Dvořák (1841. – 1904.), kako u glazbi, tako i u hobiju. Naime, i Dvořák je obožavao željeznicu. Imao je običaj svako jutro u 6.00 sati u kolodvoru u Pragu držati u ruci svoj džepni sat i kontrolirati vlakove. Ako bi vlak kasnio, ne bi se ustručavao psovati strojovođe. Znao je sve vozne redove, brojeve vlakova i lokomotiva te mnoge druge podatke. Svoje studente nerijetko bi poslao u kolodvor da se raspitaju za točan dolazak i odlazak nekog vlaka. Poznata je anegdota u kojoj je ulogu imao njegov budući zet. Znajući za strast svojega budućeg tasta, ovaj je, stigavši vlakom s Dvořákovom kćeri, stao i počeo mu »recitirati« pripremljeni govor: »Odlično smo putovali. Točno u 2.34 smo krenuli, na usputnoj stanici smo u 3.18 uzimali vodu, u 3.28 smo krenuli dalje i evo, u 5.46 stigli u Prag. Broj vlaka je 10726!« Dvořák ga je mirno slušao, a kada je ovaj završio, razočaran je procijedio: »Zaboga, kakva si ti budala! To je tvornički broj lokomotive. Broj vlaka je 187!«, a potom se okrenuo kćeri i upitao: »I za takvog čovjeka se ti kaniš udati, dijete?«



Neki od »Fleischmannovih« modela vlakova koje je maestro Gjadrov skupljao

SBB dobio tri vlaka besplatno

Sredinom studenoga Švicarske savezne željeznice (SBB) objavile su da će im zbog kašnjenja u isporuci Bombardier potpuno besplatno isporučiti tri dodatna vlaka i rezervne dijelove za održavanje! Naime, Bombardier i SBB potpisali su ugovor o isporuci 59 novih katnih vlakova Twindex Express ukupne vrijednosti 1,86 milijardi švicarskih franaka. Isporuka prvog vlaka bila je predviđena 2012. godine, no on nije isporučen do danas. Isporuka je najavljena najranije za prosinac ove godine, što je zakašnjenje dulje od dvije godine. Sada je predviđeno da će početkom 2017. u SBB-u biti dovoljno vlakova za normalan tijek prometa te da će 62 vlaka biti isporučena do 2020. godine.



Položene tračnice u St Gotthardu

Dana 31. listopada održana je svečanost koja je obilježila kraj polaganja željezničkih tračnica u novome tunelu Gotthard dugom 57 km. Posljednji, zlatni prag postavljen je 54 m sjeverno od južnoga tunelskog portala Bodio. Budući da elektrifikacija tunela još nije završena, Renzo Simoni, glavni direktor tvrtke Alptransit Gotthard AG, rekao je da je postavljeni zadatak ostvaren na vrijeme i da od 31. listopada tunelom mogu voziti vlakovi koje vuku dizelske lokomotive. Svi poslovi opremanja željezničke infrastrukture u baznome tunelu Gotthard povjereni su tvrtki Transtec Gotthard, postavljanje kolosijeka tvrtkama Balfour Beatty Rail i Renaissance Construction (bivši Alpine Bau), a da se u tunel postavi kolosijek Sonnevillle Low-Vibration Track trebalo je ukupno 39 mjeseci. Stotinu dvadeset i pet radnika radilo je 24 sata na dan i sedam dana u tjednu. Postavljeno je 290 km tračnica i 380.000 betonskih pragova.

U idućih 12 mjeseci planira se dovršiti elektrifikacija i postavljanje signalizacije u tunelu, a potom bi trebalo početi njegovo ispitivanje uz voznu brzinu od 220 km/h. Prva ispitivanja izvodit će se na 13 km dugoj tunelskoj dionici. Dana 2. lipnja 2016. tvrtka Alptransit Gotthard predat će tunel Švicarskim saveznom željeznicama.

Strelovit razvoj željeznice velikih brzina u Kini



Foto: Vlak serije CNR Changchun CRH5A na pruzi Urumqi – Hami (foto: China Railways)

Dana 16. studenoga Kina je otvorila novu željezničku prugu za promet putničkih vlakova velikih brzina Urumqi – Hami u autonomnoj regiji Xinjiang Uyghur u zapadnome dijelu Kine. Pruga duga nevjerojatnih 530 km povezuje kolodvore Urumqi South, Turpan North, Shanshan North, Tuha i Hami. Gradnja te pruge počela je u siječnju 2010. i projektirana je za vožnje vlakova maksimalnom brzinom od 250 km/h. Predviđa se da će cjelokupni daljnji putnički prijevoz biti prebačen na tu željezničku prugu, dok će stara željeznička veza ostati rezervirana za teretne vlakove i lokalni putnički prijevoz. To će omogućiti povećanje teretnog kapaciteta na željezničkoj relaciji Urumqi – Hami sa sadašnjih 70 na 200 milijuna tona godišnje. Novom prugom za velike brzine za sada voze četiri vlaka dnevno, a na njoj voze električni vlakovi serije CNR Changchun CRH5A koji udaljenost od 530 km savladavaju za nešto manje od tri sata. Puštanje u promet novih pruga za velike brzine omogućit će 2017. povezivanje Urumqija s Pekingom za 16 sati. Danas vozno vrijeme između ta dva grada iznosi 40 sati.

Istoga dana Kina je počela graditi prugu za velike brzine Korla (Južni Xinjiang) – Golmud (Qinghai) dulju od 1200 km. Njezino puštanje u promet predviđa se 2019. godine.

Nekvalitetne isporuke uništile AnsaldoBredu

Dana 18. studenoga objavljeno je da talijanska industrijska grupacija Finmeccanica, koja se većim dijelom bavi poslovima obrambene industrije i zrakoplovstva te je u djelomičnome vlasništvu talijanske vlade, pregovara o prodaji svojega željezničkog djela AnsaldoBreda koji se bavi gradnjom vozilima i signalne industrije Ansaldo STS.

AnsaldoBreda, nekada vodeći talijanski proizvođač željezničkih vozila i lider za električna vozila 3-kilovoltnog sustava, u zadnjih je deset godina doživio rijetko viđeni fijasko koji je počeo isporukom dizelskih vlakova za Danske državne željeznice (DSB). Ti vlakovi koji su u promet trebali ući 2003. nisu isporučeni do danas, a oni koji su isporučeni ne odgovaraju dogovorenim specifikacijama. Kašnjenje od nevjerojatnih 11 godina vrlo je negativno odjeknulo na svim željezničkim tržištima Europe. Ipak, AnsaldoBreda pobijedila je na međunarodnome natječaju nizozemsko-belgijske tvrtke Fyra za isporuku vlakova velikih brzina V250, čija je isporuka također kasnila, a kada su vlakovi napokon isporučeni, vozili su samo 39 dana, nakon čega su zbog stalnih kvarova povučeni iz prometa. Nakon sudskog natezanja koje nije završeno i potpuno je neizvjesno kako će završiti vlakovi su vraćeni proizvođaču u Italiju.

Hitachi je za posrnulu AnsaldoBredu Finmeccanici ponudio 1,4 milijarde eura, a pretpostavlja se da je drugi ponuđač kineska tvrtka CNR Corporation. Svojedobno su o sudbini AnsaldoBrede u željezničkoj periodici kolale razne priče – jedna od njih bila je da će Finmeccanica gotovo sigurno ugasiti tvrtku zbog nedovoljnog broja novih narudžbi i strahovito narušenog imidža. Ipak, prilično su glasna bila i nagađanja da će Italija spasiti tvrtku zbog bojazni od otpuštanja ogromnog broja radnika. Kasnije se kao mogući kupac spominjao kanadski Bombardier koji je u posao proizvodnje vlaka ETR1000 s AnsaldoBredom ušao uglavnom iz političkih razloga. Ipak, Bombardier se prestao pojavljivati kao mogući kupac posrnule talijanske industrije.

Zanimljivo će biti gledati daljnji rasplet te priče. Svakako je da će Hitachi, uđe li u vlasničku strukturu AnsaldoBrede, znatno povećati svoje mogućnosti na europskome željezničkom tržištu, na kojem je za sada prisutan isključivo u Velikoj Britaniji. Treba spomenuti i to da su proizvodi toga japanskog proizvođača na glasu kao vrlo pouzdani i kvalitetni!

Elektrifikacija željeznica u Velikoj Britaniji

Dana 21. studenoga britanski premijer David Cameron donio je odluku o tome da se planiranje elektrifikacije i ugovaranje nove franšize za obavljanje putničkog prijevoza u južnome Walesu prenese na upravna tijela te pokrajine.

Odluka je dočekana sa zadovoljstvom, jer se pretpostavlja da će takvo prenošenje obveza i odgovornosti bitno ubrzati proces modernizacije i elektrifikacije željezničkih pruga u Walesu. Ipak, središnja vlada Velike Britanije pokrit će trošak elektrifikacije željezničke pruge Cardiff – Swansea od 105 milijuna funta te trošak elektrifikacije takozvanih Valley Lines od 125 milijuna funta. Sve te mjere doprinijet će znatnome ubrzanju putničkih putovanja na relacijama od Cardiffa do Glamorgana, Maestega, Treherberta, Aberdarea, Merthyr Tydfila, Rhymneya i Ebbw Valea. Nakon modernizacije i elektrifikacije vozno vrijeme od Merthyr Tydfila i Treherberta do Cardiffa iznositi će nešto više od 50 minuta.

Početak listopada britanski upravitelj željezničke infrastrukture Network Rail potpisao je ugovor s tvrtkom Costain and Morgan Sindall o elektrifikaciji željezničke pruge Edinburgh – Glasgow ukupne vrijednosti 250 milijuna funta. Projekt uključuje projektiranje i izvođenje radova na elektrifikaciji željezničke pruge duge 156 km Glasgow Queen Street – Edinburgh Waverley preko kolodvora Falkirk High, kao i cjelokupnu modernizaciju tunela Winchburgh i velike radove u krajnjim kolodvorima – Glasgow Queen Streetu i Edinburgh Waverleyu te modernizaciju putničkih kapaciteta u kolodvorima Croy, Falkirk High, Polmont i Linlithgow. Prema planovima, glavnina radova bit će završena 2016. godine.

Nove željezničke pruge u Tajlandu

Tajlandski ministar prometa Prajin Juntong najavio je 20. studenoga gradnju dviju novih željezničkih pruga normalnoga kolosijeka koje će središte Bankoka povezivati sa zračnim lukama. Glavna i najveća zračna luka Bankoka Suvarnabhumi povezana je sa željezničkom kolodvorom Makkasan 2010. godine. Na toj željezničkoj pruzi vozi tvrtka SRT Electric Train Co sa flotom od 36 Siemensovih vlakova Desiro, a najavljena je i kupnja dodatnih sedam vlakova.

Najavljena prva željeznička pruga povezivat će središte Bankoka i kolodvor Phaya Thai sa zračnom lukom Don Muang i bit će duga 22 km. Predviđena vrijednost gradnje i opremanja te željezničke pruge iznosi 715 milijuna eura. Druga najavljena željeznička pruga povezivat će Bangkok s vojnom zračnom bazom Utapao koja se nalazi na obali između mjesta Pattaya i Rayong i od glavnoga grada udaljena je 190 km, a koja će u budućnosti biti modernizirana i omogućiti će prihvat civilnih zrakoplova.

U ljeto 2014. u kambodžanskom gradu Poipet održana je ceremonija slavlja za početak gradnje prekogranične željezničke pruge koja će Kambodžu povezivati s Tajlandom. Ceremoniji je prisustvovao kambodžanski ministar prometa Guang Sun i tajlandski ministar u vladi Soithip Traisuth. Istog dana počela je i gradnja 43 m dugog mosta preko pogranične rijeke i najavljena je gradnja 42 km duge željezničke pruge metarskog kolosijeka koja će kambodžanski grad Sisophon povezati s tajlandskim Aranyaphrathetom. Stara željeznička pruga koja je povezivala te gradove ukinuta je ranih 1970-ih. Istodobno se tajlandska vlada obvezala investirati u 176 km dugu željezničku prugu od Aranyaphratheta do Khlong Sib Kao, sjeverozapadno od Bangkoka.

Veliko ulaganje u tajlandske željeznice završeno je u ljeto 2013. kada je kineska tvrtka CSR Qishuyan potpisala ugovor o kupnji 20 metarskih dizelskih lokomotiva namijenjenih vući teretnih vlakova.

/ Piše: Toma Bačić

Drugi o nama

RŽV Čakovec zapažen na Innotransu

Velik broj časopisa posvećenih željeznici objavio je opširne tekstove o vagonu tvrtke RŽV Čakovec koji je prezentiran na ovogodišnjem Innotransu.

Časopisi, među kojima je i jedan od najvažnijih željezničkih časopisa u svijetu »Railway Gazette International«, sasvim su jedinstveni u ocjeni da je taj vagon jedinstvena inovacija u svijetu željezničkih

vozila i vrlo su jedinstveni u pohvalama na njegov račun. Treba spomenuti da do danas ni jedan hrvatski željeznički proizvođač nije u međunarodnoj željezničkoj periodici uspio dobiti takve pohvale. Medijski odjek Končareva tramvaja i električnog vlaka koji su također izlagani na Innotransu bio je puno manji.

Spomenuti »Railway Gazette International« i u svojem je internet-skom izdanju objavio tekst o vagonu RŽV-a Čakovec u kojem je vagon detaljno opisao i objavio njegovu fotografiju.

Ni njemački željezničari nisu zadovoljni

Mediji nas svakodnevno zasipaju napisima o nezadovoljnim radnicima u Europskoj uniji, posebice u Španjolskoj, Portugalu, Grčkoj i Italiji. Redovito se govori o povredi radnih prava, primjerice lošim radnim uvjetima, niskim plaćama ili otkazima. Njemačka slovi kao država s visokom razinom zaštite i poštivanja radnih prava, pa je stoga iznenađenje bilo veće kada su strojovođe Njemačke željeznice 6. studenoga počeli štrajkati. Uzrok štrajka nisu bili ni loši radni uvjeti ni niske plaće, već spor između poslodavca Njemačke željeznice (DB) i sindikata strojovođa »Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer« (GDL) nastao zbog sindikalne akcije proširenja

njihova utjecaja na ostale zaposlenike Njemačke željeznice. Sindikat strojovođa »Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer« (GDL) je sindikat sa 34.000 članova, mahom strojovođa, koji je svoj utjecaj želio proširiti na ostale zaposlenike te povećati broj članova. Štrajk je trajao četiri dana i nije uzrokovao neke veće poteškoće, ali je javno mnijenje nakon toga bilo podijeljeno. Naime, njemački poslodavci trude se svojim zaposlenicima osigurati sva pripadajuća prava te uvijek nastoje, ako dođe do spora, postići dogovor s njima. Štrajkovi u Njemačkoj do sada su bili uistinu rijetkost.

/Deutsche Welle, 6. 11. 2014./

Rusko-kinesko partnerstvo

U duhu stvaranja novoga svjetskog poretka, kineska politička strategija približila se ruskoj jačanjem gospodarske suradnje. Kineski poslovni partneri potpisali su s vodstvom Ruskih željeznica (RŽD) sporazum o izgradnji brzih pruga te sufinanciranju izgradnje brze pruge na relaciji Moskva – Kazan, čija se vrijednost procjenjuje na trilijun rubalja. Osim za gradnju brzih pruga u Rusiji, oni su zainteresirani i za gradnju vlakova za brze pruge, jer kineske tvrtke »China CNR Corporation« (SNR) i »China South Locomotive & Rolling Stock

Corporation« (CSR) specijalizirane su za gradnju upravo tih vlakova. Budući da su njemačka tvrtka »Siemens« i ruska tvrtka »Sinara« već sagradile pogone za gradnju tih vlakova u Rusiji, kineske tvrtke samo bi se uključile u gradnju.

Postoje pak naznake da su njemačka tvrtka »Siemens« i francuska tvrtka »Alstom« zainteresirane da zajedno s njima sudjeluju i u projektu izgradnje brzih pruga u Rusiji.

/Ruski vjesnik, 16. 10. 2014./

Poljsko-španjolski poslovni projekt

Priprema projekta i izrada projektne dokumentacije za obnovu i izgradnju drugoga kolosijeka željezničke pruge od Dugog Sela preko Križevaca i Koprivnice do državne granice s Republikom Mađarskom povjerena je kao zajednički posao poljskoj tvrtki »URS Polska« Sp.z.o.o., španjolskoj tvrtki »Ingenieria y Consultoria« S.A. i »OTP-Hungaro projekt« (IDOM). Izrada projekta treba biti završena 2016., kako bi se moglo aplicirati za sredstva iz europskih strukturalnih fondova. Predviđena vrijednost cijeloga projekta obnove i gradnje pruge, kolodvora i stajališta te gradnje novoga dvokolosiječnog mosta preko rijeke Drave iznosila bi 473 milijuna eura. Sredstva bi

se većim dijelom osigurala iz europskih fondova a manjim dijelom iz državnog proračuna. Uspješna suradnja s lokalnim zajednicama u Koprivničko-križevačkoj županiji ostvarena je pri usklađivanju prostornih planova sa zadanom trasom pruge.

Brzina vlakova na toj dionici trebala bi se povećati na 160 km/h nakon što željeznička infrastruktura bude obnovljena i sagrađena, što bi privuklo nove domaće i strane poslovne ulagače. Jačanjem gospodarske moći istodobno bi porasla mogućnost zapošljavanja stanovnika ove regije.

/www.krizevci.info, 4. 11. 2014./

Modernizacija željezničke infrastrukture u Republici Srbiji

Prema napisu poznatoga njemačkog tjednika »Der Spiegel«, rusko gospodarstvo širi svoj utjecaj na područje balkanske regije odnosno u susjedne države Srbiju te Bosnu i Hercegovinu. Prema provjerenim informacijama, to područje je od iznimne strateške važnosti za njihova buduća ulaganja u infrastrukturu te otvaranje novih tvrtki. Zona ruskog utjecaja obuhvatila bi Republiku Srbiju, a preko Republike Srpske proširila bi se na čitavo područje Republike Bosne i Hercegovine. Smisao financijskih ulaganja je u diskretnoj ruskoj

ingerenciji nad tim područjem. Naime, pred te države stavljaju se dvije mogućnosti: da odustanu od svojih kandidatura za članstvo u Europskoj uniji, odnosno da, ako članstvo bude prihvaćeno, promoviraju proruska stajališta u Europskoj uniji. Kao inicijalni projekt spominje se modernizacija zastarjele željezničke infrastrukture u Srbiji u vrijednosti od 750 milijuna eura koju upravo provode Ruske željeznice (RŽD).

/Deutsche Welle, 17. 11. 2014./

Stajalište Pristava Krapinska

Gradnja novoga stajališta pod nazivom Pristava Krapinska je pri kraju. Iako je tabla s natpisom stajališta već postavljena, na službeno se otvorenje još čeka.

Vlakovi koji prolaze kroz stajalište još uvijek samo usporavaju ali se ne i zaustavljaju u njemu. Radovi na stajalištu počeli su 20. svibnja

2014., a krajem studenoga su završeni. Grad Krapina i HŽ Infrastruktura kao zajednički ulagači sudjelovali su u provedbi projekta izgradnje stajališta, dok je radove uspješno izvela krapinska građevinska tvrtka »MB Transgradnja«.

/Večernji list Podravina Bilogora, 19. 11. 2014./

Primabalerina Lydia Mila-Milovac

Naš vjerni putnik

Lydia Mila-Milovac – Lili, primabalerina HNK-a u mirovini i nastavnica klasičnog baleta u zagrebačkoj Školi za klasični balet, pola je života provela u vlaku. Budući da živi u Pojatnome, vlak je sastavni dio njezina života.



Na početku razgovora Lydia se osvrnula na školovanje u Francuskoj. / Školovala sam se u Centre de danse international Rosella Hightower u Cannesu. Tako su odlučili moji roditelji. Bila je to velika, životna odluka za mene. Odrasla sam u internatu, sama, i školovala se jer je uz internat bila škola. Naučila sam francuski, a u internatu su se učili ruski, španjolski ili talijanski. Uglavnom, otišla sam kao curetak a vratila se kao tinejdžerka. Da se ponovno rodim, ništa ne bih mijenjala. Opet bih bila balerina, i to još bolja nego što sam danas.

Daleko od obitelji i doma nije bilo nimalo jednostavno ni lako. Mnogo učenja i vježbanja za djevojčicu kojoj ništa nije bilo preteško. Voljela je balet jednakim žarom i strašću kao što ga voli i danas.

/ Dolazila sam doma. Zato postoji vlak! (smijeh) Naputovala sam se, ali nije to bilo toliko neugodno i teško. Za praznike sam znala putovati svojim prijateljima u Avignon, Metz i Bordeaux – rekla je Lydia.

Na pitanje zašto se odlučila baš za balet, odgovorila je:

/ Vidjeli su roditelji da dijete neprestano pleše i to je bila cijela mudrost. Klizala sam godinu dana, ali to je bila samo kratka epizoda u životu. Kad su malo pomnije ispitali sve, pokazalo se da imam meke ruke i dobre noge te su me odlučili poslati u dobru školu. Nikada to neću zaboraviti. Došla sam u školu, sva ta djeca oko mene, otvoren kofer sa stvarima ... I potom trenutak kada mama treba otići. Rekla sam mami: »Idi ti! Moraš ići da ne zakasniš« Tada mi to nije bilo teško. Sve su te curice, međunarodno društvo, bile oko mene. Ali kada sam primila prvo pismo, tekla je rijeka suza.

Prvi angažman imala je u Slovenskome narodnom gledališću u Ljubljani, a 1979. došla je u zagrebački HNK. Kao izrazito klasična balerina plesala je glavne uloge u velikim baletima. Prilikom proslave pedesete obljetnice baletne škole u Cannesu svi su se okupili. Bila je to velika fešta.

/ Mnogo je francuskih plesača iz pariške opere išlo u Rusiju. Postoji tradicionalna povezanost tih dviju škola. I Rusi su dolazili k Rosella da s njima radi. Bili su Rudolf Njurejev, Natalija Makarova, Mihail Barišnjikov i drugi – komentirala je Lydia.

Vlak je postao sastavni dio Liline života dok je bila primabalerina u zagrebačkom HNK.

/ Budući da živimo u Pojatnome, to je najbolji način prijevoza. Nije pitanje tko će koristiti auto – suprug ili ja. Zbog udobnosti vlak je prirodan odabir za svakodnevno putovanje, a i nemam poteškoća u rasporedu. Stanujemo blizu stajališta u Pojatnome. Što mi je to doći do Glavnoga kolodvora pa do HNK, odnosno Škole za klasični balet? – objasnila je.

Dogodovština tijekom putovanja vlakom ima mnogo.

/ Zapravo je jedini problem u tome što zadnji vlak kreće u 22.23 sata, što je šteta. Da barem vozi još jedan za Zabok, osobito vikendom. Sigurno ima onih koji bi putovali u Zagreb zabaviti se, ali ne vozi vlak kojim bi se vratili. Dogodilo mi se da sam zaspala u vlaku. Taman sam se probudila kada je vlak odlazio iz Pojatnog. Mogla sam samo iskakati, a suprug me čekao u autu. Izišla sam u Kupljenovu i tražila pomoć u kafiću. Nije to toliko daleko, ali koma je kada se ne možete javiti. Pomogao mi je neki čovjek koji me odvezao u Pojatno. Popili smo nešto i otišli doma. Suprug mi je rekao: »Pazi što radiš! Nemoj spavati ubuduće«.

Nekoliko godina kasnije u vlak sam ušla u Črnomercu, a ne u Glavnome kolodvoru i zabrojala sam se u stanicama. Prema bregima nisam dobro vidjela gdje sam i završila sam u Zaprešiću. Ali tad su već postojali mobiteli i suprug mi je rekao: »Draga moja, sad lijepo na autobus pa se penji gore, što ću ti ja ...« - ispričala nam je Lydia. Putovanje vlakom Lydiji nikada nije bilo zamorno, iako putuje već sedamnaest godina.

/ Ma, ne, nikada u tih 35 minuta putovanja. U vlaku čitam i rješavam križaljke. Naprotiv, puno lakše zaspem (smijeh).

Poznajem sve koji rade u vlaku, iako je to sada već nov naraštaj. Svi se poznajemo. Znam svaku stanicu. Ja sam, kako se to kaže, stara putnica. Još malo mogli bismo proslaviti jubilej vožnje vlakom ... Općepoznatog kašnjenja vlakova bilo je i na tako kratkoj relaciji. Nije ih se moglo izbjeći.

/ Bilo ih je, kako da ne. Nakupi se toga kroz godine. Kašnjenja, čekanja na prolazak važnijih vlakova, kvarova pa situacija kada je cijeli vlak ledeno hladan – rekla je Lydia.

U nekim prošlim vremenima putovanje vlakom bilo je pitoresknije i šarolikije.

/ O da, petkom su putovale kumice na plac. Sira, vrhnja, jaja, špek – svega je bilo. I seoskih priča. Kumice su uglavnom putovale do Zapadnoga i Glavnoga kolodvora pa smo se sretale kada su putovale natrag. Taj miris, sijeno, kokoši ... Sada je toga puno manje – prisjeća se uz smijeh.

Lydiji se u vlaku nikada nije dogodilo ništa ružno i neugodno da bi putovanja pamtila prema tome.

/ Stali smo samo jednom, i to kod Vrapča, jer je netko pao ili se bacio pod vlak. Čekali smo i onda se odvezli autobusom.

Vlak je posebni dio životne priče, a to znaju svi koji su makar dio proveli na njegovim kotačima. Lydia Mila-Milovac uživala je u putovanjima vlakom.

/ Naputovala sam se vlakom. Upoznala sam tako i Francusku i Rusiju. To je neusporediv doživljaj – komentirala je.

Vlak doživljava i na vrlo stvaran način kroz svakodnevna putovanja pa zaključuje:

/ Ljudi se sve više voze vlakom, a ostavljaju aute. Prigradska željeznica je poput metroa. Ona je jako dobro rješenje – brza, udobna i nije skupa. Mislim da je ona budućnost.

Hrvatski Leskovac

Tri desetljeća u istoj fotelji

Nakon što je puna tri desetljeća provela na istome radnom mjestu u HŽ Cargu, Inga Prša i dalje voli svoj posao. Dio radnog vremena radi u skladištu u Branimirovoj ulici, a dio u Hrvatskom Leskovcu te putuje svaki dan.



Neobično je da netko provede trideset i jednu godinu na istome radnom mjestu i da je pritom zadovoljan poslom. Upravo takva je naša sugovornica, zaposlenica HŽ Carga Inga Prša, što mi se činilo više nego dovoljan povod za ovaj razgovor.

/ U ovoj fotelji sjedim već trideset i jednu godinu, samo smo je malo »presvukli«. Zanimljivo je kako se meni puno toga dogodilo 1983. godine. Maturirala sam 26. lipnja i stekla zvanje transportnog komercijalista.

Već sljedeći tjedan, dana 2. srpnja sam se udala, a raditi sam počela 11. srpnja. U siječnju sljedeće godine rodila sam prvu kći Mariju. Tako je to bilo u »moje vrijeme«. Čekalo se da završiš školu i da se udaš. Nas desetak se udalo, a neke koje su to ostavile za kasnije, ostale su same. U to vrijeme nije mi bio problem ostati budna cijelu noć i ujutro ići na posao. Sada kada čuvam unuke i slabo spavam, cijeli dan ne mogu »doći k sebi« rekla je Prša.

Budući da su se poslovi u HŽ Cargu objedinjavali, danas Inga Prša radi kao kolodvorsko-robni blagajnik i skladištar. Iz njezine generacije nekadašnjih učenika ŽOC-a, s njom radi i njezin šef Ivica Pavlović, a po kolodvoru »se vrti« i Nelica Božić. Prša pola radnog vremena provodi u skladištu u Branimirovoj, odnosno u Područnom centru HŽ Carga Zagreb GK, a nakon toga putuje u Hrvatski Leskovac gdje odrađuje drugu polovinu radnog vremena.

/ Posljednjih deset godina tako putujem. Blizu je, no ipak zna biti naporno. U vlaku se svi znamo. U posljednje vrijeme i drugi komercijalisti rade u dva, pa čak i tri kolodvora. Navikla sam se i nije mi teško. Zna se dogoditi da ponekad trebam dulje ostati u Zagrebu, pa u radnome vremenu ne stignem završiti posao u Leskovcu. Pobjegne mi vlak i onda se moram snaći. Nekada me dečki prevezu na manevarki. Što se dolaska na posao tiče, situacija mi je povoljna. Iako živimo dosta daleko, u Vrapču, suprug mi je taksist pa me on često preveze – opisala je svoje radno vrijeme Prša.

Usporedbe kako se nekada radilo u teretnom prijevozu i kako se radi sada ne idu u prilog današnjoj situaciji.

/ Nekada je doista bilo puno posla. Ovdje su bila i dva skladištara i avizer koji je obavješćivao stranke o tome da je roba stigla. U Branimirovoj je radila ekspresna blagajna. Sjećam se da su se odavde odvozili salata i cvijeće, a Ante Todorčić je ovamo robu dovezio malim kamionom. Taj se posao kasnije preselio na Istočni kolodvor. Ovdje je ostala blagajna za otpremu i preuzimanje vagona. Vagoni



se naručuju dva dana ranije. Moram biti prisutna prilikom utovara, a to se obično obavlja u Hrvatskome Leskovcu. Zbog toga često kasnim na vlak. Naime, kući ne mogu poći dok se vagon ne istovari ili utovari i dok nakon toga ne provjerim li je sve u redu – dodala je Prša.

Kao i prije tri desetljeća, Inga Prša i danas s veseljem ide na posao. U međuvremenu se HŽ Carga našao u doista nezavidnoj situaciji. Dosta je ljudi ostalo bez posla pa mi se činjenica da netko s veseljem ide na posao učinila neobičnom.

/ I danas s veseljem idem na posao. Radim s doista dobrim ljudima i kod nas i u HŽ Infrastrukturi. Šefovi su OK. Kad je tako, posao se obavlja brzo i jednostavno. Moje radno mjesto imalo je »pokriće« u poslu. Školska sprema mi je također bila odgovarajuća i tako sam ostala. »Češljalo« se svako radno mjesto, provjeravale su se svjedodžbe. Iako se tu svega našlo, čini mi se da postupak prema manevristima nije bio korektan. Ti su ljudi taj posao radili i trideset godina, u ŽOC-u su položili prekvalifikaciju i to im na kraju nije bilo dovoljno – komentirala je Inga.

U svakome slučaju to iskustvo bilo je stresno. Bilo je i pritisaka, pa se dio ljudi prestrašio te uzeo otpremnine i otišao. Neki su se odlučili otići u Željeznički fond.

/ Fond se isplati ljudima koji su pred mirovinom. No i pritom su se mnogi dvoumili jer što će biti ako Fond propadne. Sjećam se kako su i prije trideset godina govorili kako će ovo skladište propasti, ali i danas smo ovdje – rekla je Prša.

U Hrvatskome Leskovcu ima dosta posla, no loš vozni park otežava poslovanje. Događa se da nema manevarke ili vagona. Noću se ne radi.

/ Smanjen je broj ljudi i to je možda ušteda, ali posao ponekad trpi i teže je raditi sa strankama – rekla nam je na kraju razgovora Inga Prša.

Kad su »šišmiši« vozili oklopni vlak

Vozili su uglavnom noću i bez svjetala

O tomu kako živi umirovljeni strojovođa te o ratnim danima razgovarali smo s Vladimirom Kovaljeskom iz Zagreba.



Vladimir Kovaljesko

Umirovljeni strojovođa Vladimir Kovaljesko rođen je 1950. u Vinkovcima, u ravnoj Slavoniji. U mirovini je već dvadeset i jednu godinu, a zaslužio ju je nakon 40 godina radnog i ratnog staža te 44 godine života. Školu u Kastvu završio je 1970. i zaposlio se u Zagrebu. Šest godina vozio je parne lokomotive, a potom dizelske lokomotive, aluminijski vlak i »francuze«, odnosno seriju 7021 koja više ne vozi. Tijekom Domovinskog rata, od 1990. do

1993. vozio je oklopni vlak.

/ Oklopni vlak sagrađen je u »Gredelju« početkom rata. Oklop je stavljen na manevarsku lokomotivu, a uz nju je bio »pancir-vagon«, oklopni vagon s puškarnicama. Na platou smo imali tešku strojnicu i protuzrakoplovni top. Vlak je imao i vagon za spavanje, a u njemu je obično bilo četrdesetak vojnika. Vozili smo kamo god je trebalo – u Vinkovce, Sunju, Novsku, Sisak ... Iz Varaždina smo izvukli stotinjak tenkova. Uz mene je bio strojovođa pokojni Đuro Bilac, a kasnije su došli pokojni Jozo Dević i Mladen Zuban te drugi

strojovođe. Zvali su nas šišmišima jer smo većinom vozili noću, bez svjetala. Pa mi željezničari navikli smo na noćne službe – rekao nam je Vladimir Kovaljesko.

Prisjetio se i kako su iz Dugog Sela vozili vlak s plato-vagonima – bez svjetala, kroz sve kolodvore, bez skretanja. U Novskoj ih je bombardirao zrakoplov bivše JNA. Teško je bilo i u Sisku, sklanjali su se u tunelu. Krajem 1992. Vladimir Kovaljesko preuzeo je dužnost šefa Tehničke službe u Uredu pokojnog predsjednika RH dr. Franje Tuđmana. Osiguravali su prvoga hrvatskog predsjednika kamogod da je pošao u Hrvatskoj. Taj posao obavljao je bez vojničkog čina, jer činovi su se dijelili kasnije. Inače, po funkciji koju je obavljao trebao bi imati čin višeg časnika. Nakon godinu dana te službe, krajem 1993. Vladimir Kovaljesko odlučio se za prijevremenu mirovinu.

U mirovini je osnovao tvrtku koju su preuzeli njegovi sinovi. Budući da je bio automehaničar te studirao strojarstvo, u mirovini je odlučio voziti »mikser«, velike kamione koji voze miješani beton za građevinu. To je radio do prije dvije godine. Danas uživa u skromnoj mirovini, ima dva sina i pet unuka.

/ Sa zdravljem sam dobro. Malo mi »štekaju« srce i vene, kao i svim bivšim strojovođama. Sjećam se parnih lokomotiva serija 01, 11 i 33. Sedamdesetih godina prošloga stoljeća strojovođe su radile po 400 sati mjesečno. Bilo je posla i novca – stalno neke stimulacije, dodatci. Primjerice, za jednu plaću strojovođe s dodatcima mogao sam kupiti ondašnjega fiću. Nekada je bilo više sloge i druženja. Danas nam treba više toga. Strojovođa je nekada bio priznat i izvan željeznice – komentirao je Kovaljesko.

Od od 36 strojovođa iz njegove generacije 1969./1970. iz Kastva njih još samo sedmorica su živi.

Treba reći i to da je Vladimir Kovaljesko bio jedan je od utemeljitelja Sindikata strojovođa Hrvatske 1989. godine. Kao volonter bio je povjerenik zagrebačke podružnice SSH-a do umirovljenja 1993. Danas kao umirovljenik često dolazi na skupove strojovođa koji se održavaju u Klubu strojovođa, klubu kojeg su zajedno gradili prije dva desetljeća. Poručio je svima kako nam druženja i lijepe riječi treba i danas.

/ Piše: Boris Udier

Udruga progonjenih hrvatskih željezničara '71.

Obilazak Vukovara, grada heroja

Udruga progonjenih hrvatskih željezničara '71. u sklopu programa obilježavanja obljetnice herojske obrane Vukovara i Dalja organizirala je u suradnji s Udrugom željezničkih umirovljenika HŽ-a Vinkovci 18. listopada jednodnevni obilazak spomen-područja Vukovara i Dalja te zavjetne crkve u Aljmašu.

U Vukovaru sudionici su bili podijeljeni u dvije skupine. Prva je skupina obišla novootvoreni Vojni muzej koji se nalazi u jednoj od vojarna na periferiji grada. Uz stručnu pomoć posjetitelji su bili upoznati s raznovrsnim sadržajima koji daju presjek događanja u Vukovaru iz tih vremena. U jednoj od prostorija prikazana je herojska obrana grada Vukovara i njegove bliže okolice, a u drugoj je rekonstruirano

sklonište za civile te su izloženi predmeti koji su se koristili u tim uvjetima.

U vanjskome prostoru bilo je izloženo vojno oruđe koje su branitelji koristili u obrani grada kao što su oklopna vozila, tenkovi te riječni brod za prijevoz branitelja i civila iz Vukovara. Na maloj površini prikazano je minsko polje na kojemu su izloženi razni tipovi mina od protupješačkih do protuoklopnih.

Druga skupina obišla je Novo groblje i Ovčaru gdje su položili cvijeće i zapalili lampaše te odali počast poginulim braniteljima. Na putu za Aljmaš sudionici su se nakratko zaustavili u Dalju te odali počast poginulim hrvatskim redarstvenicima.

Po dolasku u Aljmaš sudionici su bili počašćeni dunavskim specijalitetima, fiš paprikašom i pečenom ribom. Za boravka u Aljmašu neki od sudionika iskoristili su prigodu da obiđu zavjetnu crkvu te obližnji Križni put.

»Viktoria M.A.V.«

Preteča Športskoga društva »Željezničar«

Dana 20. travnja 1913. na osnivačkoj glavnoj skupštini održanoj u blagovaonici Strojarnice osnovan je klub kojemu je jednoglasno dan naziv »Viktoria«, športski klub Radione kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu (danas: TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju – op.a.).



U Privremeni društveni odbor izabrani su Alfred Wolf kao predsjednik, Antun Bertani kao mjernik i potpredsjednik, Mavro Neumann kao nadposlovođa i blagajnik, Eugen Csillag kao tehnički činovnik i tajnik, Stjepan Bokor kao računski manipulant i oružar te mjernik Imbro Kúrti i bravar Ig. Krčelić kao nadposlovođe i revizori.

U kolovozu 1913. proglašena su pravila športskoga kluba »Viktoria« zagrebačke Strojarnice kraljevskih ugarskih državnih željeznica. Skraćeni naziv kluba bio je »Viktoria M.A.V.«. Klupska boja bila je tamnocrveno-bijela. Djelatnosti kluba bile su njegovanje svih sportskih grana, omogućiti članovima da se bave sportom u skladu sa financijskim sredstvima te odgajanje mlađih kategorija. Da bi tu svrhu postigli, Klub je organizirao redovita vježbanja u hrvanju i atletici, sportske igre, sportske svečanosti, utakmica i izlete.

Klub se financirao od kamata eventualnih zaklada, članarina, prihoda od utakmica, svečanosti i sportskih igara te prihoda od donacija. Predsjednik kluba uvijek je bio predstojnik Strojarnice kraljevskih ugarskih državnih željeznica. Klupske poslove vodili su Glavna skupština (redovita ili izvanredna) rješavala je izvješća i zaključni račun Odbora za proteklu godinu te je Odboru davala absolutorij, određivala je godišnji proračun, odlučivala o prijedlozima Odbora ili članova te na jednu godinu birala poslovnog predsjednika, potpredsjednika, tajnika, bilježnika, blagajnika, dva kontrolora, oružara, 12 odbornika, šest zamjenika i strukovna povjerenstva. Glavna skupština (redovita ili izvanredna) rješavala je izvješća i zaključni račun Odbora za proteklu godinu te je Odboru davala absolutorij, određivala je godišnji proračun, odlučivala o prijedlozima Odbora ili članova te na jednu godinu birala poslovnog predsjednika, potpredsjednika, tajnika, bilježnika, blagajnika, dva kontrolora, oružara, 12 odbornika, šest zamjenika i strukovna povjerenstva. Glavna skupština birala je strukovna povjerenstva za pojedine sportske grane ičasne (počasne) članove, prilagođavala pravila, sklapala ugovore,

određivala plaće zaposlenika kluba te rješavala prizive podnesene protiv zaključaka Odbora. Također, Glavna skupština mogla je raspustiti klub. Za takvu odluku bila joj je potrebna nazočnost barem dvije trećine ovlaštenih članova i da tri četvrtine prisutnih glasuje za raspuštanje.

Članovi Odbora bili su upravnici, 12 odbornika i šest zamjenika. Poslovođe odnosno pročelnici pojedinih strukovnih sekcija, ako nisu bili članovi Odbora, na sjednicama su mogli prisustvovati s pravom savjetovanja. Da bi zaključci Odbora bili valjani, zahtijevalo se da na sjednici, osim upravnika, bude nazočno barem šest redovitih članova Odbora. Odbornik, koji tri puta zaredom nije došao na sjednicu, a svoj izostanak nije opravdao, brisan je iz reda odbornika te je na njegovo mjesto pozvan najbliži zamjenik. Odbor je donosio svoje zaključke većinom glasova. Sjednice Odbora održavane su po potrebi ili barem jedanput na mjesec. Odbor je upravljao djelovanjem kluba te imovinom kluba, rješavao eventualna izvješća upravnika i pročelnika strukovnih sekcija, odlučivao o nabavi potrebnih sprava i predmeta, podnosio Glavnoj skupštini izvješće o stanju poslova kluba i godišnji proračun te eventualne prijedloge, odlučivao o primanju i isključivanju članova, ali i o uređenju svečanosti i utakmica te na kraju godine popunjavao ispraznjena mjesta upravnika i pročelnika strukovnih povjerenstava, osim mjesta poslovnog predsjednika i potpredsjednika.

Upravnici kluba bili su predsjednik, poslovodni predsjednik, potpredsjednik, tajnik, bilježnik, blagajnik, dva kontrolora i oružar. Predsjednik kluba zastupao je klub pred sudovima, oblastima i prema trećim osobama. Poslovodni predsjednik ili potpredsjednik zastupali su predsjednika u slučaju njegove odsutnosti. Tajnik je obavljao sve poslovne agende kluba.

U svrhu što uspješnijeg njegovanja i kontrole pojedinih sportskih grana, za svaku od pojedinih sportskih grana osnovane su posebne sekcije, čije su djelovanje vodila strukovna povjerenstva. Njih je Glavna skupština birala na godinu dana. U svako strukovno povjerenstvo birana su po tri člana kluba, koji su bili iskusni u određenim sportskim granama, i to jedan vođa sekcije i dva člana povjerenstva. Strukovna povjerenstva pod vodstvom vođe dogovarala su se o pitanjima vezanim uz određenu sportsku granu, donosila zaključke uz odobrenje Odbora te određivala plan utakmica i izleta te proračun za to.

Kraljevskoj hrvatsko-slavonsko-dalmatinskoj zemaljskoj vladi u Zagrebu pripadalo je pravo nadzora nad klubom, kao i kraljevskom ugarskom ministru za trgovinu u Budimpešti, koji je svoje pravo nadzora provodio putem Ravnateljstva kraljevskih ugarskih državnih željeznica. U slučaju raspuštanja kluba, njegova imovina pripala bi radničkoj mirovinskoj blagajni kraljevskih ugarskih državnih željeznica.

Razmirice između članova kluba oko društvenih stvari rješavao je Odbor. Svaka stranka imenovala je dva branitelja. Oni su birali petog člana za predsjednika te donosili svoj zaključak većinom glasova.

János Harkányi, kraljevski ugarski ministar trgovine u Budimpešti, proučivši navedena pravila, napisao je 24. studenoga 1913. barunu Ivanu Skerleczu, kraljevskome povjereniku Kraljevine Hrvatske i Slavonije u Zagrebu, da sa željezničkoga nadzornog gledišta pristaje na to da barun odobri pravila sportskog kluba »Viktoria« uz odgovarajuće preinake. Tako je sportski klub osnovan tek 1914. godine. U Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca klub je ponovno počeo djelovati pod nazivom Športski klub »Željezničar«.

Filatelija

Božićno –novogodišnje čestitke

Razvoj suvremenog društva, osobito nakon industrijske revolucije u prvoj polovini 19. stoljeća, nastojao je skratiti udaljenosti među ljudima oblikovanjem sve savršenijih prometno-tehničkih pomagala. Unatoč pojavi modernijih i brzih načina komunikacije telefonom, sms-porukama i internetom, običaj slanja klasičnih božićnih i novogodišnjih čestitki zadržao se do danas.

Poštanska reforma znatno je utjecala na razvoj poštanskog prometa odnosno dopisivanje je postalo dostupno širokim masama, što je znatno utjecalo na daljnji razvoj drugih prometnih grana, ali i ukupnoga gospodarstva. Do izuma mar-



ke poštarina je ovisila o odredištu i masi pošiljke te je naplaćivana prema vlastitome nahodjenju poštanskih majstora. Dopisivali su se uglavnom bogati, povlašteni i rijetko pismeni pripadnici društva koji su imali vremena za pisanje i strpljivo čekanje odgovora. Prva poštanska marka čiji je izumitelj Rowland Hill bila je tzv. Penny Black. Puštena je u promet u Engleskoj 6. svibnja 1840., a motiv na marki bila je kraljica Viktorija. Brazil i Švicarska bile su iduće zemlje koje su uvele marku kao sredstvo plaćanja poštarine. Sredinom 19. st. i na području današnje Hrvatske uvedene su poštanske marke carske Austrije kao sredstvo za plaćanje poštarine. Prva hrvatska marka tiskana je 1918., a marka Republike Hrvatske 1991. godine.

Zahvaljujući prometnoj infrastrukturi koja je kroz povijest odigrala ključnu ulogu u razvoju gospodarstva, poštanske usluge gotovo pet tisućljeća povezuju ljude i podižu razinu kvalitete života. Ta neraskidiva povezanost dočarana je na brojnim poštanskim markama bilo da je riječ o povijesnoj ostavštini ili o prikazu suvremenog razvoja prometne infrastrukture. Rijetke su zemlje u svijetu koji u proteklih 170 godina nisu izdali poštanske marke s motivima željeznice, mostova i tunela, raznih vrsta cesta, događaja ali i osoba važnih u razvoju prometne infrastrukture u svojoj zemlji ili svijetu.

Poštanske marke koje prikazuju željezničku infrastrukturu pojavile su se u ranome stadiju razvoja poštanskih maraka jer su vlade kao vlasnice izdavača maraka ponajprije željele pokazati vrhunac tadašnjeg razvoja željeznice koji je izravno utjecao na brzinu i kvalitetu prijenosa pošiljaka. Također, izdavači maraka svojim novijim izdanjima podsjećaju na ljude i događaje koji su utjecali na razvoj željezničke infrastrukture ali i prikazuju njezin suvremeni razvoj. Dobar primjer je 22. hrvatska marka pod nazivom »100. obljetnica zagrebačkog Glavnog kolodvora« izdana 30. lipnja 1992. u nakladi od 350 tisuća primjeraka.

Unatoč pojavi modernijih i brzih načina komunikacije telefonom, sms-porukama i internetom, običaj slanja klasičnih božićnih i novogodišnjih čestitki zadržao se do danas. Naime, milijunima stanovnika poštanska mreža je još uvijek jedina mogućnost komuniciranja i dobivanja informacija. Također, rukom napisana čestitka puno je toplija te privlači više pozornosti onih kojima je namijenjena

jer takav način čestitanja iziskuje puno više truda: odabir i kupnju, pisanje i adresiranje te slanje čestitke. Zanimljivo je i to da veliki broj primatelja blagdanske čestitke redovito čuva ispod bora te pošiljatelju zahvaljuje na čestitci i smatra je svojevrsnim darom. Do izrade komercijalne božićne čestitke u Londonu 1843. čestitalo se samo osobama u blizoj okolici, a samo privilegirani članovi društva imali su priliku slati rukom izrađene čestitke u udaljena mjesta. Prve komercijalne čestitke koje je dizajnirao Henry Cole danas na tržištu vrijede više od 35 tisuća američkih dolara.



Prema podatcima jednog od vodećih filatelističkih kataloga, njemačkog »Michela«, do danas je u svijetu izdano oko pet tisuća maraka na temu Božića. Hrvatski izdavač maraka od 1991. redovito izdaje marke na temu Božića, a zadnjih godina i na temu Nove godine. Ovogodišnja božićna marka Republike Hrvatske s motivom adventskog vjenca krenula je na svoje putovanje potkraj studenoga. »Jedan mali predmet koji svake zime unosimo u svoj dom podsjeća nas na drugačiji ritam i smisao življenja. Predmet je okrugao, često zelen, odnosno zimzelen. On je vijenac, krug, koji od pradavnih vremena simbolizira vječnost. Njegovo zelenilo znači pak trajnu obnovu prirode. Poruke vječnog, uvijek obnavljanog trajanja, što smisao zadobiva svjetlošću koju nosi: svijeće utaknute u vijenac razdvajaju zimu od topline, dan od noći, smrt od spasa. Riječ je, dakako, o adventskom vijencu, vijencu došašća, jednom od dragih rekvizita Božića u našim domovima« isječak je iz poruke s trojezičnog prospekta koji prati marku Republike Hrvatske »Božić 2014«.

S obzirom na to da je uobičajena naklada božićnih maraka u Hrvatskoj oko milijun, zapanjujuće zvuči da je po stanovniku tiskano samo 0,23 božićne marke. Usporedi li se taj podatak s podatkom da Kanada u prosjeku tiska 25 maraka po stanovniku, može se zaključiti da se u Hrvatsku još nije vratio običaj čestitanja Božića i Nove godine klasičnim čestitkama.

U povodu stote obljetnice zagrebačkoga Glavnog kolodvora, sredinom 1992. ondašnji izdavač poštanskih maraka RH izdao je prigodnu marku s motivom zgrade Glavnoga kolodvora.

Godine 1873. u promet je puštena jedna od najvažnijih željezničkih prometnica u Hrvatskoj – pruga Karlovac – Rijeka.

Španjolska je 1930. izdala marku u povodu 11. međunarodnoga željezničkoga kongresa u Madridu.

Izgradnja pruge između Durrësa i Tirane, dva najveća albanska grada, 1948. trajno je dokumentirana na minijaturnome umjetničkom djelu.

Velika Britanija jedina je država na svijetu koja nema obvezu stavljanja naziva države na poštansku marku.

Kanada je sa svojih 48 tisuća kilometara pruga peta država u svijetu. Ujedno je ta sjevernoamerička država prva u svijetu izdala marku na temu Božića 1898.

Muzejski vlak i fotosafari

Tri dana fotografiranja

Kada se govori o parnim lokomotivama i muzejskim vlakovima, pred očima najčešće imamo sliku kakve omalene parne lokomotive s nekoliko, najčešće zelenih vagona. No u Sloveniji su teretni vlak s parnom lokomotivom iznajmili ljubitelji željeznice kojima je fotografija dodatni hobi.

Tri dana na relaciji Jesenice – Nova Gorica – Sežana – Nova Gorica – Jesenice vozio je teretni vlak koji je vukla parna lokomotiva serije 06-018. Vlak je preko slovenske agencije »ABC Europar« iznajmila njemačka agencija »Plandampfteam LoRie«. Kompoziciju je činilo deset teretnih vagona raznih serija i jedan službeni vagon, dakle ukupno jedanaest vagona. Vlak je težio 286 tona i imao je 38 osovina.

Vlak je krenuo 29. rujna 2014. i vozio je na relaciji Jesenice – Nova Gorica. Sljedeći dan vlak je nastavio vožnju na relaciji Nova Gorica – Sežana – Nova Gorica. Posljednji dan vlak je vozio od Nove Gorice do Jesenice. Na putovanje je krenulo 35 izletnika. Svaki od njih platio je 860 eura kako bi mogli pratiti vlak cestom i slikati. U vlaku se nije vozio nitko osim vlakovođe i koordinatora za dogovor s prometnom službom i fotografima. Taj koordinatorski bio je nekadašnji zaposlenik ŽM-a Ljubljana. Vlakovođa je osim papirnatih poslova imao zadaću manevrirati.



Na zanimljivim dionicama vlak se zaustavljao i gurao natrag radi ponovnog snimanja. Vlak je strogo poštivao vozni red i na zadovoljstvo zakupaca vlaka nije kasnio ni trenutak. Kako bi putem stigli fotografirati vlak, automobili su u nekoliko navrata pretjecali kompoziciju. Tada bi vlak čekao u kolodvorima ili na otvorenoj pruzi. Lokomotiva se namirivala ugljenom u Novoj Gorici, a voda se uzimala u kolodvorima Most na Soči, Nova Gorica, Sežana i Podbrdo. Budući da u Sežani nema okretnice, parnjača se okretala na trijangu kolodvora Divača.

Već sada se dogovaraju moguće vožnje i na drugim prugama u proljeće ili jesen 2015.

U galeriji »U predvorju«

Zagrebačke vedute i duhovne sfere

»Zagrebačke vedute i duhovne sfere« naziv je postavila ovomjesečne izložbe u galeriju »U predvorju«. Autor radova je član Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Zagreb Milan Stunja.

Ovo je njegova druga samostalna izložba u galeriji »U predvorju«, u sklopu koje se predstavio sa 22 rada u tehnici ulja na platnu, na temu zagrebačkih veduta, krajolika i sakralnih tema. Izložba je otvorena 11. studenoga 2014.

Milan Stunja rođen je u Zagrebu. Živi u Petkovu Bregu (grad Samobor). Slikati je počeo 1970. Godine 1986. učlanio se u likovno društvo »Bundek« te je nastavio intenzivno raditi uz akademskog slikara Željka Uremovića. Pohađao je i likovnu školu na Rokovu perivoju kod prof. Vjere Lalin. Iste godine prvi put skupno izlaže u Mjesnoj zajednici Središće. Slika u tehnikama ulje na platnu, akvarel, pastel, akrilik i kombinirana tehnika. Jedan je od inicijatora osnivanja Sekcije željezničara-likovnih stvaralaca, preteče današnje Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Zagreb, čiji je član i danas. Član je Likovnog društva »Ljubo Babić« iz Jastrebarskog, Likovne udruge »Fortuna-art« iz Zagreba te suradnik ULU Akademije-Art. Sudionik je mnogih likovnih kolonija i donator svojih radova u humanitarne



svrhe. Kao član brojnih udruga često je izlagao skupno, a ova izložba njegova je 11 samostalna izložba.

Na otvorenju izložbe o autorovu radu govorila je Vlatka Škorić, koja njegov rad prati od samog početka. Otvorenje su uveličali i Sanja Kozlica, koja je pročitala svoju pjesmu »Narančasti atelje«, i poznati zagrebački kantautor i šansonjer, umirovljeni željezničar Stjepan Križan – Štef.

Izložba se mogla razgledati do 29. studenoga 2014. godine.

/ Piše: Tanja Horvat

/ Foto: Dragutin Staničić

Promocija knjige »Kuća pokraj pruge«

Djeca, učitelji i roditelji: svi obožavaju Janu!

Na Odjelu za djecu i mladež Knjižnica grada Zagreba u četvrtak 13. studenoga bilo je vrlo živo i veselo. Pedesetak učenika drugih razreda osnovnih škola »Matko Laginja« i »Petar Zrinski« iz Zagreba bili su gosti na promociji knjige »Kuća pokraj pruge« autorice Zdenke Dokaza i ilustratora Davora Šunka.



Promocija knjige »Kuća pokraj pruge« organizirana je u sklopu mjeseca knjige i u suradnji s Odjelom za djecu i mladež Gradske knjižnice Grada Zagreba na Starčeviću trgu u Zagrebu. »Kuća pokraj pruge« zbirka je edukativnih priča za djecu koje povezuje lik djevojčice Jane koja živi u kući u blizini željezničke pruge. Kroz zanimljive

priče o svakodnevnim situacijama s kojima se susreće junakinja Jana djeca mogu puno naučiti o sigurnome ponašanju u prometu. Budući da je knjiga rezultat reakcija djece koja su sudjelovala u radionicama u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži«, promocija nije bila

koncipirana kao klasičan prikaz knjige, nego se s djecom razgovaralo o opasnostima na koje mogu naići tijekom igre ili kretanja uz prugu. Kao i u sklopu brojnih prethodnih akcija, djeca, koja su se u velikom broju vozila vlakom, izvrsno su reagirala na pitanja kao što su: »Zašto je opasno hodati po pruzi?«, »Znate li kako se prelazi preko pruge?« ili »Poznajete li bonton korištenja mobitela i slušalice u prometu?«. Zanimljive su bile reakcije poput: »Ako hodaš po pruzi, završiš na Mirogoju«, »O mobitelima znamo više od svojih roditelja«, »Mi smo mali pa nas strojovođa ne vidi i zato ne smijemo hodati uz prugu« ...

O nastanku knjige govorila je autorica Zdenka Dokaza, a izazovu ilustriranja te jedinstvene knjige na djeci bliski način govorio je Davor Šunk, a o opasnostima uz prugu s djecom je razgovarala Vlatka Škorić. Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša pozdravila je djecu i čestitala autorima te rekla da će HŽ Infrastruktura darovati dio knjiga svim knjižnicama u mreži Knjižnica grada Zagreba. Knjiga »Kuća pokraj pruge« namijenjena je djeci nižih razreda osnovnih škola, a koristit će se u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« i na radionicama s djecom u osnovnim školama.

Učitelji i roditelji koji su već imali priliku pročitati knjigu ili biti sudionicima radionica koje provodi tim HŽ Infrastrukture, a o kojima se često može čitati u našem listu, oduševljeni su knjigom i načinom kako se djeca na radionicama motiviraju na razmišljanje o opasnostima koje prijete prilikom kretanja i igranja uz prugu. Najveća vrijednost akcije »Vlak je uvijek brži«, a i knjige »Kuća pokraj pruge«, koja je izrasla iz nje, jest ta da je akcija osmišljena vlastitim kreativnim snagama, u cilju koji se sam nametnuo – širiti svijest o opasnostima koje prijete prilikom igranja uz prugu. Akciju provode zaposlenici HŽ Infrastrukture.

/ Piše: Vlatka Škorić

Dalmatinske klape u Zagrebu

Nastupila i muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević«

Svečanom koncertu pod nazivom »Pismo moja, hrli tamo (Zagrebu na dar)«, održanom u petak 21. studenoga u zagrebačkoj Koncertnoj dvorani Vatroslava Lisinskog, zajedno sa još deset najboljih klapa s ovogodišnjeg 48. festivala dalmatinskih klapa »Omiš« nastupila je i Muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević« iz Splita.

Pokrovitelj koncerta, koji je u Zagrebu održan 30. put, bila je Skupština Grada Zagreba, u čije je ime gotovo punu dvoranu Zagrepčana i zagrebačkih Dalmatinaca pozdravio predsjednik Skupštine Grada Zagreba Darinko Kosor. Okupljene je pozdravio i predsjednik Gradskog vijeća Grada Omiša dr. Zvonko Močić, a u »najboljim od najboljih« klapskih pjesama, koje su odnedavno pod zaštitom UNESCO-a kao nematerijalna kulturna baština, uživali su i predsjednica i član Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša i Željko Kopčić.

Muška klapa KUDŽ »Filip Dević« jedna je od najstarijih hrvatskih klapa, osnovana prije 52 godine. Na zagrebačkome koncertu otpjevala je skladbu »Za onu tvoju ponistru«, koju je na tekst akademika Jakše Fiamenga skladao Stjepan Mihaljinec koji nije doživio njezinu izvedbu. Ove godine na večeri novih skladbi u Omišu ta je pjesma dobila prvu nagradu publike. Pjesma je izvedena Mihaljinecu u čast. Muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević« izvela je i pjesmu »Da je meni s

tobom kroz Pasike« kojom se prisjetila i velikog tenora Vinka Coce. Na koncertu su nastupile i muška klapa »Arti« iz Lumbarda, muška klapa »Kolapljanici« iz Siska, muška klapa »Braciera« iz Bole, muška klapa »Pinguentum« iz Buzeta, ženska klapa »Čuvite« sa Šolte, mješovita klapa »Kampaneli« iz Donjih Kaštela, muška klapa »Kaše« iz Dubrovnika, mješovita klapa »Basca« iz Baške Vode, ženska klapa »Armorin« iz Zagreba i muška klapa »Kožino« iz Zadra.

Tridesetu godišnjicu suradnje Zagreba i Festivala dalmatinskih klapa pozdravio je akademik Jakša Fiamengo, književnik, novinar i autor tekstova nebrojenih uglazbljenih pjesama za koje je dobio nagrade. Kao posvetu klapskoj pjesmi izgovorio je svoju pjesmu »Oprosti mi, gospodine, ja sam Dalmatinac«, što su inače riječi svetog Jeronima koje su mu bila inspiracija. Koncert je završio veličanstvenom izvedbom poznate pjesme »Pismo moja, hrli tamo«, koju su izveli članovi svih klapa.

Inače, svečani koncert Festivala dalmatinskih klapa »Omiš« u Zagrebu jedinstven je klapski događaj, na kojemu se prezentira izvorna dalmatinska klapska pjesma. Dislociranim koncertima izvan matične pozornice u Omišu potiče se klapsko pjevanje i Zagreb je bio pilot-program koji je uistinu opravdao povjerenje jer je tijekom godina postao meka klapskog pjevanja u kojoj su stasale klape kao što su »Dalmata«, »Jelsa«, »Grdelin«, »Dišpet«, »Armorina« i mnoge druge, dok je zagrebačka klapa »Nostalgijska« neko vrijeme djelovala u sklopu bivšeg KUDŽ-a »Vinko Jedut«, danas HKUD-a »Željezničar« iz Zagreba.

Camino de Santiago

Šetnja od 26 dana

Ovoga sam ljeta krenula na drugačije putovanje. Propješačila sam 780 km u 26 dana na hodočašću Camino de Santiago, koje su od srednjeg vijeka do danas prešle tisuće ljudi.



Santiago de Compostela grad je u Španjolskoj u čijoj se katedrali čuvaju posmrtni ostaci svetog Jakova apostola te hodočasnici već stoljećima hodočaste na njegov grob.

Odredila sam datum, kupila kartu za zrakoplov i počela s pripremanjem. Informacije sam potražila na internetskim stranicama i forumima i od ljudi koji su prije mene prehodali taj put. Od njih sam dobila puno korisnih savjeta i krenula u nabavu stvari koje su mi nedostajale: pončo-kabanice, lagane, pamučne vreće za spavanje, čepova za uši, flastera ... Kada je stigao dan za pakiranje stvari, odlučila sam spakirati samo neophodno. Naime, na jednome internetskom forumu naišla sam na savjet da se na put ne nosi više od 10 % vlastite tjelesne mase jer ću u protivnome svaki gram osjetiti kao prevelik teret za hodanje. U skladu sa savjetom za putovanje od mjesec dana spakirala sam nešto više od pet kilograma stvari. Kada je napokon stigao dan polaska, zrakoplovom sam doputovala do francuskog Biarritza, odakle sam autobusom stigla do gradića Saint-Jean-Pied-de-Port na granici sa Španjolskom. Nisam bila sigurna u kojemu smjeru trebam krenuti po izlasku iz autobusa, no trebala sam samo slijediti ostale. Strmom uličicom uspjela sam se do vrata ispred kojih su čekali svi ostali. Bio je to hodočasnički centar. Baš je počela padati kiša kada su se otvorila vrata. Za dugačkim su stolom s jedne strane sjedili zaposlenici centra, a za drugu su pozivali nas hodočasnike i objašnjavali nam što nas čeka na putu. Bila sam jako uzbuđena kada je došao red na mene. Budući da sam bila sama, pozvali su me zajedno s Poljakom Tomasom, koji je također stigao sam. Kada smo sjeli, jedna gospođa objasnila nam je gdje možemo prespavati tu noć i po kojim cijenama, dala nam popis gradova u kojima se nalaze prenočišta te nam predložila etape po danima s kilometražom i nadmorskim visinama. Dala nam je i detaljne upute za prvi dan hoda. Kod nje smo nabavili i svoje tzv. hodočasničke putovnice u koje se putem utiskuju žigovi, a dobili smo i lepezaste školjke, tzv. Jakovljeve kapice, koje smo privezali za svoje ruksake, kao i ostali na tome putu.

Tomas i ja odlučili smo se držati zajedno. Nismo znali što nas čeka sljedećeg dana pa smo smatrali da će tako biti bolje. Vremenska prognoza bila je loša, a čekala nas je etapa od 27 km kroz Pirineje, na visinama i do 1500 m. U prenočište smo stigli na zajedničku večeru koja je upravo počinjala. U blagovaonici je za velikim stolom sjedilo petnaestak ljudi. Volonteri koji su vodili to prenočište večerali su zajedno sa hodočascima. Neki od njih počeli su pješaćiti iz udaljenih francuskih gradova, ali većini je Saint-Jean bio ishodišna

točka. Tomas i ja počeli smo razgovarati sa simpatičnim društvom oko stola koje su činili Mauro sa Sardinije, Amerikanka Maureen, nekoliko Francuza ...

Sljedećeg jutra smo se probudili rano i krenuli. Prvi dan bio je prilično naporan, ali prekrasan! Već samo zbog njega isplatilo se krenuti



Gradić na Caminu

na taj put! Veličanstveni vidici, planine, stada ovaca i koza ... Kiša i vjatar uspon su činili još težim nego što je bio. Tomas je bio brži od mene pa smo se dogovorili da ćemo se naći u prenočištu. Međutim, prvo prenočište bilo je jako veliko i ondje ga nisam uspjela naći. (Onda to nisam mogla znati, ali Tomasa ću ponovo sreći tek u Santiagu!), ali zato sam našla na Maura i Maureen, s kojima sam te večeri ponovno dijelila stol za večerom. Prenocište u Roncesvallesu (sa španjolske strane granice) bilo je u sklopu jednog samostana, u malome gradiću u planini. Tek što sam ušla u samostan toga prvog popodneva spustio se veliki pljusak, a kiša je nezaustavljivo padala cijelu noć. Bilo je neobično hladno za srpanj, a nisam ponijela toplu odeću, no i to je bilo bolje nego nositi prevelik teret na leđima.

Na kraju drugog dana noge su me toliko boljale da sam se jedva dovukla do Larrasoane, gradića u kojemu sam odlučila prenočiti. Zapravo sam željela hodati još oko pet kilometara do sljedećega grada, ali više nisam imala snage. Cijeli dan provela sam s Maureen, ali sljedećeg dana smo se rastale nešto prije Pamplone. Tako je bilo pola puta – počela bih hodati s jednom osobom, zajedno bismo proveli možda dan-dva, a potom bi nas nešto razdvojilo. Tako sam nekoliko dana hodala u društvu Rahele iz Slovenije, čak pet dana s Ollivijom iz Francuske pa nekoliko dana sama. Međutim, jednu osobu putem sam redovito sretala još od drugog dana hoda. Bio je to Michele iz Italije. Nakon nekoliko samotnih dana, koji su se poklopili baš s visoravni Mesetom i dugačkim, ravnim dijelovima bez hlada, Michele i ja počeli smo hodati zajedno. Oboje smo imali ritam od tridesetak kilometara na dan pa smo tako zadnjih 400 km prehodali zajedno. Nakon nekoliko dana pridružio nam se još jedan Talijan, 19-godišnji Giacomo, koji je na Camino došao kako bi razmislio o tome što će studirati. Tako smo nas troje ostali nerazdvojni do kraja puta.

Giacomo nije jedini koji je na Camino došao razmisliti o nečemu i donijeti odluku. Zapravo većina ljudi koji kreću na taj put ima slične razloge. Kada putem s nekim zapodjenete razgovor, jedno od prvih pitanja je: »Zašto si se ti odlučio krenuti na Camino?« lako smo se

svi nazivali hodočasnicima, na tome putu nisu svi vjernici. Često su ljudi na nekoj prekretnici u životu, proživljavaju krizu u vezi ili braku, donose odluku o promjeni posla i slično, a nekima je to jednostavno avantura ili rekreacija.

Priroda toga hodočašća je takva da se na njega može krenuti u bilo koje vrijeme, ali i iz bilo koje točke na putu, sam ili u društvu. Svatko sam određuje tempo hodanja, kao i to gdje će prespavati i koliko će kilometara prijeći na dan. Prenocišta su brojna, a najviše ih je na zadnjih 100 km. Naime, da biste dobili »Compostele«, tj. potvrde o prijeđenome hodočašću, pješice morate proći najmanje 100 km ili biciklom 200 km. Zato mnogi kreću iz Sarrie, koja je od Santiaga



Festival sv. Femina u Pamploni

udaljena 120 km. Put je jako dobro označen i teško se izgubiti, čak i kroz šumske etape. Samo je potrebno pratiti žute strelice ili oznake u obliku školjke. Putem je dovoljno dućana i restorana, a u većini prenoćišta hodočasnici mogu sami kuhati. Spavaonice su uglavnom velike, s puno kreveta na kat, tako da u istoj prostoriji zna boraviti i po 20-ak ljudi.

Hodočasnici na putu često pogode neki problemi. Neki i odustanu zbog bolova i ozljeda. Jedne sam večeri bila sigurna da sljedećeg jutra neću moći nastaviti put zbog jakih bolova u nozi, ali mi se do jutra stanje poboljšalo. Većina hodočasnika ima problema sa žuljevima, koji su mene, nekim čudom, zaobišli. Međutim, jednog jutra shvatila sam da mi je po noći netko prekopao stvari u ruksaku. Srećom, vrijedne stvari, uključujući novac, uvijek sam držala uza sebe, pa tako i noću u krevetu. Neki drugi nisu bili te sreće pa su, nakon što sam digla paniku, pregledavši svoje stvari ustanovili da im nedostaju novac i vrijedni predmeti.

Unatoč svim poteškoćama na putu, Camino mi je ostao u lijepome sjećanju. Atmosfera među ljudima koje sam upoznavala putem bila je nešto posebno. Među hodočasnicima vladala je nevjerojatna solidarnost. Svi su bili spremni pomoći, podijeliti obrok, flastere,

lijekove ili na neki drugi način ublažiti jedni drugima tegobe. Posebna atmosfera vladala je u crkvenim prenoćištima, koja su često bila besplatna i funkcionirala na temelju donacija. U njima su obrocili bili zajednički, a moglo se i sudjelovati u pripremi hrane.

Putem smo prolazili kroz prekrasne krajeve, od Pirineja kroz Mesetu i njezina žitna polja i suncokrete pa sve do šumovitih brda u Galiciji. Prolazila sam kroz prekrasne manje i veće gradove, od onih s po nekoliko kućica i crkvicom pa do onih većih u kojima se moglo vidjeti puno toga lijepoga i velikih gradova s impresivnim katedralama od kojih zastaje dah poput Burgosa i Leona, u kojima smo se od ruba grada do središta probijali i više od sat vremena. Posebno



Gradić uz put



Pireneji

zanimljiva bila mi je Astorga, u kojoj postoji čak i jedna Gaudijeva građevina, a cijeli grad odiše posebnim šarmom. U drugim većim gradovima također je bilo zanimljive arhitekture, osobito sakralne. Ponferrada, Estella, Santo Domingo de la Calzada, Carrion de los Condes, Los Arcos, Sahagún i Portomarin samo su neki od gradova s prekrasnim crkvama, trgovima, samostanima i tvrđavama.

U najljepšem sjećanju ostala su mi prijateljstva koja su se razvila putem. Najviše vremena sam provela s Micheleom i Giacomom. Zadnjih 400 km smo se bodrili, dijelili dobro i zlo, dogovarali gdje ćemo spavati, kada ćemo ustati, gdje ćemo jesti i koliko ćemo sljedeći dan hodati. Zajedno smo se smijali, razgovarali o ozbiljnim temama, davali jedni drugima savjete. Zadnji dan trebali smo prohodati samo 20-ak kilometara. Od uzbuđenja nismo mogli dugo čekati. Ustali smo u 4.00 sata i nismo ništa pojeli dok nismo došli u Santiago. Malo nakon 9.00 sati već smo bili ispred katedrale. Osjećaj koji nas je ispunio kada smo došli do cilja ne može se usporediti ni sa čime. Spontano smo se izgrlili, čestitali si, zajedno se fotografirali i potom ušli u katedralu. Mislim da se osjećaj strahopoštovanja, zahvalnosti i sreće koji osjećate u trenutku ulaska nije puno promijenio u ovih 12 stoljeća koliko se ljudi odlučuju na taj poseban pothvat. Imali smo sreće te smo prisustvovali i puštanju tzv. Botafumeira, goleme kadionice s tamjanom, koja se na debelome užetu koje visi sa stropa zanjiše preko cijele katedrale. Bio je to zadnji prizor koji sam vidjela prije nego što sam izljubila Michelea i Giacomu i s velikom tugom u srcu otrčala na vlak koji me odvezao u Portugal, odakle sam nakon nekoliko dana odletjela natrag u stvarnost i svakodnevni život.

ŽRK »Lokomotiva« Zagreb

Povijesni uspjeh Lokosica i neizvjesna budućnost

Rukometašice Lokomotive nakon poraza od danskog »Viborga« nisu se uspjele plasirati u Ligu prvakinja. No publika u Zagrebu imat će priliku gledati utakmice Kupa kupova.



Maja Kožnjak

A sve se odigrava u godini 65. obljetnice kluba, u kojoj su Lokosice nakon 22 godine osvojile dvostruku krunu – hrvatsko prvenstvo i Kup. Probudilo je to velike nade da se vraća početak 1990-ih, kada je 1991. »Lokomotiva« osvojila posljednje prvenstvo Jugoslavije, ali i Kup IHF-a za žene, a 1992. bila prvak Hrvatske i pobjednik Kupa. Od tada do ove godine samo su 2004. bile prvakinja države i pobjednice Kupa 2005. i 2007.

/ Glavni je razlog prozaičan. Lokosice nemaju jakog sponzora, pa najbolje igralice odlaze, a svakih nekoliko godina u pitanju je goli opstanak Kluba – objasnila nam je direktorica Kluba Klaudija Klikovac Bubalo.

/ Kad se usporedimo s »Podravkom«, drugim najvećim hrvatskim ženskim rukometnim klubom iza kojeg stoje istoimeni prehrambeni gigant ali i »Belupo«, razlika u potpori je nemjerljiva. Pa ipak smo ove godine zablistale. No ako uskoro ne nađemo prave izvore financiranja, moglo bi se dogoditi i ono najgore, gašenje kluba koji ima toliko trofeja da ih u sjedištu više nemamo kamo staviti – rekla nam je direktorica, jedna od najboljih igračica u povijesti Kluba dok razgovaramo u prostorijama Sportskog društva »Lokomotiva« u Crnatkovoju ulici u Zagrebu, zgradi u vlasništvu HŽ Infrastrukture.

Klaudija Klikovac Bubalo naglašava da je »Lokomotiva« u mlađim dobnim kategorijama ove godine prvak i u drugoj i u trećoj ligi. S obzirom na rezultate, ne zna je li u povijesti našeg rukometa bilo takvog uspjeha.

/ Ušle smo izravno u grupnu fazu Lige prvakinja i u jednome poludirigiranome ždrijebu dobili smo dvije iznimno jake ekipe: aktualnog dvostrukog prvaka Europe, mađarski »Győr« i danski »Viborg«. Svoj prolazak u nastavak natjecanja gradili smo zato na švedskom »Sävehofu«, također vrlo jakoj momčadi. No s njima smo izborili neriješeni rezultat i bilo bi nam dovoljno da je »Viborg« dobio Šveđane, ali oni su to dobrosusjedski podijelili neriješeno, pa imamo samo još jednu šansu za ostanak u Ligi prvakinja protiv »Viborga« 23. studenoga. Ali pravi sportaš se uvijek bori – rekla nam je Klaudija.

Ona podsjeća da je »Lokomotiva« jedan od najstarijih i najtrofejnijih hrvatskih sportskih kolektiva. Bila je 11 puta prvak bivše države, triput prvak Hrvatske, Kup Jugoslavije osvojila je osam puta, a hrvat-

ski Kup četiri. U sezoni 1974/1975. Lokosice su igrale u finalu Kupa europskih prvakinja, a triput u finalu Kupa pobjednica kupova.

/ »Lokomotiva« je uvijek stvarala svoj igrački kadar. I danas imamo razvijenu školu rukometa u 15 zagrebačkih osnovnih škola, više od 300 djevojčica i djevojaka, ali da bi taj veliki pogon mogao raditi bez stresova i borbe za opstanak svakih nekoliko godina, moramo naći ono što nikada nismo uspjeli, osim kratko 1990-ih kad nam je »Kraš« bio sponzor – naći glavnog sponzora. Iznjedrile smo jako puno dobrih igračica, reprezentativki, koje su za boljim uvjetima otišle u Europu. Eto, u »Györu«, koji nas je jučer porazio, izvrsno igraju naše dvije bivše dugogodišnje članice. I sada u »Lokomotivi« igraju reprezentativke, ali pitanje je hoćemo li ih zadržati – kazala je direktorica.

/ Posljednja događanja u Gradu Zagrebu predstavljaju neizvjesnost za vrhunski spot. Ne zna se budžet za sport za sljedeću godinu ni status vrhunskog sporta. Sigurno će biti najmanje dvadeset posto manji nego dosad. A ženski momčadski sport u Hrvatskoj pogotovo je podcijenjen. Više nemamo košarke, odbojke ... Klubovi preživljavaju, a omjer novca koji se izdvaja za muški i ženski sporta je 1 : 8! U Mađarskoj zakon omogućuje da država pomaže klubovima u sportovima koji su izabrani kao važni, a pomažu ih i tvrtke. Kod nas toga, na žalost, nema. A sport je jedan od glavnih promotora države u svijetu – istaknula je sugovornica.

Klaudija je dodala da su klubovi ključni za napredak nekog sporta. Bez toga nema ni dobre reprezentacije. A to se u Hrvatskoj vidi već kod svih momčadskih sportova.

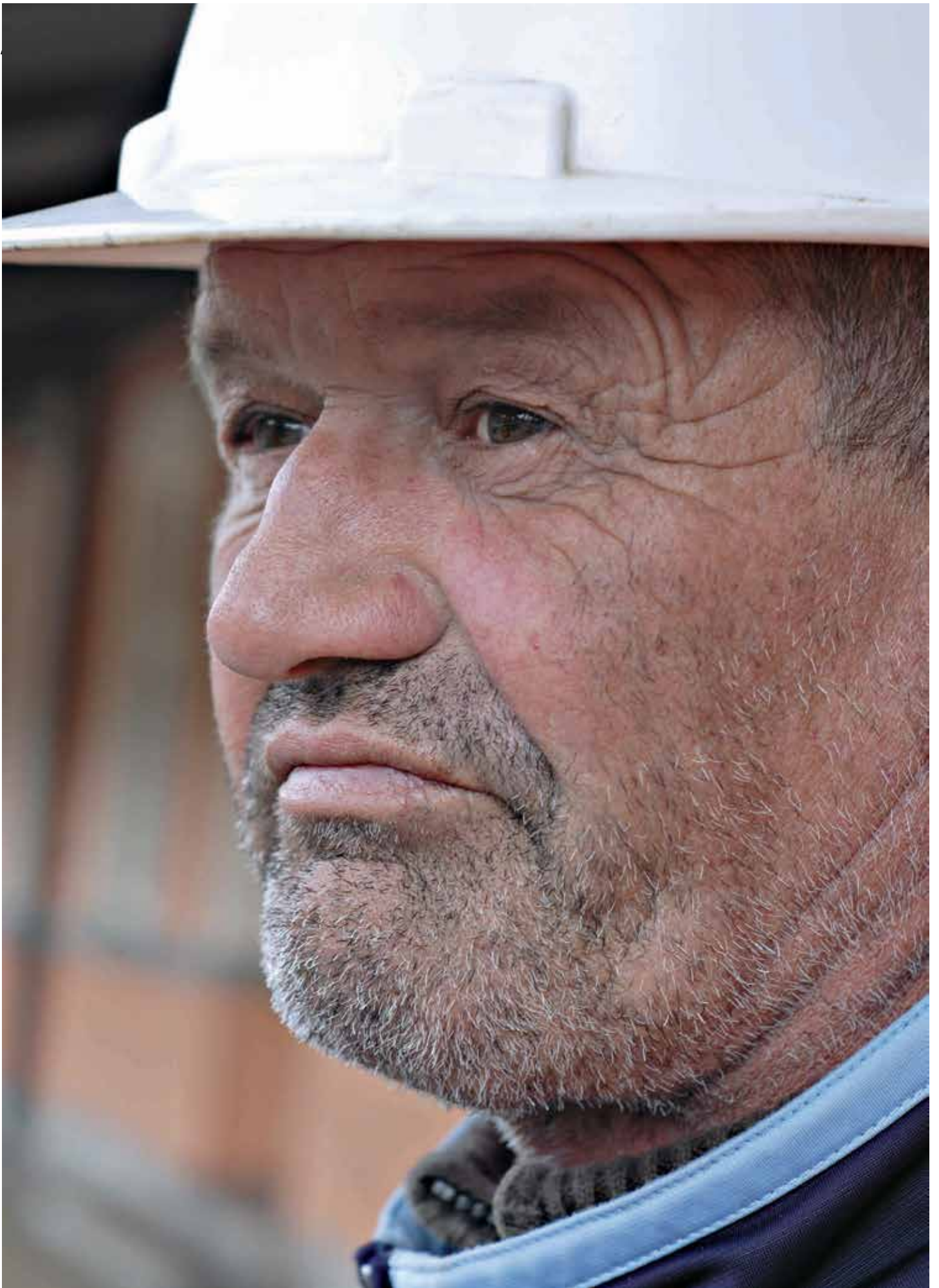
/ A kako će dalje vodstvo »Lokomotive«?

/ Moramo svakako nastojati razgovarati s novom Upravom HŽ Infrastrukture, i vidjeti što se može napraviti. Prije, nažalost, nije bilo puno sluha za nas. Ako ne možemo dovoljno sredstava naći »kod kuće«, jedino nam preostaje tražiti velikog sponzora jer će Klub doći u opasnost da se uskoro ugasi – zabrinuta je Klaudija Klikovac Bubalo.

/ I vremena su teška. Mnogi ljudi su zabrinuti, depresivni, puno ih vikendom radi, pa ni utakmice više nisu tako posjećene. Nekada je triput više gledatelja dolazilo na velike susrete, uživali su u sportu i dobroj zabavi, a sada je to skromno, iako je ovo prvi put da se u Zagrebu igra Liga prvakinja! Pogotovo se na gore promijenio status ženskog sporta. Šokantan je podatak da od novca koji Grad Zagreb izdvaja za sport, na ženski odlazi samo – dva posto! Ni ovaj rezultat »Lokomotive« nije prepoznat, a baš je rukomet sport u kojemu je jako mala razlika u kvaliteti između muškog i ženskog – rekla nam je Klaudija.

/ Općenito, sport je nekada bio dostupan svima, a danas se sve plaća, jer svi plaćaju prostor, a ravnatelji škola pretvorili su se u menadžere koji iznajmljuju dvoranu onome tko ponudi više.

Već je izlizana fraza da mlade treba maknuti s ulica i usmjeriti u sport, ali nikad se nisu manje bavili sportom. Zadržani su u računalu i mobitele. Cijeli svijet ulaže u dječji sport da bi dobio zdrave, organizirane, disciplinirane i ispunjene ljude. Hrvatska je, barem što se tiče sporta, krenula u sasvim krivome smjeru, uopće ne znamo što želimo od njega, a za razvoj sporta neophodna je masovnost, kako bi iz mase izdvojili talente. Ja sam se bavila klizanjem, koturaljkanjem, gimnastikom, odbojkom, košarkom i tek potom rukometom, i to zahvaljujući profesorima koji su bili zaljubljenici u taj sport. Tada je bilo puno školskih natjecanja na koja su skauti iz klubova dolazili po talente. Danas nema natjecanja, a školska su igrališta prazna – rekla nam je direktorica »Lokomotive« i majka dvoje djece, koja je u tome klubu već 41 godinu. Na kraju je izrazila nadu se da će se naći netko tko će legendarnome klubu omogućiti dug život.



/London Victoria Wandsworth road



/Bangkok



/ Foto: Ante Klečina