

ŽELJEZNIČAR

broj 829/ prosinac 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Božić i nova 2015. godina!



/Predsjednik Vlade RH Zoran Milanović u Končar-Električna vozila



/ IZ SADRŽAJA

/4 **Predsjednik Vlade RH
Zoran Milanović u
Končaru**

/5 **Povjerenstvo za
željeznice
Nastavak ulaganja**

/6 **Uspostavljena veza
između Đurmanca i
Rogateca**

/11 **Drugi o nama**

/15 **Kratak podsjetnik na
najljepši kršćanski
blagdan**



Jaskanske jaslice

/16 **Tin-express**



/20 **Razgovor sprof. dr. sc.
Hrvojem Špeharom**

/24 **Iz svijeta**

/28 **Put u Armeniju**



Cijenjene kolegice i kolege,

zadovoljstvo mi je što vam se mogu obratiti na kraju ove zanimljive godine. Kraj godine uvijek je vrijeme kada gledamo unatrag i radimo mali pregled onoga što je napravljeno, ali još važnije je to što više pozornosti posvećujemo nadolazećoj godini.

Prosinac je bio prepun važnih događaja koji će utjecati na našu zajedničku budućnost i na budućnost željezničke infrastrukture u Hrvatskoj. Europska komisija je 9. prosinca dala zeleno svjetlo za treći projekt rekonstrukcije pruge, ali prvi u kojemu će se graditi i novi, drugi kolosijek neke pruge u Hrvatskoj. Riječ je obnovi postojećega i gradnji drugoga kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca, investiciji procijenjenoj na 198 milijuna eura, od čega će 85% (više od 168 milijuna eura) iznosa sufinancirati EU iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Realizacija toga

dosad najvećeg ulaganja u željezničku infrastrukturu trebala bi početi sredinom sljedeće godine. Ovom prilikom htjela bih zahvaliti vrijednome timu koji je uložio puno vremena, energije i znanja da bi ta investicija postala moguća.

Drugi iznimno značajan EU projekt procijenjene vrijednosti 32 milijuna eura, za koji sljedećih mjeseci očekujemo odobrenje, jest gradnja pruge Sveti Ivan Žabno – Gradec. Za njega se trenutno provodi druga faza javnoga natječaja za izvođenje radova, a projekcija je da će se, pošto projekt bude u cijelosti realiziran, vlakom od Zagreba do Bjelovara putovati 50 minuta. Htjela bih pohvaliti i taj tim prvoklasnih profesionalaca zbog dobro obavljenog posla pripreme projekta.

Osim toga, da bi se osiguralo daljnje funkcioniranje društva Vlada RH dala je državna jamstva HŽ Infrastrukturi za dva kreditna zaduženja u iznosu od 1,25 milijardi kuna. Od tog iznosa milijarda kuna namijenjena je financiranju već započetih projekata od kojih se dio prenosi i u sljedeću godinu. Preostali dio čini povrat sredstava koje je HŽ Infrastruktura koristila za isplatu poticajnih otpremnina, a koje su zainteresiranim radnicima i dalje na raspolaganju.

Iako se na početku činilo da će samo promjene postojećega Pravilnika o organizaciji osigurati promjene koje bi trebale dovesti do kvalitetnijega funkcioniranja određenih segmenata tvrtke, odlučeno je da će se prirediti novi pravilnik koji je tijekom prosinca bio i kod socijalnih partnera na savjetovanju te je Uprava 12. prosinca donijela odluku o njegovu prihvaćanju. Uz ostalo, pravilnik sa sobom donosi i jednu vrlo bitnu promjenu, a to je objedinjavanje poslovnih područja Održavanja i Građenja.

Novi vozni red 2014./2015. na snagu je stupio 14. prosinca te vjerujem da će od sada brže, sigurnije i udobnije putovanje vlakom na mnogim dionicama omogućiti javnosti uvid u to u kolikoj su mjeri bila učinkovita naša ulaganja u željezničku infrastrukturu. Možemo reći da je napokon zaustavljeno višegodišnje kontinuirano smanjivanje brzine vlakova na našim prugama. Tijekom 2013. brzina vlakova povećana je na 160 kilometara pruga, a tijekom ove godine na još 119 kilometara pruge. Osobito smo ponosni na to što je za novi vozni red za promet osposobljena pruga između Đurmanca u Hrvatskoj i Rogateca/Celja u Sloveniji, i to nakon punih dvadeset godina.

O tome da ćemo nastaviti u tome smjeru svjedoči i činjenica da je Povjerenstvo za željeznicu u prosincu još jednom potvrdilo Vladinu stratešku opredijeljenost za razvoj željeznice. Pritom je odlučeno i da se dopusti zaduživanje HŽ Infrastrukture kod razvojnih banaka za potrebe modernizacije 50 željezničko-cestovnih prijelaza s polubranicama.

Iako imamo puno razloga za zadovoljstvo napravljenim, godina pred nama bit će vrlo intenzivna. Zajednički ćemo raditi na optimizaciji svake grane poslovanja.

U ovo blagdansko vrijeme svim kolegicama i kolegama te njihovim obiteljima želim poželjeti sretno blagdan.

predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture
Renata Suša

/ 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**

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

Dizajn: **Oskar Pigac**

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**

Končar – Električna vozila d.d.

Izgradnja vlakova – jedan od većih projekata

Predsjednik Vlade RH Zoran Milanović posjetio je 16. prosinca Končar – Električna vozila d.d., gdje se sastao s predstavnicima uprava Končara d.d., Končara – Električnih vozila i HŽ Putničkog prijevoza te obišao proizvodne pogone.



U pratnji predsjednika Vlade bili su ministar financija Boris Lavovac, zamjenik ministrice vanjskih i europskih poslova Joško Klisović, zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić te predstojnik Državnog ureda za upravljanje državnom imovinom Mladen Pejnović sa suradnicima.

Predsjednik Vlade istaknuo je kako je riječ o tvornici koja je bazirana na hrvatskome znanju.

/ Nema licencije, razvijaju sve sami. Ovo su vrlo složeni proizvodi koji se proizvode i u nekoliko država istočne Europe, i to na jednoj nižoj razini – kazao je i naglasio:

/ Ovo je jedan od ponosa hrvatske industrije.

Premijer Milanović podsjetio je i na to da je Vlada naručila 44 vlaka, kazavši da je i za preostalu polovicu vlakova država pronašla način za njihovo financiranje.

/ I to je jedan od većih projekata – naglasio je. Predsjednik Vlade izvijestio je da će u ožujku sljedeće godine na pruge izići prvi iz

linije novih vlakova, a nakon toga izlazit će jedan do dva vlaka mjesečno.

Važnim je ocijenio to što se posao radi u Hrvatskoj i što je u izgradnju vlakova uloženo hrvatsko znanje.

/ Uvoze se čelik, kotači, sve ono što u ukupnoj cijeni vlaka predstavlja jedan mali dio, sedamdeset posto je domaće.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković u izjavi novinarima istaknuo je:

/ U promet će biti uvedeno 12 dizel-električnih motornih vlakova, koji će uglavnom voziti na sjeverozapadu Hrvatske, a od 32 elektromotorna vlaka, pola će voziti u gradsko-prigradskome prijevozu, a pola u regionalnome.

Ovo je tek pola našega voznog parka i u našim je planovima, tj. u Programu restrukturiranja koji je trenutačno na razmatranju u Bruxellesu, nabava iste količine vlakova do 2019. godine.

Povjerenstvo za željeznice

Nastavak ulaganja

U Banskim dvorima je 12. prosinca održana sjednica Povjerenstva za željeznice kojom je predsjedao predsjednik Vlade RH Zoran Milanović. Nakon sjednice ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić izjavio je novinarima da je Povjerenstvo potvrdilo i odobrilo nastavak financiranja nabave novih vlakova za HŽ Putnički prijevoz.

/ Ugovorena je gradnja 44 vlaka, a dosad je riješeno financiranje 21 vlaka. Sada je riješeno financiranje preostala 23 vlaka – rekao je ministar.

Dodao je da će HBOR osigurati dugoročni kredit, bez državnog jamstva, jer je HŽ Putnički prijevoz kroz pregovore s Europskom komisijom dokazao da dugoročno može samostalno vraćati kredite. Naglasio je da će sve vlakove graditi hrvatski konzorcij na čelu s tvrtkom »Končar«.

/ To je dokaz da je razvoj željeznice strateško opredjeljenje hrvatske Vlade, kojim će se osigurati i dugoročni posao za domaću industriju – zaključio je ministar.

/ Također je potvrđena opredjeljenost Vlade za korištenje novca iz europskih fondova za gradnju i modernizaciju željezničke infrastrukture – nastavio je ministar Hajdaš Dončić. Pojasnio je da se, nakon što je odobreno 168 milijuna eura za dionicu Dugo Selo – Križevci, u siječnju očekuje odobrenje Europske komisije za dionicu Sv. Ivan Žabno – Gradec u iznosu od 40 milijuna eura.

Do kraja 2016. završit će projektiranje te će stići odobrenje Europske komisije za nastavak gradnje riječkoga ili mediteranskoga koridora od Križevaca do mađarske granice, tj. relacije Križevci – Koprivnica – Botovo.

/ Isto tako za dionice od Zagreba do Karlovca, a vjerujemo da će biti završena dokumentacija za izlaz iz Rijeke. Time će od 2022. kada se očekuje završetak izgradnje nove zagrebačke obale pruga mediteranskoga koridora ili riječki prometni pravac biti potpuno prihvatljiv za velike količine tereta – kazao je ministar.

Također je kazao da je odlučeno da će se prvi put dozvoliti zaduživanje HŽ Infrastrukture kod razvojnih banaka za opremanje željezničko-cestovnih prijelaza s branicima.

/ Prvi put vjerojatno u povijesti, iduće, 2015. godine, bit će opremljeno 50 željezničko-cestovnih prijelaza – rekao je ministar i poja-

snio da će za tu namjenu kod razvojnih banaka biti osigurano 50 milijuna kuna, koje je moguće refundirati iz europskih fondova.

/ Natječaj je proveden i sve prijelaze opremit će hrvatske tvrtke koje su dobile posao na javnome natječaju – dodao je ministar Hajdaš Dončić.

Ministar je kazao i da je Ministarstvo financija zaduženo da zakonski provede oslobođenje željezničkih operatora od plaćanja trošarina na gorivo do 1. veljače 2015. godine, što znači da će željeznički operatori koji danas posluju u Hrvatskoj biti oslobođeni trošarina u ukupnom iznosu od 28 milijuna kuna.

/ Željeznice su bile i trajno ostaju opredjeljenje hrvatske vlade, a time osiguravamo posao i za domaću industriju – zaključio je ministar.



Europska komisija

/ Piše: Vlatka Škorić

Odobren projekt Dugo Selo – Križevci

Europska komisija je 9. prosinca 2014. odobrila projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci i više nema zapreka za njegovu provedbu.

HŽ Infrastruktura je 15. listopada 2013. objavila Poziv na nadmetanje za radove a 29. listopada 2013. Poziv na nadmetanje za nadzor. Provedba projekta izgradnje, u sklopu Operativnog programa za promet za razdoblje 2007. – 2013. i 2014. – 2020., predviđena je za razdoblje od sredine 2015. do srpnja 2018. godine. Procijenjena vrijednost radova iznosi 1,25 milijardi kuna, s time da 85 posto iznose sredstva iz EU-ovih fondova, a 15 posto sredstva iz državnog proračuna. U tijeku je evaluacija pristiglih ponuda, a zaključivanje natječaja s izvođačem radova i nadzora očekuje se u prvoj polovini 2015. godine. U sklopu tog projekta planirane su brojne aktivnosti i radovi. Planira

se sagraditi drugi kolosijek dužine 38,2 km i rekonstruirati postojeći kolosijek u dužini oko devet kilometara. Bit će rekonstruirani kolodvori Dugo Selo, Vrbovec i Križevci, a sagrađeni novi kolodvor Gradec te dva stajališta. U sklopu projekta bit će sagrađeno pet novih mostova i rekonstruirano sedam postojećih, premještene sve postojeće instalacije (vodovod, kanalizacija, plinovod, elektroenergetski i telekomunikacijski vodovi) i uklonjeni postojeći objekti. Nakon provedbe tog projekta vlakovi će voziti brzinom do 160 km/h, kapacitet i propusnost prometnoga koridora bit će povećani, a bit će omogućeno i preuzimanje vlakova dužine do 750 m.

Uspostavljena veza između Đurmanca i Rogateca

Vozimo se u miru

U nedjelju 14. prosinca svi koji su imali priliku prisustvovati svečanosti u povodu ponovnog otvaranja pruge Đurmanec – Rogatec uvjerali su se koliko željeznica znači za taj kraj. Na svečanost u Đurmanec u dvije dupkom pune garniture Slovenskih željeznica doputovali su stanovnici Rogateca i mještani toga kraja.



Zbog velikog interesa dodatno je organiziran i prijevoz autobusima, a sve one mještane Rogateca koji nisu mogli ući u vlak općina je počastila besplatnom vožnjom na redovitim linijama toga dana. Stupanjem na snagu novoga voznog reda 2014./2015. ponovno je nakon više od dvadeset godina uspostavljen pogranični željeznički prijevoz na relaciji Đurmanec – Rogatec i na taj je način Celje ponovno povezano sa Zagrebom. Prigodna svečanost u povodu otvaranja pruge počela je u željezničkom kolodvoru Đurmanec. Uoči dolaska vlaka nakratko smo razgovarali s umirovljenim željezničarom Milanom Katalinićem.

/ Ne možeš zamisliti kako je ovo veliki dan za Đurmanec i cijelu ovu regiju. Kao telegrafist radio sam na željeznici četrdeset i pol godina i ovo svim željezničarima puno znači – rekao je.

Uoči dolaska vlaka, uz prugu se došetao fra Vlado Mustač, a dvije krcate kompozicije dovezao je strojovođa Peter Misija, ujedno načelnik Podčetrčka. Vlakom su doputovali ministar u slovenskoj vladi Zdravko Počivalšek, veleposlanica RH u Sloveniji Vesna Terzić te načelnici općina Rogatec i Hum na Sutli Martin Mikolič i Zvonko Jutriša. Obraćajući se skupu, župan krapinsko-zagorski Željko Kolar istaknuo je ulogu koji će pruga imati za razvoj gospodarstva toga kraja. Načelnici su razmijenili prigodne poklone, a fra Vlado Mustač rekao je kako su susjedi uvijek bili malo ispred nas te da nije dobro kad se povijest ponavlja.

/ No ovaj događaj i ponovno otvaranje pruge događaj je zbog kojeg je dobro da se povijest pokoji put i ponovi. Žao mi je da danas neću putovati vlakom, ali na skoro hodočašće u Sloveniju ići ćemo vlakom. I na kraju, vozite se u miru – rekao je fra Mustač.

U Rogatecu je također priređen svečani doček i organiziran prigodni program.

Načelnik Općine Hum na Sutli Zvonko Jutriša istaknuo je važnost

pruge koja ponajprije povezuje stanovnike, Hrvate i Slovence, u dolini Sutle.

/ Ono što je stalo prije dvadeset godina sada ponovno počinje. Željeznica povezuje i spaja i gospodarstva i ljude. Kada govorimo o povezivanju, svoju današnju suprugu upoznao sam 1972. na jednome putovanju vlakom prema Zagrebu. Od Rogateca do Zagreba sve smo dogovorili. I na kraju želio bih zahvaliti Vladi RH, a posebno ministru Siniši Hajdašu Dončiću te poželjeti što više vlakova – rekao je Jutriša.



Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša, kao i direktor Sektora putničkog prijevoza SŽ Boštjan Kera, nisu krili zadovoljstvo zbog činjenice kako je željeznica prihvaćena s obje strane granice. Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić istaknuo je kako je prošlo sedamnaest godina od posljednjih vožnji vlakom tom prugom.

/ Granica je podijelila ljude, a ovdje stanovnici nikada granicu nisu doživljavali kao barijeru. S hrvatske strane granice zaposleno je 2500 ljudi, a tu su i važni gospodarski subjekti koji će koristiti željeznicu. A trebalo je tako malo da se uspostavi željeznička veza... I na kraju želim istaknuti da uopće nije važno koji će prijevoznik voziti prugom, hoće li to biti HŽ Putnički prijevoz ili Slovenske željeznice – rekao je ministar.

HŽ Putnički prijevoz je s Putničkim prijevozom Slovenskih željeznica u promet uveo četiri pogranična vlaka slovenskih željeznica na relaciji Đurmanec – Rogatec i obratno. Iz Đurmanca putnici ostvaruju veze prema Zaboku, a iz Zaboka dalje prema Zagrebu i Varaždinu. Uz to osam vlakova na pruži Zabok – Đurmanec produljit će vožnju do/od stajališta Hromec. S prvim izmjenama voznog reda u veljači 2015. bit će uvedeni dodatni vlakovi koji će na toj relaciji produljiti vožnju do stajališta Hromec. Uvođenjem pograničnih vlakova nakon 20 godina ponovno je uspostavljen putnički prijevoz na tome graničnom prijelazu.

Putnici koji putuju iz smjera Zaboka prema Rogatecu i obratno predsjedaju u Đurmancu, a vožnja na relaciji Đurmanec – Rogatec traje oko pola sata.

Stupanjem na snagu novoga voznog reda, u nedjelju 14. prosinca za promet je otvoreno i novo željezničko stajalište Pristava Krapinska između kolodvora Sveti Križ Začretje i Krapina.



/ Piše: Vlatka Škorić
/ Foto: Sanja Paić

»Vlak je uvijek brži« u OŠ »Đurmanec«

»Kad idem preko štreke, gledam preko pruge«

U povodu otvaranja za promet pruge Đurmanec – državna granica sa Slovenijom, u petak 12. prosinca u Osnovnoj školi »Đurmanec« održana je akcija »Vlak je uvijek brži«, u sklopu koje su djeca od prvih do četvrtih razreda upozorena na vlakove koji po toj pruzi počinju voziti 14. prosinca.

Kroz razgovor djeci je približena opasnost koja prijete prilikom šetnje uz prugu i prelaženja preko pruge, jer većina njih, da bi došla u školu, mora prijeći prugu na željezničko-cestovnom prijelazu osiguranom prometnim znakovima »Stop« i »Andrijin križ« te cestu koja se proteže paralelno s prugom.

Djeca su pokazala visoku razinu svjesnosti o opasnostima koje prijete uz prugu, bez obzira na to što su od svojeg rođenja navikla hodati prugom, igrati se na pruzi i prelaziti prugu bez većeg opreza jer su znala da prugom neće naići vlak.

Male stanovnike Đurmanca i okolice roditelji i učiteljice već su pripremili za promet vlakova po nekada »mrtvoj« pruzi pa je jedan dječak rekao:



/ Mama i tata su me upozorili na to da kada idem preko štreke, pogledam lijevo i desno preko pruge, uvjerim se da nema *cuga* i onda prijeđem na drugu stranu.

S djecom se razgovaralo i o opasnostima koje nose igra uz prugu i penjanje na vagone te o bontonu u kolodvoru i vlaku, a posebna pozornost usmjerena je na opasnosti koje prijete prilikom nošenja slušalice u prometu. Na kraju školskoga sata djeca su nagrađena prigodnim promotivnim materijalom.

Pregled zbivanja u 2014.

Godina novih projekata i najave novih vlakova

Na kraju još jedne godine osvrnuli smo se unazad i sastavili pregled najvažnijih poslovnih aktivnosti HŽ-ovih društava koje su obilježile godinu na izmaku. Tek sada se može vidjeti koliki je opsežan posao napravljen na obnovi pruga i potpisivanju ugovora koji će znatno utjecati na željezničku uslugu u razdoblju koje dolazi.

Siječanj

Prvi put nakon niza godina poslovni plan za 2014. donesen je u prosincu 2013. Njegova glavna odrednica bila je ta da je nakon uloženi 1,5 milijardi kuna u 2013. godini, što je bilo tri puta više nego što je bilo uloženo u 2012., predviđao investicije od 2,69 milijardi kuna. Međutim, tijekom godine kroz rebalans Plana, a zbog nedostatka novca u proračunu i neodobrenih jamstava za kredite, očekuje se da će ovogodišnje investicije završiti na 1,2 milijardi kuna. Nakon što je krajem prosinca 2013. objavljen natječaj za projekt gradnje pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno, početkom siječnja objavljen je i natječaj za izradu projekta obnove pruge Okučani – Vinkovci, a oba projekta sufinancirana su sredstvima iz EU-ovih fondova. Nekako u isto vrijeme završena je obnova podruma i temelja kolodvorske zgrade u Bjelovaru, a ugrađeni su nova kanalizacija i vodovod jer je voda godinama ugrožavala stabilnost zgrade. Obnova okoliša nastavljena je u proljeće.

Najvažniji događaj u siječnju zbio se 30. siječnja kada je na zagrebačkome Glavnom kolodvoru, u nazočnosti predsjednika i potpredsjednika Vlade RH te ministra pomorstva, prometa i veza, potpisan ugovor između HŽ Putničkog prijevoza i tvrtke »Končar-električna vozila« o nabavi 32 elektromotorna vlaka te 12 dizel-električnih vlakova. Ugovor je vrijedan 1,63 milijarde kuna, a prvi vlakovi očekuju se na hrvatskim prugama 2015. godine.



Nakon potpisivanja ugovora

Veljača

Veljača je počela u znaku ledene kiše u Gorskoj kotaru koja je zaustavila promet i nanijela velike štete infrastrukturnome sustavu koje su procijenjene na više od šest milijuna kuna.

U veljači je potpisan kolektivni ugovor HŽ Carga koji je potpisao samo jedan većinski sindikat – Sindikat strojovođa Hrvatske.

U veljači su nastavljeni radovi na obnovi dionice između Skrada i Moravica i u stajalištu Buzin, a sanirana su i klizišta na varaždinskoj pruzi.

HŽ Putnički prijevoz potpisao je s odabranom zajednicom ponuditelja ugovor o implementaciji novoga integralnog sustava prodaje i rezervacije karata vrijedan 43,3 milijuna kuna. Novi sustav obuhvaća uvođenje centralnog sustava za prodaju karata koji podržava *on line* prodaju karata kroz portal i aplikaciju za pametne telefone, a bit će uvedena i prodaja karata na stabilnim automatima. Kondukteri će dobiti 580 mobilnih terminala, a na prodajnim mjestima bit će postavljeno 222 terminala.

Ožujak

U eri velikih projekata na sisačkome prometnom pravcu našao se i jedan financijski manje zahtjevan, ali zato vrlo važan za lokalnu zajednicu i korisnike. Riječ je o nathodniku u kolodvoru Sisak Caprag koji je u rad svečano pušten početkom ožujka. S prvim proljetnim danima intenzivirani su radovi na remontima pruga Dugo Selo – Borongaj, Velika Gorica – Turopolje i Kistanje – Benkovac, a dovršavali su se radovi na dionici Zagreb GK – Klara.

Travanj

Početkom travnja završena je obnova kolodvora Okučani u sklopu projekta obnove pruge Okučani – Novska financiranog EU-ovim sredstvima, a predstavljen je i vrlo važan projekt obnove rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka na relaciji Dugo Selo – Novska. S potencijalnim željezničkim i lučkim projektima upoznalo se i visoko izaslanstvo Republike Kine koje je obišlo Zagreb Glavni kolodvor i Karlovac, provozalo se vlakom do Karlovca i obišlo riječku luku. Tijekom travnja izvedeni su veliki radovi na mostovima »Glogovac«, »Vrbova« i »Kamenica« na slavonskobrodskome području, u Fužinama je uklonjen provizorij na mostu »Ličanka«, a radilo se u kolodvoru Moravice i na dionici Moravice – Skrad.

Krajem travnja u Varaždinu je potpisan Sporazum o partnerstvu u sklopu projekta razvoja integriranoga prijevoza putnika i intermodalnoga prijevoza na području regije sjeverne Hrvatske kojim se ponovno oživljavaju aktivnosti na uvođenju integriranoga prijevoza na području Varaždinske, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije. Tijekom travnja javnost se bavljala traženjem novog slogana HŽ Putničkog prijevoza na natječaju za studente. Očito otvoren u krivome trenutku, natječaj je bio tema višednevne *zezancije* na twitteru koju su prenijeli i drugi tiskani i audio mediji te portali. Primjer izbora novog slogana zaslužio je mjesto u viđenijim »primjerima slučaja« na visokim školama marketinga i PR-a. Barem nešto! A sve se poklopilo sa štrajkom zaposlenika HŽ Carga koji je organiziran u znak prosvjeda zbog najavljenog otpuštanja 800 radnika koji su proglašeni tehnološkim viškom.

Svibanj

Dugotrajne i obilne kiše u Hrvatskoj i susjednim zemljama uzrokovale su katastrofalne poplave u kojima su stradala cijela mjesta u Vukovarsko-srijemskoj županiji, a za promet su bile zatvorene pruge Nova Kapela-Batrina – Pleternica – Velika, Otok – Brčko i Strizivojna-Vrpolje – Šamac, ali i dionice pruge na koridoru RH1. Budući da su u dva dana tisuće ljudi ostale bez domova, cijela se Hrvatska udružila u prikupljanje pomoći, a jedinstvo su iskazali i željezničari koji su prikupljali pomoć i odvozili ga u prihvatne centre u Otoku i Cerni. U ostalim dijelovima Hrvatske koji nisu bili pogođeni poplavama, u svibnju su intenzivirani radovi na remontima od Dugog Sela do Borongaja, od Đurmanca prema državnoj granici, između Brod Moravica i Moravica, Zadra i Benkovca.

Lipanj

U Zagrebu i Slavonskome Brodu održano je 6. međunarodno savjetovanje Hrvatskog društva željezničkih inženjera na temu »Ulaganja u željeznicu kao podrška razvitku gospodarstva«. Održano je 30-ak izlaganja podijeljenih u nekoliko tematskih skupina, a prvi dan završio je okruglim stolom na temu »Perspektive hrvatske i regionalne željezničke mreže u sklopu nove infrastrukturne politike EU« na kojemu su domaći i strani stručnjaci redom zaključili da iz strateškog odlučivanja treba isključiti politiku, a uključiti struku te da se potrebe za novim investicijama trebaju sagledati iz perspektive korisnika. Drugi dan savjetovanje je nastavljeno u Slavonskome Brodu i na njemu su prikazana investicijska ulaganja u koridor RH1 te predstavljene mogućnosti željezničke industrije na području modernizacije infrastrukture i povećanja prijevoznih potencijala operatora. U lipnju je u Splitu održano i savjetovanje o socijalnome dijalogu na području zapadnog Balkana, što je bio prvi susret takve vrste koji je okupio šezdesetak sindikalnih predstavnika i predstavnika poslodavaca iz desetak zemalja.

Srpanj

U srpnju je došlo do promjene u Upravi HŽ Infrastrukture. Dužnosti su razriješeni predsjednik Darko Peričić i tri člana Uprave: Marko Car, Nikola Ljuban i mr. sc. Rene Valčić. Istodobno je novom predsjednicom Uprave imenovana Renata Suša.

U Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture prvi je put javnosti predstavljen Nacrt strategije prometnog razvitka RH, a u Kninu su počeli opsežni radovi na uvođenju sustava telekomande na ličkoj pruzi. HŽ Putnički prijevoz na natječaju je odabrao svoj novi slogan »Putovanje s pogledom« koji je u medijima ostao manje zapažen od samog natječaja.

U srpnju je održan i niz kulturnih događanja vezanih uz željeznicu. Muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević« pobijedila je na večeri novih skladbi na festivalu dalmatinskih klapa u Omišu, slikarica Ivanka Piplica dobila je zlatnu medalju na 30. FISAIC-ovoj izložbi u Poljskoj za rad u kategoriji ulja na platnu, u Zagreb Zapadnom kolodvoru održano je scensko događanje »Krlježine ratne adrese«, a HKUD »Željezničar« iz Zagreba promoviran je u kategoriju folklornih ansambala, što ih je svrstalo među najbolje folklorne u Gradu Zagrebu i Županiji zagrebačkoj.

Kolovoz

Tijekom kolovoza nastavljeni su intenzivni radovi na svim radilištima na prugama, a medijski posebno zanimljivo bilo je montiranje nove mosne konstrukcije na mostu »Jelenski Jarak« kraj Vrbovskog, na pruzi Ogulin – Moravice. Od 23. do 25. kolovoza na toj dionici izvedeno je nekoliko važnih i sinkroniziranih radova na remontu tijekom jedinstvenog zatvora pruge na cijeloj dionici.

U kolovozu je održan bilateralni sastanak uprava HŽ Infrastrukture i SŽ Infrastrukture na kojemu je dogovorena intenzivnija suradnja na rješavanju svih otvorenih pitanja. Obilježena je i 40. obljetnica velike željezničke nesreće u Zagreb Glavnom kolodvoru. Krajem kolovoza počela je i obnova dionice Koprivnica – Botovo – državna granica vrijedna 116 milijuna kuna.

Rujan

Obilne kiše koje su pale u kolovozu i rujnu donijele su velike poteškoće i željezničkome prometu. Zbog odrona i poplavljenih pruga sredinom rujna bile su zatvorene pruge Pleternica – Požega, Čakovec – Mursko Središće, Karlovac – Kamanje i Lipovljani – Banova Jaruga. Goleme količine padalina uzrokovale su 11. rujna i odron stijene na prugu između Labina Dalmatinskog i Kaštel Staroga zbog čega je iz tračnica iskočila lokomotiva putničkoga vlaka. Tom prilikom lakše su ozlijeđeni strojovođa i pomoćnik strojovođe, dok nitko od putnika nije stradao.

Krajem rujna u Berlinu je održan sajam prometa i željezničke industrije Innotrans na kojem je izlagalo više domaćih tvrtki, a najveću pozornost izazvali su proizvođači ALTPRO-a i novi samohodni vagon za rasute terete Radionice željezničkih vozila iz Čakovca.

Listopad

Početak listopada obilježen je Dan HŽ-a, i to proslavom stote obljetnice HKUD-a »Željezničar« iz Zagreba i promocijom dviju poštanskih marki iz serije »Lokomotive«.

Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša u Grazu je predstavila željezničke projekte koji se financiraju iz EU-ovih fondova, a potpisan je i protokol o komuniciranju s Državnom upravom za zaštitu i spašavanje (DUZS) koji omogućuje učinkovitiji protok informacija tijekom izvanrednih događaja.

HŽ Putnički prijevoz dobio je potvrdu o sigurnosti koja dokazuje da vozni park HŽ Putničkog prijevoza udovoljava svim tehničkim uvjetima i standardima, a Pružne građevine dobile su posao u Sloveniji u sklopu međunarodnog konzorcija koji uvodi GSM-R i ETCS na pruzi između Dobove i Ljubljane. Taj projekt financira se iz EU-ovih fondova. U listopadu su se naveliko izvodili radovi na obnovi pruga u Slavoniji, kolodvor Beli Manastir je završen, obnavlja se kolodvor Tovranik, pred završetkom su nadstrešnice i peroni u Slavonskome Brodu i Vinkovcima.

Studenj

Studenj je počeo tužno. Na ŽCP-u u Otoku poginuli su majka, dvoje djece te njihov kućni prijatelj, a otac i sin su teško ozlijeđeni. Trenutak vozačeve nepažnje zauvijek je odredio sudbinu dviju obitelji, ali i u medijima pokrenuo lavinu napisa o potrebi ulaganja u povećanje razine sigurnosti na ŽCP-ima. Ove godine će oko 20 ŽCP-a biti osigurano svjetlosno-zvučnom signalizacijom, dok se sljedećih godina planira ugradnja uređaja za osiguranje na 50 ŽCP-a godišnje. Početkom studenoga u Vukovaru je predstavljen projekt obnove i elektrifikacije pruge Vinkovci – Vukovar koja se financira iz EU-ovih fondova. Projektiranje je počelo krajem 2013., a traje do kolovoza 2015. godine. Izrađena dokumentacija poslužit će za apliciranje za sredstva za provedbu tog projekta, također iz EU-ovih fondova.

Ove godine obilježava se 10 godina djelovanja Intermodalnoga promotivnog centra Dunav – Jadran, pa je tim povodom bio organiziran VIII. forum IPC-a koji je okupio stotinjak prometnih stručnjaka, znanstvenika, političara i gospodarstvenika koji su dali svoj doprinos na temu »Transformacija prometnog sustava Hrvatske intermodalnim prijevozom u globalno intermodalno čvorište«.

U studenome je održan i sastanak direktora skupine G-4 koja okuplja 14 željeznica s područja između Dunava i Jadrana, a trenutačno skupinom predsjedava HŽ Infrastruktura.

Prosinac

Prosinac je za željezničare poseban mjesec, i to zbog promjene voznoga reda ali i pojačanog opsega prometa za blagdane. Kao rezultat pojačane obnove pruga tijekom 2014. godine, voznim redom 2014./2015. predviđeno je povećanje brzine na ukupno 118,8 km odnosno 4,5 posto pruga. Istodobno je na 44,9 km pruge (1,7 posto) brzina smanjena jer dio dionica nije ušao u program održavanja zbog ograničenog novca za održavanje. Trase vlakova u putničkom i teretnom prijevozu izrađene su i usuglašene sa zahtjevima željezničkih prijevoznika. Uz dosadašnje nacionalne prijevoznike HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo, u novome voznom redu za teretni prijevoz prvi put su se pojavili i drugi prijevoznici sa zahtjevom za trasom u godišnjem voznom redu. Tri nova operatora su Adria Transport d.o.o., hrvatska tvrtka sa slovačkim vlasnicima, mađarski Rail Cargo Carrier (RCC) Kft iz Budimpešte te austrijski Rail Transport Services GmbH iz Graza.

Podregija Split

Predstavljene razvojne mogućnosti

U sklopu obilaska regionalnih jedinica Uprava HŽ Putničkog prijevoza sa suradnicima je 5. prosinca posjetila podregiju Split regije Jadran. Nakon sastanka sa zaposlenicima podregije predstavnici HŽ Putničkog prijevoza održali su sastanak u Uredu gradonačelnika Splita u kojemu ih je dočekao Ivo Baldasar.



Uz predsjednika Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražena Ratkovića i člana Uprave mr. sc. Sinišu Balenta sa suradnicima, na sastanku s predstavnicima podregije Split bili su Goran Knezović, zamjenik šefa podregije Split; Ivan Liović, glavni referent za logistiku i izvršenja prijevoza, i Ivan Vuleta, šef vuče.

Nakon što je predsjednik Uprave predstavio osnovne smjernice Plana poslovanja za 2015. i ukratko rekapitulirao poslovanje u 2014., na sastanku se raspravljalo o mogućnostima za razvoj integriranoga gradsko-prigradskog prijevoza, kao i mogućnostima za skupna putovanja učenika i turista. Direktor Prodaje Tomislav Šabić predstavio je Plan prodaje za 2015. i naglasio važnost aktivnijeg uključivanja u prodajne procese, kojima će se promovirati ponude

prijevoza i putovanja koje će rezultirati povećanjem broja putnika i privlačenjem najmlađih sugrađana putovanju vlakom.

Predstavnici podregije Split aktivno su se uključili u promociju dječjega božićnog vlaka »Tin-express« te su organizirali devet vožnji na relacijama Kaštel Stari – Split i Drniš – Knin. Na sastanku su istaknuti i problemi pri naplati karata u autobusima koji voze na relacijama Knin – Zadar i Ploče – Metković, rezervaciji karata na relacijama prema jugoistočnoj Europi, kao i status nekretnina u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza na dalmatinskome području. S obzirom na ubrzane promjene i potrebu za većom fleksibilnošću, predloženo je da se valjanost iskaznice K-15 za povratna putovanja produlji na 60 dana.

Na sastanku kod gradonačelnika Splita predstavljen je projekt rekonstrukcije Istočne obale, koji će uz novu vizuru grada rezultirati učinkovitom organizacijom prometa i uvođenjem kongresnog turizma, čime bi se dodatno pružila potpora razvoju ugostiteljsko-turističkih djelatnosti. Projekt Istočne obale uključuje uređenje i gradnju željezničkoga i autobusnoga kolodvora te pripadajućih putničko-servisnih terminala (Kopilica i trajektna luka), kao i djelomično premještanje željezničkoga i autobusnoga kolodvora te ostalih sadržaja s područja Istočne obale u Kopicu. U vezi s time u Splitu je 11. prosinca održan sastanak na kojemu su bili predstavnici Grada, HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza, a na kojemu je dogovoreno da je zbog prometnih potreba u kolodvoru potrebno zadržati dva kolosijeka s peronima minimalne dužine 300 m. Gradonačelnik Baldasar predstavio je i planove za povezivanje željeznicom Zračne luke Split u Resniku, kroz koju prođe 1,25 milijuna putnika godišnje, i središta Splita tijekom sljedećega četverogodišnjeg razdoblja.

Predstavnici HŽ Putničkog prijevoza predstavili su projekte koji bi doprinijeli kvalitetnijoj prometnoj povezanosti Splita i okolnih mjesta (Omiš, Solin, Kaštela), što uključuje uvođenje integrirane prijevozne karte. Uz to raspravljalo se o projektima vezanima uz turističku sezonu s obzirom na povećan broj noćenja i najavu o povećanom uplovljavanju krucera u Split. Što se tiče povezivanja Zagreba i Splita, istaknuto je da je s novim voznim redom uveden još jedan par dnevnih vlakova te da će u ljetnoj sezoni uz četiri redovita vlaka voziti i četiri noćna vlaka koji će u svojem sastavu imati vagone s ležajima, vagone za spavanje i vagon za prijevoz praćenih vozila. Na kraju sastanka gradonačelnik je predstavio projekt »Advent u Splitu«, koji se održava na rivi, a koji bi mogao biti temelj za kvalitetnije povezivanje dva najveća hrvatska grada tijekom zimske sezone.

Seminar »Arhivi, knjižnice i muzeji«

O povijesti voznih redova

U Rovinju je od 26. do 28. studenoga održan 18. seminar »Arhivi, knjižnice i muzeji« na kojemu su iz HŽ Infrastrukture sudjelovale ravnateljica Hrvatskog željezničkog muzeja Tamara Štefanac i voditeljica stručne knjižnice Božena Babić.

U tri dana održan je niz stručnih predavanja, radionica i okruglih stolova na teme koje su vezane uz naslov seminara »Globalno i lokalno, lokalno i globalno – GLOCAL«, a to su teorijske postavke, razine opisa, istraživanja, standardi, smjernice, dobra praksa, projekti i programi.

Među 25 izloženih stručnih radova zapaženo predavanje održala je ravnateljica HŽM-a Tamara Štefanac na temu »Postanak, korištenje i budućnost voznih redova Hrvatskog željezničkog muzeja« u kojemu je objasnila što je vozni red i koju on ima važnost u baštinskim ustanovama. Osvrnula se na povijest voznih redova te pokazala kako su se reklamirali turistička ponuda grada Zagreba te vozni red parobroda kroz željezničke vozne redove još 1902. godine. Zbirka voznih redova počela se skupljati 1991. godine, a 2008. upisana je u registar kulturnih dobara. Njezina je vrijednost u tome što se kroz vozne redove mogu promatrati povijest zavičaja, regionalnog i međunarodnog prijevoza, gospodarska povijest, povijest poštanskog, pomorskog i riječnog prometa te povijest nakladništva, turizma i marketinga, a o grafičkome dizajnu da i ne govorimo!

/ Piše: Vlatka Škorić

Obnova pulskog kolodvora

Pazi se na svaki detalj

Ako vremenske prilike budu povoljne, do kraja siječnja 2015. bit će završena obnova zgrade pulskog kolodvora. Nakon obnove zgrada će imati vrlo sličan izgled kakav je imala kada je sagrađena 1866. za potrebe tadašnje Austro-Ugarske Monarhije i njezinih vojnih planova u pulskoj luci.



Obnova kolodvorske zgrade u Puli počela je u listopadu ove godine i trebala bi biti završena u ožujku 2015. Obnova je vrijedna 2,1 milijun kuna. Projekt obnove izradila je Ljiljana Malinar Ivanković iz Željezničkoga projektnog društva (ŽPD). Investitor je HŽ Infrastruktura, radove izvodi »Leo Grad«, a nadzor obavlja Jasna Čop Nuić iz Građenja HŽ Infrastrukture. Radi se novo krovništvo, uređuje pročelje, obnavljaju kamene obloge i ornamenti, uređuje nadstrešnica, popločava 1. peron i okolica zgrade, na vrata i prozore ugrađuje se nova stolarija ...

Iza tih činjenica stoji složeni proces obnove u kojem se pazi na svaki detalj, od vrste pjeskarenja kamena, sa manje ili više kvarcnog pijeska ili čelične sačme, preko načina obrade »metalnih stupova nosača pokrova nadstrešnice s dekorativnim kapitelom i lučnim proširenjima« koji je »pojela« korozija do boje pročelja i drvenine. Bila sam svjedokom jedne od koordinacija investitora, izvođača i

nadzora na gradilištu kada se projektantica Malinar Ivanković penjala po skelama, provjeravala i fotografirala načine na koji se obnavljaju kameni ornamenti, voditeljica Odsjeka za prostorno planiranje i graditeljsko nasljeđe grada Pule Belić Raulić birala boju drvenine, a nadzornica Čop Nuić tražila rješenje kako da se u zid i pod cestu ispred zgrade premjeste energetski kabeli koji sada vise s pročelja. Tako će biti sve dok ne bude usuglašen svaki sporni detalj na zgradi. Primjer je to obnove zgrade koja se radi pod paskom »zaštitara«, mada ovdje nije riječ o klasičnome konzervatorskom nadzoru.

Naime, zgrada pulskoga kolodvora nije upisana u registar kulturnih dobara RH kao mnoge naše zgrade, ali se obnova izvodi pod paskom Odsjeka za prostorno planiranje i graditeljsko nasljeđe grada Pule jer je kolodvor Generalnim urbanističkim planom grada Pule uvršten u 3. kategoriju zaštite, zajedno sa svim građevinama iz »austrijske Pule« i njezine industrijske baštine. Što to točno znači rekla nam je Barbara Belić Raulić, voditeljica Odsjeka:

/ To znači da je kolodvor građevina ambijentalne vrijednosti za grad Pulu, da je građevina koja se može sanirati i tipološki obnoviti metodama znanstvene obrade s mogućnošću vraćanja građevine u izvorno stanje te da se mogu očuvati izvorni elementi pročelja s mogućnošću adaptacije, a na kojima je dozvoljeno rušenje neadekvatno sagrađenih suvremenih dodataka na građevini. Također, prilikom obnove moguće je preoblikovati one arhitektonske elemente i dijelove koji

nisu bitne determinante njihova oblikovanja u odnosu na vrijeme nastanka. S izvođačima i nadzorom imamo zadovoljavajuću komunikaciju i vjerujemo da ćemo obnovom dobiti još jednu reprezentativnu zgradu u gradu, čija će ljepota dobiti na značenju dovršetkom projekta uređenja rive koji predviđa i obnovu tramvajske pruge i uvođenje povijesnog tramvaja koji bi iz kolodvora rivom vozio prema Brodogradilištu.

Ni šef kolodvora Darko Milohanić, koji je ljetos iz Kanfanara došao voditi pulski kolodvor, nije krio zadovoljstvo:

/ Jedva smo dočekali obnovu. Suradnja s izvođačima je izvrsna i veselimo se novome izgledu zgrade.

Na komentare zlobnika da obnavljamo kolodvor, a putnika i vlakova nema, šef je odmahnuo rukom i rekao da se vlakom vozi puno učenika i radnika, a u ljetnoj sezoni sezonski vlakovi su puni. Istrani i njihovi gosti zaslužuju kolodvor dostojan kulture i povijesti grada kakav je Pula.

Drugi o nama

/ Piše: Toma Bačić

Kritike na račun voznog reda

Većina relevantnih željezničkih časopisa je u svojim mrežnim i tiskanim izdanjima izvijestila o otvaranju željezničke pruge Đurmanec – Rogatec. U tiskovinama objavljeni su detaljni članci o cijeni radova, samoj pruži kao i o izvođačima te je izražena nada u bolje povezivanje graničnih regija Hrvatske i Slovenije željeznicom. Izraženo je i čuđenje nad činjenicom da HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) nije zainteresiran uvesti veći broj vlakova prema Rogatecu ili Celju. Tekst o toj pruži objavili su i međunarodni medij »Railway Gazette International«, kao i britanski časopis »Today's Railways«. Nekoliko časopisa namijenjenih ponajprije putnicima i zaljubljenicima

u željeznicu kritiziralo je novi vozni red HŽPP-a nazivajući ga lošim i krajnje neprilagođenim. Stranci ponajprije kritiziraju nemogućnost uspostavljanja nekih očito potrebnih veza, primjerice situacije u kojima neki vlak stiže u kolodvor nekoliko minuta nakon odlaska drugog vlaka s kojim bi mogao uspostaviti vezu. Stranci tako nešto nazivaju smiješnim i sumnjaju na pogodovanje autobusnim prijevoznicima, jer s obzirom na popunjenost hrvatske željezničke infrastrukture nije vjerojatno da vozni red ne može biti bolji! Osobito kritički prema lošem voznom redu pisali su britanski željeznički mediji, napominjući da u ostalim europskim državama tako nešto nije moguće!

Norma ISO 9001:2008

HŽ Infrastruktura uspješno prošla recertifikacijski audit

Krajem ove godine ističe trogodišnji certifikat kojim se potvrđuje da je HŽ Infrastruktura uspostavila sustav upravljanja u skladu sa zahtjevima norme HR EN ISO 9001:2008, i to za područja upravljanje željezničkom infrastrukturom, organiziranje i reguliranje željezničkog prometa, održavanje i osuvremenjivanje infrastrukture, upravljanje sigurnošću i kontrola nad sigurnim tijekom prometa.



Dražen Kaužijar

Kako bi se uspostavili sustav upravljanja HŽ Infrastrukture održavao i unapređivao nakon završetka godine, od 17. do 21. studenoga certifikacijska kuća DNV-GL provela je recertifikacijski audit. Tijekom audita kontrolirana su područja odgovornosti Uprave HŽ Infrastrukture, razine uspostavljenosti sustava upravljanja kvalitetom, razvoja poslovnih procesa i aplikacijskih sustava, pristupa infrastrukturi, organizacije i regulacije prometa, nabave, interne kontrole poslovanja,

unutarnje komunikacije, službe za EU fondove, zaštite na radu, zaštite okoliša i zaštite od požara te regionalnih jedinica Zapad i Sjever. Tim povodom razgovarali smo sa šefom Odjela upravljanja kvalitetom dr. sc. Draženom Kaužijarom.

/ Tijekom audita prepoznato je pet pohvala, 18 opservacija i 17 područja za poboljšanje. Možete li komentirati te stavke? Je li to napredak ili nazadovanje u odnosu na prethodne audite?

/ Te stavke odnose se na nalaze u auditu kojih je bilo nešto više nego tijekom prethodnih audita. Nije moguće usporediti je to napredak, ali ti nalaze svakako potvrđuju stabilnost sustava upravljanja u društvu. Pohvale je zaslužilo pet aktivnosti, a među njima je i izrada novog pravilnika o sustavu upravljanja kvalitetom HŽ Infrastrukture, čime je tradicionalni sustav upravljanja usklađen sa sustavom upravljanja prema normi ISO 9001 te je napravljena poveznica s vlasnicima procesa upravljanje rizicima i upravljanje poslovnim procesima. Pohvaljene su i aplikacija za upravljanje procesima te smjernice za poslovno planiranje za 2014. jer je u njih uvršteno definiranje rizika te su odgovorne osobe opisno identificirale rizike koji se mogu pojaviti tijekom provedbe ciljeva organizacijskih cjelina. Pohvaljena je i Strategija upravljanja rizicima u kojoj su definirani

rizici, strateški i operativni ciljevi, proces upravljanja rizicima te tipologija rizika s pet glavnih skupina.

/ Osim pohvala, certifikacijska kuća prepoznala je i pozitivne pokazatelje. Na što se oni odnose?

/ Pozitivni pokazatelji odnose se na nekoliko »administrativnih«, ali i vrlo »opipljivih« aktivnosti. Među administrativnima napomenuo bih provođenje višekratnih audita unutar HŽ Infrastrukture (prosječno 20-ak audita godišnje) te audita druge strane kod dobavljača, npr. u Pružnim građevinama. Napravljen je iskorak u približavanju sustava upravljanja kvalitetom kroz Pravilnik o sustavu upravljanja kvalitetom HŽ Infrastrukture koji je odobrila Uprava, a koji je izrađen na temelju odredaba Pravilnika o izradi i objavljivanju općih akata. Uočeni su i primjeri vrlo dobre interne komunikacije na razini pojedinih organizacijskih jedinica i u timskome radu u Regionalnoj jedinici Sjever. Pohvaljen je i odabir dobavljača za aplikaciju za upravljanje imovinom i resursima HŽ Infrastrukture koji je u tijeku, a čime će se osigurati jedinstvena baza te preduvjeti za kvalitetno upravljanje.

/ A koje su konkretne aktivnosti pohvaljene?

/ Zamiječena je rekonstrukcija mosta »Ličanka« u Fužinama, kojom je omogućeno povećanje osovinskog pritiska za 2,5 tona po osovini, što omogućuje bolju iskoristivost kapaciteta teretnih vlakova. Znatno su bolji i operativni ciljevi i očitani rezultati Regionalne jedinice Sjever u odnosu na ciljeve postavljene na globalnoj razini. Tako je, na primjer, globalni cilj Organizacije i regulacije prometa smanjivanje zakašnjenja u teretnome prijevozu na razinu ispod 100 minuta na 100 kilometara, a cilj RJ Sjever na 58-63 minuta. Taj cilj određen je na temelju očitanih vrijednosti i u 2014. utvrđeno je 10-postotno skraćivanje vremena kašnjenja. Također, u RJ Sjever provedena je detaljna analiza radnog vremena te je kao poseban cilj navedeno smanjenje broja prekovremenih sati u prometnome sektoru za 35 % u odnosu na 2013. godinu. Pohvaljeni su i migracija IST aplikacije na Windows okruženje, kao i revizija svih aplikacija i licencija unutar društva koja je u pripremi.

/ Tijekom recertifikacijskog audita utvrđene su i neke opservacije i područja za poboljšanje. Koja su to područja?

/ Na području sustava upravljanja zamiječeno je sedam opservacija i šest područja za poboljšanje na povezivanju dokumentacije (internih akata), procesa i rizika u cilju kontinuiranog poboljšanja. Na području planiranja, ciljeva i kontrole utvrđene su tri opservacije i dva područja za poboljšanje, a na području interne komunikacije četiri opservacije i pet područja za poboljšanje plus prijedlog za oznake certifikata. Na području resursa (ljudskih, okruženja, infrastrukture, informatike) utvrđena su tri područja za poboljšanje. Na području integriranih sustava upravljanja utvrđene su dvije opservacije i jedno područje za poboljšanje, dok su na području proizvoda i nabave utvrđene dvije opservacije.

/ Kakvo je stanje s nesukladnostima?

/ Tijekom recertifikacijskog audita nije pronađena ni jedna nesukladnost, ali nema ni znatnijih promjena u odnosu na prethodni audit.

/ Koji su sljedeći koraci? Do kada vrijedi dobiveni certifikat i koje daljnje aktivnosti treba provoditi da bismo i ubuduće zadržali certifikat?

/ Osim nalaza iz certifikacijskog audita, podloga za konkretnije aktivnosti u 2015. temelji se na odredbama Pravilnika o sustavu

upravljanja kvalitetom HŽ Infrastrukture kao i usvojenim izlaznim podatcima preispitivanja upravljanja koje provodi Uprava Društva. Kako bi se vidjeli i veći pozitivni pomaci u unapređenju sustava upravljanja, veću odgovornost morat će preuzeti članovi Glavnog tima za kvalitetu koji su i nadređeni radnici u svojim organizacijskim jedinicama. Dobiveni certifikat vrijedi sljedeće tri godine.

Kako se s vremenom sustav upravljanja temeljen na normi ISO 9001 osuvremenjuje, mijenja se i fokus audita. Prije desetak godina težište je bilo na dokumentiranosti i zapisima, a danas je težište na uspostavi procesnog pristupa, a od 2015. nadalje težište će biti na upravljanju rizicima. Postoji veliki prostor za djelovanje na unapređenju internih akata, utvrđivanju procesne organizacije te upravljanju rizicima koje je tek u početnoj fazi. Tijekom 2014. usvojen je protokol o unutarnjoj komunikaciji i to je izvrsna podloga za traženje dobrih rješenja iz područja odgovornosti, ovlasti i komunikacije.

/ Možete li jednostavnim rječnikom reći što certifikat zapravo znači za poslovanje HŽ Infrastrukture?

/ U HŽ Infrastrukturi s uređenim sustavom upravljanja iz vremena tradicionalne željeznice s poluvojnim sustavom upravljanja u provedbi tehnoloških procesa rada nema znatnijih promjena radi dobivenog certifikata. Izvršni radnici u velikoj mjeri imaju dobro propisane radne procese i izvršavaju ih na visokoj razini. Ipak, i tu se zna dogoditi da je

sustav upravljanja narušen, kao na primjer kada brzokom o laganoj vožnji dođe na radno mjesto na kojemu nitko ne radi pa je ugrožena sigurnost prometa. Usklađivanje procesa rada s normom ISO 9001 i njezino poznavanje važno je za sve poslove koji se pozivaju na zakonske i podzakonske akte te direktive Europske unije jer su svi oni na početku napisani u skladu sa zahtjevima norme ISO 9001. Vrlo je jednostavno prepoznati organizacijske jedinice koje svoje procese nisu uskladile s normom ISO 9001. U tim organizacijskim jedinicama obično ćete čuti izlike poput: »Imam toliko posla da ne stignem planirati ništa«, »Pa tko još pita prijevoznike za mišljenje, ionako nam ništa ne plaćaju i ništa ne znaju«, »Mi u svojem poslu kontroliramo i ne zanima nas plan, to je sve propisano«, »To nije moja odgovornost, poslao sam dopis njima«... Certifikat najviše doprinosi poslovnome ugledu i statusu Društva u okruženju jer nema ni jednoga suvremenog željezničkog poduzeća koje nije certificirano prema normi ISO 9001. Također, tvrtke koje žele poslovati sa HŽ Infrastrukturuom na temelju zahtjeva norme ISO 9001 lakše se upoznaju s cjelokupnim sustavom i lakše mogu sklopiti dobre poslovne ugovore i razviti suradnju. Certifikat prema normi ISO 9001 podloga je za certificiranje i uspostavljanje drugih sustava upravljanja kao što su upravljanje okolišem, sigurnošću i zdravljem ljudi te sve značajnijim upravljanjem energetskom učinkovitošću i društveno odgovornim poslovanjem.

Intermodalni promotivni centar Dunav - Jadran

Deset godina IPC-a

Prije točno 10 godina, 15. prosinca 2004., u Zagrebu je osnovan Intermodalni promotivni centar Dunav - Jadran, nevladina i neprofitna udruga koja djeluje u cilju unapređivanja intermodalnoga prijevoza na jadransko-podunavskome prostoru, kako bi sve vrste prijevoza bile ekološki prihvatljivije, sigurnije i energetski učinkovitije. Tim povodom u Zagrebu je 15. prosinca održana svečanost na kojoj su podijeljena priznanja za desetogodišnju suradnju na promoviranju rada IPC-a.

Udruga je 11. ožujka 2005. primljena u Europsku intermodalnu udrugu (EIA) u Bruxellesu, a krajem 2005. Međunarodni žiri Europske intermodalne udruge dodijelio je IPC-u Dunav – Jadran posebnu nagradu za »intermodalni duh«. U ovih deset godina volonter IPC-a organizirali su osam foruma, dva okrugla stola i dvije međunarodne konferencije te izdali osam knjiga u kojima su naznačili projekte koji bi trebali doprinijeti razvoju intermodalnoga i integriranoga prijevoza u Hrvatskoj. Osim autorskoga tima IPC-a koji je sve to organizirao, na svim tim skupovima bilo je 130 govornika sa 170 izlaganja, među njima i 22 stranca. Svatko tko je u Hrvatskoj imao doticaj sa intermodalnim prijevozom i njegovim razvojem na neki je način bio obuhvaćen suradnjom s IPC-om.

Sjedište IPC-a Dunav – Jadran je u Zagrebu, a trenutno okuplja devet članica, i to 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. Predsjednica IPC-a je Re-

/ Piše: Vlatka Škorić

/ Foto: Zrinka Vranar



nata Suša, predsjednik Nadzornog odbora Tomislav Mihaljević, a glavni tajnik mr. sc. Dragutin Šubat.

Upravo su njih troje u ponedjeljak 15. prosinca 2014. u salonu Zagreb Glavnoga kolodvora pozdravili skup na kojemu se u povodu 10. obljetnice osnivanja okupilo mnoštvo bivših i sadašnjih članova, osnivača i podupiratelja, među kojima i šest bivših direktora HŽ Holdinga i HŽ Infrastrukture. Tom je prigodom glavni tajnik Šubat rekao to da su svi oni udahnuli dušu i tijelo IPC-u i radili na vrijednostima i projektima koji će kad-tad morati postati podloga za donošenje dugoročnih strateških odluka u prometu i industriji. Dodatna vrijednost je ta što je sav doprinos bio dobrovoljan, bez ijedne kune honorara, čime su uspjeli dokazati da još ima ljudi koji su spremni žrtvovati se za zajednicu.

Tridesetorici tvrtki-osnivača, podupiratelja te članovima autorskog tima čestitala je predsjednica IPC-a Renata Suša koja im je dodijelila zahvalnicu za promociju intermodalnoga prijevoza i rad IPC-a, a pojedincima i srebrnjake za uspomenu na deset godina rada.

Razgovor s Igorom Matulićem, predsjednikom Uprave Pružnih građevina

Poslovanje izvan granica Hrvatske

Uz poslove koje rade u Hrvatskoj, Pružne građevine (PG) uspjele su potpisati tri velika ugovora na slovenskome željezničkom tržištu, a očekuju se i rezultati javnog nadmetanja za posao u Bosni i Hercegovini. Rad na tržištima izvan Hrvatske jedno je od strateških opredjeljenja poduzeća.



Igor Matulić

/ Današnje Pružne građevine d.o.o. formirane su od tri poduzeća - Posita, Pružnih građevina te Remonta i održavanja pruga. Možete li nam nešto reći o tijeku tog procesa i koliko danas imate zaposlenih?

/ Pored ta tri društva koja su pripojena Pružnim građevinama, iz HŽ Infrastrukture izdvojeno je cijelo jedno poslovno područje, područje održavanja pružnog pojasa koje je također pripojeno PG-u. Pružne građevine su prije pripojenja tih društava imale do

150 zaposlenih, a nakon pripojenja njihov broj iznosi oko 2000. Dana 1. ožujka 2013. pripojeni su Posit i Remont, a u svibnju iste godine pripojen je dio HŽ Infrastrukture, mehanizacije i PROREG proizvodnja s većinom radnika.

Istodobno s pripojenjem tih društava nove Pružne građevine zaključile su s HŽ Infrastrukturom niz ugovora za čije su izvršenje angažirale sve svoje kapacitete. Ispunjene su sve ugovorima preuzete obveze i ostvarena je znatna dobit. Paralelno s tim poslom trebalo je raditi i na integraciji pripojenih društava te se odmah pristupilo izradi nove organizacijske strukture. Također paralelno vodili su se pregovori sa sindikatima o aneksu kolektivnom ugovoru. Cijeli taj proces trajao je čitavu godinu i uspješno je dovršen usvajanjem novog Pravilnika o radu, čiji je dio i Pravilnik o sistematizaciji. Cjelokupna organizacija uspješno je dovršena u jesen prošle godine. Pripojenjem smo postali najsnažnija i najiskusnija tvrtka u Hrvatskoj u području gradnje i održavanja željezničkoga infrastrukturnog pod-sustava, elektroenergetske kontaktne mreže, signalno-sigurnosnih uređaja i komunikacijskih sustava, održavanja, montaže i popravka svih vrsta pružnih vozila i mehanizacije te proizvodnje alata i opreme. Pružne građevine danas imaju zaposleno 2156 radnika, među kojima je 185 inženjera raznih struka: elektrotehničke, građevinske, strojarske, prometne i ostalih neophodnih u našoj djelatnosti i tehnološkome procesu.

/ U zadnje tri godine Pružne građevine sudjelovale su samostalno ili kao partner u velikim građevinskim radovima na hrvatskim pru-

gama. Možete li nam nabrojiti najvažnije i koji se radovi trenutno izvode?

/ Od kapitalnih radova u zadnje tri godine možemo izdvojiti rekonstrukcije mostova »Sava Zeleni«, »Ličanka«, »Kamenica«, »Glogovica« i »Vrbova«, radove na donjem pružnom ustroju dionica Križevci – Koprivnica, Lokve – Drivenik i Moravice – Skrad, rekonstrukcije kolodvora Beli Manastir, Plavno i Pađane, sanacije tunela »Popovo brdo«, »Dolovsko brdo« te »Lupinjak«, sanaciju usjeka ličke pruge, kapitalni remont dionica Zdenčina – Jastrebarsko, Križevci – Koprivnica i Turopolje – Velika Gorica, radove na ugradnji SS-uređaja SS2003 na dionici Đurđevac – Virje, projekt zamjene sustava električne vuče (ISEV) Moravice – Rijeka – DG te ugradnju kolodvorskog uređaja Thales za Projekt Liku.

/ HŽ Infrastruktura planira obnoviti pruge, uglavnom sredstvima iz EU-ovih fondova, no s obzirom na aktualne propise, Pružne građevine se ne smiju javljati na te natječaje. Koliko vam to otežava poslovanje i uspijevate li to kompenzirati?

/ To nam znatno otežava poslovanje u širem okruženju no odlučni smo u daljnjem razvoju i osvajanju tržišta u regiji ali i širem okružju. Nedavno smo sklopili tri nova ugovora u Sloveniji. Sudjelovali smo i na natječaju u BiH, koji financiraju europske institucije. U budućnosti ćemo se još snažnije okrenuti tržištima u regiji i inozemstvu te novim tržištima unutar RH.

/ U posljednje vrijeme uspeli ste dobiti dva posla u Sloveniji i natjecali ste se u BiH. Jesu li na vidiku kakvi novi ugovori i koliko vam ti poslovi pomažu u poslovanju?

/ Zapravo, riječ je o tri ugovora. To su radovi na uvođenju digitalnoga radijskog sustava (GSM-R) na slovenskoj željezničkoj mreži, izvođenju zemljanih radova na ugradnji kabelaške kanalizacije i kabliranju na dionicama DG – Dobova – Ljubljana i Jesenice – Nova Gorica te izvođenju građevinskih radova u sklopu projekta ugradnje uređaja ERMTS/ECTS na dionici Zidani Most – Ljubljana. Ti su ugovori strateški bitni i dio ciljeva poslovanja tvrtke.

/ Kako ste opremljeni?

/ Pružne građevine opremljene su svom opremom potrebnom za izvođenje svih vrsta radova koji se tiču željezničkoga infrastrukturnog podsustava. Posjedujemo respektabilnu stratešku pružnu mehanizaciju, tešku i laku građevinsku mehanizaciju, sitnu pružnu mehanizaciju i opremu za kontrolu vegetacije. Ustrojeni smo po poslovnim područjima koja su kapacitirana i organizirana na način da najučinkovitije i najkvalitetnije mogu odgovoriti postavljenim zadacima. Poslovna područja u cijelosti samostalno mogu obavljati svoju specijaliziranu djelatnost, a kod složenijih zahtjeva povezuju se u jednu učinkovitu tehnološku cjelinu.

/ Koliki su godišnji prihodi društva i poslujete li pozitivno?

/ Poslujemo pozitivno i očekujemo da će prihodi ostati na razini onih iz prošlih godina. Društvo je u prvih devet mjeseci 2014. osiguralo poslovnu stabilnost i mogućnost ostvarenja zadanih ciljeva te u skladu s time i ostvarilo pozitivan poslovni rezultat.

/ Možete li nam nešto reći o restrukturiranju poduzeća?

/ Restrukturiranje je u tijeku. Više o toj temi moći će se reći nakon što plan bude izrađen i usvojen.

Kratki podsjetnik na najljepši kršćanski blagdan

OVO MOŽDA NISTE ZNALI O BOŽIĆU

Prosinac je mjesec božićnoga blagdanskog ugođaja u kojemu dani neprekidno protječu u znakovitom oživljavanju davnih običaja, vjerovanja i legendi

Advent

Običaj izrade adventskoga vjenčića s četiri svijeće, koje se pale svake nedjelje došašća, potječe još od germanskih plemena koja su palila svijeće na vijencu od zimzelena u očekivanju proljeća, a kršćani su ga od njih preuzeli u srednjem vijeku.

Sveti Nikola/Santa Claus

Običaj darivanja djece na Svetoga Nikolu potječe iz 3. i 4. stoljeća prema legendi o svecu Nikoli koji je jednom siromašnom ocu, da bi mogao udati svoje tri kćerke, stavio u prozor vrećice u kojima je bio novac. Svakoga 6. prosinca djeca stavljaju svoje čizmice u prozor i dobivaju poklone. U Americi je poznatiji pod imenom Santa Claus (skraćeno od lat. naziva *Santa Nicolaus*) koji djeci donosi božićne darove. Sveti Nikola je zaštitnik putnika i mornara.

Djed Božićnjak/Djed Mraz

Ime Djeda Božićnjaka prvi put spominje se 1327. u jednom engleskom kazališnom igrokazu, a sam Djed Božićnjak potječe iz srednjovjekovnih crkvenih prikazanja. Američki Santa Claus spominje se tek 1809., a tvrtka Coca-Cola ga je 1931. uspješno predstavila kao svoj zaštitni znak u crvenoj i bijeloj boji. U blizini grada Rovaniemija, u finskoj Laponiji, nalazi se selo Djeda Božićnjaka koje godišnje posjeti pola milijuna ljudi. Tamo djeca mogu upoznati Djeda Božićnjaka, posjetiti Park sobova, poslati čestitku ili doživjeti polarnu svjetlost. Na svako pismo poslano Djedu Božićnjaku djeca od njega dobiju uvijek odgovor ako su poslala svoju adresu. Ako mu poželite napisati pismo ili samo poslati čestitku, njegova je adresa: Santa Claus' Main Post Office, Santa's Workshop Village, 96930 Arctic Circle, Finland.

Sveta Lucija

Običaj slavljenja Svete Lucije 13. prosinca povezuje se s događajem iz 304., kada je mlada djevojka Lucija umrla mučeničkom smrću nakon što ju je njezin zaručnik prijavio da je kršćanka. Prije nego je umrla, iskopali su joj oči, pa se Sveta Lucija slavi i kao zaštitnica vida. U Bosni se do današnjih dana očuvao običaj da se na taj dan ne smije plesti, tkati i šivati kako bi se sačuvao vid. Na taj se dan u male posude stavljaju sjemenke iz kojih za Božić nikne pšenica koja simbolizira Isusovo rođenje.

Badnjak

Riječ Badnjak dolazi od glagola *bdjeti*, jer su kršćani željno iščekujući dolazak Božića bdjeli do ponoći. Ali se i drvo hrasta, odnosno masline, kojim se palilo ognjište, zvalo badnjakom a simboliziralo je svjetlost i toplinu koju donosi Isus.

Isusovo rođenje

Isus se rodio 4. godine prije Krista u palestinskome gradu Betlehemu i njegovim se rođenjem slavi Božić. Na mjestu na kojemu je Isus rođen sagrađena je 326. Crkva Rođenja Isusova, a srebrna zvijezda predstavlja jaslice u kojima se Isus rodio. Ime Isus potječe od hebrejske riječi *Je(ho)shua* i znači *Bog pomaže*, dok Krist dolazi od grčke riječi *Χριστός* (*Χριστος*) i znači *onaj koga je Bog pomazao*, odnosno, *pomazanik*.

Proslava blagdana Božića

Božić se počinje slaviti 330., misa poznatija kao *polnočka* u petome te vrijeme došašća u šestome stoljeću. Dan kad se slavi Isusovo rođenje, odnosno blagdan Božića, je 25. prosinac.

Prve božićne jaslice, svijeće na jelki, žaruljice, čestitke, pjesme...

Franjo Asiški postavio je 1223. prve žive jaslice u špilji u talijanskom gradiću Grecciju, a 1252. u bavarskome samostanu Fussen postavljene su prve jaslice s figuricama ljudi i životinja. U dvorcu Heidelberg 1650. zasjala je prva božićna jelka s upaljenim svjećicama, a 1882. Edward H. Johnson stavio je na božićnu jelku osamdeset električnih žaruljica u bojama američke zastave. Lijepa želje u prvoj poslanoj božićnoj čestitki uputio je svojoj rodbini i prijateljima 1709. grof Nicola Monte Mellini, a tijekom 19. stoljeća počele su se tiskati i prve božićne čestitke sa crtežima. U austrijskome selu Oberndorfu pokvarile su se crkvene orgulje, pa je župnik Joseph Mohr napisao a učitelj Franz Gruber uglazbio pjesmu *Tiha noć*, jednu od najljepših božićnih pjesama. Još su se u starom Egiptu kitila drvca, a kićenje božićne jelke potječe iz sjeverne Europe gdje ona simbolizira život. Ukrasne biljke imela i božikovina povezuju se uz Božić stvaranjem blagdanskog ugođaja.

A običaj božićnoga darivanja povezuju se sa češkim kraljem Václavom, koji je priredio bogatu gozbu za siromašne podanike u svome kraljevstvu. Poznati kolač *panettone* peče se već petsto godina u Italiji za božićne blagdane, a nastao je kada je milanski kuhar Toni u zagoreni kolač stavio ušećereno voće i kvasno tijesto i tako stvorio omiljeni *Pane di Toni* odnosno *panettone* (tal. Tonijev kruh).

Sveti Stjepan

Dan poslije Božića, 26. prosinca, slavimo blagdan Svetoga Stjepana, kojega nazivamo i *prvomučnikom*. Apostoli su đakonu Stjepanu povjerali da pomaže prvoj kršćanskoj zajednici, no sljedbenici stare vjere optužili su ga za bogohuljenje i kamenovali do smrti.

Stara i Nova godina

Stara godina naziva se još i *Silvestrovo* po papi Silvestru koji je stolovao od 314. do 335., a Novu godinu kakvu danas poznajemo počinjemo slaviti tek 1. siječnja 1691. Do tada, početak Nove godine započinjao bi s blagdanom Božića.

Božićni blagdani u Hrvatskoj

Stari hrvatski običaj stavljanja triju svijeća u čašu s pšenicom ili u posebni božićni kruh simbolizira Presveto Trojstvo, a svjetlošću svijeća obasjavamo put malome Isusu koji dobroj djeci nosi darove. Djeci se nekada na selu darivalo orahe, lješnjake i bademe, a dragoj osobi, djevojci ili mladiću, crvene jabuke. U bunare se stavljalo žito, vino ili jabuka kako bi bilo uvijek dovoljno vode o kojoj su ovisili i ljudi i njihovo gospodarstvo.

Običaj *mirboženja* potječe iz primorskog i žumberačkog kraja gdje su se ljudi poslije božićne mise stiskom ruke i zagrljajem izmirlili, te čestitali jedan drugome blagdan Božića.

Da bi kuća i obitelj bili sretni tijekom cijele godine, prvi čestitari na Božić, prema starome vjerovanju, morali su uvijek biti zdravi i uspješni mladići koji bi rano ujutro došli u kuću i ukućanima čestitali Božić, a oni bi ga potom posuli žitom i lijepo ugostili.

Posebni vlakovi i dječji božićni vlak »Tin-express«

»Djedice, pa ti stvarno postojiš!«

Svakog prosinca stotine mališana dožive svoju prvu vožnju vlakom, a to je zasluga »Tin-expressa«, popularnoga božićnog vlaka koji vozi od 1997. godine. »Tin-express« jedan je od najpopularnijih iz bogate palete izletničkih vlakova koje organizira HŽ Putnički prijevoz, a raspoređeni su kroz cijelu godinu.



Izletnički vlakovi najbrojniji su, ali ne i jedini posebni vlakovi koje organizira to društvo. Voze i poslovni vlakovi koje unajmljuju tvrtke za svoje izlete, razni prigodni vlakovi kao što su navijački koji voze u povodu nekoga sportskog događaja i posebni vlakovi kojima učenicima putuju na izlete ili na maturalna putovanja, vlakovi u kojima se slave rođendani ili vlakovi čije se vožnje organiziraju u povodu raznih drugih prigoda.

O izletničkim vlakovima sve zna Ana Gašparec, glavna referentica za posebne vlakove u HŽ Putničkome prijevozu, kojoj su najbliže suradnice Anita Matačić i Ljiljana Pintarić. Gospođu Gašparec zatekli smo usred prosinačke gužve koju je izazvao »Tin-express«, djeci omiljeni vlak u kojemu se vozi i Djed Božićnjak. No, ove zime već treći put subotom iz Zagreba prema imanju obitelji Salaj u Grabovnici, kod Čazme, na »Božićnu priču« vozi i vlak »Božićna bajka«.

/ Uz Djeda Božićnjaka, ove godine glavni lik naše priče u »Tin-expressu« je snjegović Snješko, koji dočekuje djecu na zagrebačkome Glavnom kolodvoru. Božićni vlakovi okićeni su lampicama, kuglicama i raznim ukrasima, u njima se izvodi prigodni program uz dječje božićne pjesme, a do 6. prosinca neizostavni suputnici bili su sveti Nikola i Djed Božićnjak, a kasnije dva Djeda koji su nosili darove. Putovanje traje sat vremena, pa se djeca stignu i fotografirati s Djedom Božićnjakom, a pobrinuli smo se i za mađioničare. U svemu tome ipak je glavna čar vožnja vlakom, koju mnogi mališani rijetko ili nikad prije nisu doživjeli. Oduševljeni su i oni i roditelji – rekla nam je vesela Ana Gašparec.

Najdirljiviji doživljaj koji pamti bio je kad je jedna djevojčica vrtićke dobi, dok se s djecom vozila u »Božićnome vlaku«, ugledala Djeda Božićnjaka koji je ušao među njih i spontano uskliknula: »Djedice, pa ti stvarno postojiš!«.

/ »Tin-express« vozi od 4. do 21. prosinca na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo i obratno. Radnim danom vozi djecu iz škola i vrtića u pratnji učitelja ili *teta*, a vikendom mališane koji u privatno-

me aranžmanu putuju s roditeljima, bakama i djedovima te drugim suputnicima. Vlakovi iz Zagreba polaze u 9.55 i 11.45 sati, a cijena karte za dijete, koja uključuje poklon-paket, iznosi četrdeset kuna, dok za odrasle iznosi trideset kuna. Subotom do 3. siječnja u Ivanić Grad, odakle djeca i roditelji autobusom putuju do Grabovnice i imanja obitelji Salaj, vozi »Božićna bajka«. Polazi u 15.03 sati, a iz Ivanić Grada se vraća u 19.25 sati. Karta za taj vlak za dijete stoji 85 kuna, a u cijenu je uračunan i poklon, a za odrasle 75 kuna. U cijenu karte uračunana je i ulaznica za »Božićnu priču« – rekla nam je Ana Gašparec.



»Tin-express« već dugo ne vozi samo na zagrebačkome području, već i na splitskome, kninskome, riječkome, pulskome, varaždinskome i vinkovačkome. U povodu Međunarodnog dana osoba s invaliditetom svake godine 3. prosinca djeci iz dječjih domova i udruga HŽ Putnički prijevoz poklanja humanitarnu vožnju »Božićnim vlakom«.

Izletnički vlakovi voze cijele godine. Zasluga je to suradnje HŽ Putničkog prijevoza i turističkih zajednica, gradova i županija.

/ Turistička zajednica priprema cjelodnevni program za posjetitelje, a mi ih prevozimo do njihovih odredišta. Izletnički vlakovi obično su vezani uz manifestaciju karakterističnu za neki kraj i voze na to događanje. Sve je počelo 1995. s ekoturističkim vlakom »Karlekom« u Ogulinu. Turistička zajednica grada Ogulina pripremila je program koji je obuhvatio odlazak na Klek, Samarske stijene ili pak jezero Sabljake, a vlak je vozio izletnike iz Zagreba – podsjetila nas je sugovornica. »Karlek« je i dalje jedan od najpopularnijih izletničkih vlakova, a sada u srpnju vozi na Ogulinski festival bajki, koji se u tome gradu održava u spomen na rođenu Ogulinku, veliku Ivanu Brlić Mažuranić. Popularni su i »Bike-express« koji u travnju vozi u Kutinu u povodu Dana planete Zemlje, »Potepuh« koji u kolovozu vozi na manifestaciju »Kaj su jeli naši stari« u Vrbovec, zatim »Kesten-cug« koji vozi na »Kestenijadu« u Hrvatsku Kostajnicu, na kojoj se okupi i po tisuću izletnika, potom »Bučko-express« koji vozi na »Bučijadu« u Ivanić Gradu i »Gljivarski cug« koji vozi na »Gljivarenje u Stubakima«. Tri zadnja vlaka voze u listopadu, dok je u studenome posebno popularan »Katarina-express« koji vozi na »Katarinske dan« u Slavonskome Brodu.

/ Jedino je »Gubec-express« prestao voziti kada su zbog renoviranja zatvoreni bazeni u Stubičkim toplicama. No, svake godine primamo zahtjeve turističkih zajednica za nove vlakove. Tako smo prije dvije godine uveli »Martin-express« koji vozi na proslavu Martinja u Ludbreg, Koprivnicu a od ove godine i u Đurđevac. Naši vlakovi dopunjuju napore turističkih zajednica, s time da program događanja počinje već u vlaku.



Ove godine, 21. prosinca, prvi put vlak vozi za Advent u Mariji Bistrici. Vlakom izletnici putuju do Zlatar Bistrice, a do konačnog odredišta posjetitelje prevoze autobusi – nabrojala je Ana Gašparec.

Kao što smo rekli, izletnički vlakovi voze gotovo cijelu godine, a miruju jedino tijekom hladnoga siječnja. Već u veljači voze osječki »Kaos-Rika«, zagrebački »Karnevalski vlak« i »Varaždinec« koji vozi u Čakovec. U

Reportaža iz »Tin-expressa«

Adventska bajka

/ Tko je rekao da neće doći Djed Mraz? – orio se smijeh prepunim »Tin-expressom«, koji je kretao put Dugog Sela, a mališani su uzbuđeno čekali da se svatko susretne s njime.

/ Evo me, i ja sam čekao vas.

Adventska bajka započela je u pratnji diskretne Bake Mraz i vilenjaka s koferom punim čarolija u vlaku prepunim smijeha i uz pokoju suzu. Čak je i vrijeme ugodilo velikoj i maloj djeci te njihovim roditeljima – pokazala se pokoja zraka sunca. Svi koji su se našli u vlaku s Djedom Mrazom i njegovim pomoćnicima, uživali su.

/ Dva su Djeda Mraza! – nadvisivali su se glasići.

/ Ma, ne, to ste sigurno nešto krivo vidjeli, ja sam samo jedan – odgovarao im je Djed Mraz, dok su se svi htjeli fotografirati s njime.

/ Hoćeš li doći k nama doma? – »pali« su i konkretni prijedlozi.

/ Mogu, ali kako ću ući?

/ Dat ćemo ti ključ – »borili« su se za Djeda Mraza.

/ Samo očistite dimnjak. Znae kako ja stižem k vama – umirivao ih je.

/ Nemam sad sanjke jer smo u vlaku, ali njima dolazim.

U bogato okićenome vlaku bilo je i iznenađenja i poklona za klince.

»Tin express«, vlak koji organizira HŽ Putnički prijevoz, vozio nas je od Zagreba do Dugog Sela i natrag. On vozi i u Rijeci, Splitu, Osijeku, Vinkovcima, Varaždinu, Slavonskome Brodu, Bjelovaru, Sisku, Puli i Karlovcu. Ove godine taj je dječji vlak proslavio 15. obljetnicu. Postao je lijepom tradicijom – i točan je.

Koliko mnogo sreće, veselja i uzbuđenja u jednome vlaku koji se dugo pamti.

ožujku u svim većim regijama vozi uskrсни »Žeko-express«, a u svibnju »Kerempuh« izletnike vozi u Ludbreg, na Dan centra svijeta. U lipnju su na rasporedu »Čigoč-express« kojim se putuje u Europsko selo roda, »Križevački purger« koji vozi na Veliko spravišće i »Vinodar-express« koji vozi na festival vina u Daruvaru. U srpnju »Žetelac-express« vozi u Županju. U kolovozu je vrijeme za »Krapek« i Ljeto u Krapini, renesansni »Pan-express« u Koprivnici i »Pivo-express« u Daruvaru. Jesenske boje u rujnu doživjet ćete u »Voloder-expressu« na Moslavačkim danima vina, »Kopačevo-expressu« koji vozi na Ribarske dane u Kopačevo, »Pivo-expressu« koji vozi na Dane piva u Karlovcu, »Oblizek-expressu« koji vozi na Festival slastica u Križu i »Velebit-expressu« koji vozi u obilazak Cerovačkih špilja. U listopadu na »Jesen u Lici« vozi »Lika-express«. / Posebno lijep primjer je, recimo, »Koprivničanec-express« koji vozi na događanje »Podravski motivi« u Hlebinama. Umjetnici naivni slikari putuju vlakom i za vrijeme vožnje dobivaju inspiraciju za svoje slike – »putovanje s pogledom«. Ili, na primjer, »Traminac-express« koji vozi u Kopački rit i Ilok. Poslovni partner agencija »Danubium« »osigurala« nam je Luja XIV. u vlaku. Uvijek je to neka posebno lijepa priča, bogato isplanirana od početka do kraja putovanja – istaknula je sugovornica. Posebno rado sjeća se i humanitarne priče modne kreatorice i glazbenice Matije Vuice prije desetak godina u vlaku za Knin. Bilo je to uoči Božića. Tom su prilikom poznate osobe u vlaku nosile Matijine kreacije, a voditelji i glazbenici zabavljali su putnike. Dašak mode nosio je i vlak koji je vozio do Karlovca, a u kojemu je »Varteks« predstavio svoju novu kolekciju.

/ Uživamo u svojem poslu i veselimo se svakome novom jedinstvenom vlaku. Možemo ostvariti sve ideje i pozivamo ljude da nam se jave. U vlaku i oko vlaka sve je moguće! – poručila je Ana Gašparec.

Jutro s ekipom pomoćnog vlaka

Moramo paziti jedni na druge

Ekipa pomoćnog vlaka I. ranga zadužena za intervencije prilikom izvanrednih događaja stacionirana je na Ranžirnome kolodvoru u Zagrebu. Puna dva dana ekipa provede dežurajući na Ranžirnome kolodvoru, nakon čega dolazi smjena. Borave i spavaju u žutim vagonima posebnog vlaka. U sastavu vlaka je i dizalica od 120 tona.



Pomoćni vlak naziv je iza kojeg se krije ekipa ljudi vrlo važna u kriznim situacijama te vlak opremljen velikom dizalicom i svom opremom potrebnom za intervencije na terenu. Naziv pomoćni vlak i ne oslikava najbolje ono što posada tog vlaka doista radi. Naime, o toj se skupini radnika zapravo zna vrlo malo. Posadu čini devet članova. Uz brigadira kao odgovornu osobu posadu čine kranist, električar, bravar, dizel-mehaničar... Kada na teren izlazi veliki kran, posadu čini dvanaest ljudi. Naime, jedan kranist nije dovoljan u situacijama kada dizalica radi po petnaest sati. Zaposlenici u vlaku ujedno su zaposlenici električnog i dizelskog

depoa. U pravilu se za sastav posade pomoćnog vlaka biraju najbolji majstori. Važno je da među ekipom vlada prijateljska atmosfera jer gotovo dva tjedna u mjesecu provode zajedno, izolirani na Ranžirnome kolodvoru.

Uz pomoćni vlak I. ranga još su tri vlaka II. ranga, čiji članovi posade dežuraju kod kuće. Ti vlakovi izlaze na manje intervencije. U prosjeku ekipa pomoćnog vlaka izlazi na oko 25 intervencija godišnje. Na terenu su sve dok se pruga ne osposobi i otvori za promet. Rade po dva dana, nakon čega stiže druga ekipa. Prilikom nekih izvanrednog događaja intervencije su trajale i puna dva tjedna.

Voditelj specijalne radionice, pod koju spada i pomoćni vlak, Božo Vužić istaknuo je kako je riječ o opremi od strateške važnosti te da je vrlo važno u ekipu izabrati najbolje majstore.

/ Uz to što biramo najbolje majstore moramo paziti i na to da nemamo problema s disciplinom jer ljudi dva tjedna provode zajedno. Među njima mora postojati povjerenje jer na terenu ovise jedan o drugome, zavrtače se ispod vozila, penju po krovovima vagona... Ti ljudi moraju biti sigurni – rekao je Vužić.

Sudionik brojnih izvanrednih događaja bio je i brigadir Gabrijel Delija. S njim i njegovom ekipom razgovarao sam u vagonu, odnosno dnevnome boravku posebnog vlaka.

/ Na pomoćnom vlaku I. sam od 1986., a prije toga sam tri godine bio na pomoćnom vlaku II. Na intervenciju kod Labina Dalmatinskog bilo je dosta posla. Lokomotiva je bila na boku. Zaustavila ju je kamena stijena. Budući da ju je prvo trebalo uspraviti, ispod postolja smo postavljali grede. To je bio zahvat koji znamo napraviti i drago mi je da smo posao završili uspješno. Nema te intervencije koju ne možemo odraditi. Ono na što sam ponosan je činjenica da sve ove godine koliko radim nitko nije stradao. To je posao u kojemu je najvažnije da pazimo jedan na drugoga – rekao je Delija.

Danas je teže nego ikada popuniti posadu. Stariji odlaze, a mladi se ne zadržavaju. Uz to, kao da se nema vremena učiti.

/ Jako sam dugo na dizalici, a i sada mi se dogodi da se zbunim. Nema dovoljno vremena da se mladi nauče poslu, a i poštovanje starijih moglo bi biti na višoj razini. Problem je što brigadir ne bira ekipu, a odgovara za posao i ljude. Kada za pet-šest godina ode moja generacija, bit će problema s popunjavanjem posade – rekao je Delija.

Smanjivanje troškova uzrokovalo je i lošiji status pomoćnog vlaka. Dodatci za rad nedjeljom i blagdanima, odnosno priprema, su smanjeni. Nekada je član ekipe bio i kuhar, a bilo je i organizirano čišćenje vagona. Toga više nema.

/ Dok je bio kuhar, prikupili bismo novac i dogovorili se što ćemo jesti. Kuhar je kupio namirnice i imali smo ručak i večeru. Uz to on je pazio na vagon.

Ukinut je i bunker s namirnicama. Naime, kada se izlazi na teren, često se radi na nepristupačnome terenu, gdje nema dućana. Zbog toga su u vlaku bile osnovne namirnice. Sada toga više nema, pa pomažu željezničari iz drugih službi. Radnici su svjesni situacije i na sebe su preuzeli dio poslova koje su prije odrađivale druge službe, no čini se da su oni na svojim leđima ponijeli najveći teret štednje.

Remont Moravice – Ogulin

Radovi se izvode planiranim tempom

Radnici Pružnih građevina završavaju radove na dionici od Moravica do Ogulina i pripremaju se za zimski prekid radova. Nastavak radova ponajprije će ovisiti o vremenskim prilikama.



Radovi na remontu pruge između Ogulina i Moravica izvode se planiranim tempom. Kolodvor Moravice gotovo je u cijelosti uređen i preostali su još samo manji radovi. Promijenjeno je sedam kolosijeka čija je ukupna dužina veća od pet kilometara. Kolodvorska zgrada obnovljena je prije. Sada su u cijelosti uređeni kolosijeci, a sagrađena su i dva perona duga po stotinu metara. Na proljeće treba popločiti površinu ispred kolodvora, a trenutno se postavljaju manevarske staze.

Radovi na pruzi izvode se predviđenom dinamikom. Između Moravica i Ogulina kolosijek je strojno rešetan u dužini od 26 km. Radovi na preostalim 3,7 km ostavljeni su za proljeće. Promijenjeno je 7,6 km kolosijeka, i to na dionici od Vrbovskog do Moravica. Brzina vlakova između Moravica i Ogulina podignuta je na 50 km/h. Od početka prosinca izvode se završni radovi pred pripremu pruge za zimu. Planiran je kraći prekid radova do 8. siječnja 2015. godine, a nastavak radova ponajprije će ovisiti o vremenskim prilikama.

U Bakar su uplovljavali brodovi s željeznom rudačom i taj se teret sada pojačanim tempom prevozi u Mađarsku. Zbog zahtjeva HŽ Carga reducirani su tzv. zatvori pruge te su svedeni na operativne zatvore od sat-dva. Između Skrada i Moravica brzina je povećana na 75 km/h.

Na gradilištu je angažirano oko 250 radnika svih poslovnih područja Pružnih građevina, a na relaciji od Moravica do Ogulina raspoređeno je tridesetak različitih vozila. Na ugradnju čeka oko 6000 prago-



va. Nove tračnice utovarene su u Zaprešiću i bit će prevezene do Gomirja. Radovi na remontu pruge trebali bi biti završeni do sredine 2016., a kolodvori će se obnavljati nakon toga.

Većina preostalih kolodvora na tome području je u dobrome stanju, kao primjerice Brod Moravice i Skrad. Premda se na prvi pogled čini da su radovi na kolodvoru Vrbovsko dovršeni, posla još ima. Za razliku od spomenutih kolodvora, kolodvor Gomirje je u vrlo lošem stanju. Krov je dulje prokišnjavao, pa je prekriven lesonitom. U vrlo lošem stanju su dimnjaci, stolarija i pročelje te takvo stanje zahtijeva brzu intervenciju. Sanacija je bila u planu Nekretnina, no to, nažalost, nije realizirano. Nakon desetak dana rada radnici Pružnih građevina uredili su okoliš kolodvora.



Program Europske komisije: Jean Monnet katedra

Centar za istraživanja europskih integracija



prof. dr. sc. Hrvoje Špehar

Predstojnik Centra za europske studije i voditelj Jean Monnet katedre pri Fakultetu političkih znanosti Sveučilišta u Zagrebu je mladi samozatajni znanstvenik prof. dr. sc. Hrvoje Špehar. Profesor Špehar je voditelj prve Jean Monnet katedre za političke studije Europske unije: mreže europske integracije (Jean Monnet Chair in EU Political Studies: Networks of European Integration) u Hrvatskoj. Jean Monnet katedra odobrena je i u cijelosti

financirana od strane Europske unije s ciljem proučavanja europskih integracija. Projekt se odnosi na proces provedbe politika u političkom sustavu Europske unije, odnosno, stjecanje potrebnih znanja i vještina u području upravljanja europskim projektima s posebnim naglaskom na inovativnosti, poticanju motivacije, produktivnosti i kreativnosti.

Profesor Hrvoje Špehar je nositelj kolegija Politička prilagodba: odlučivanje, pregovaranje i lobiranje u Europskoj uniji na poslijediplomskome specijalističkom studiju.

Ono što se čini neobičnim, ali nikako ne i nemogućim, jest tijekom njegova znanstvenoga habitusa. Uz studij teologije pri Katoličkome bogoslovnom fakultetu, diplomirao je istodobno filozofiju i sociologiju pri Filozofskome fakultetu u Zagrebu, te 2010. doktorirao s disertacijom pod naslovom Ideja laičnosti i odnos crkve i države u suvremenoj Europi: poredbena studija Francuske, Njemačke, Velike Britanije i Hrvatske na Fakultetu političkih znanosti u Zagrebu.

/ Mediji su preplavljeni napisima o europskim fondovima i njihovoj ulozi koje bi trebali imati u hrvatskom gospodarskom i društvenom kontekstu. Koje su naše trenutačne mogućnosti za apliciranje za sredstva iz europskih strukturnih fondova?

/ Strukturni fondovi i Kohezijski fond Europske unije pružaju veliku priliku čitavome nizu sudionika na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini jer je Hrvatska nedovoljno razvijena država članica Europske unije te su njezine potrebe za razvojem goleme. Gotovo da nema područja unutar javnoga ili privatnog ekonomskog sektora u Hrvatskoj koj ne postoji potreba za znatnijim ulaganjem u ljudske potencijale i njihov razvoj, te za znatnijom promjenom modela upravljanja i organizacije rada, umrežavanja i suradnje s drugim subjektima. Strukturni fondovi i Kohezijski fond djeluju tako da potiču konvergenciju, regionalnu konkurentnost i zapošljavanje te europsku suradnju, čime u novim državama članicama koje su nerazvijenije od prosjeka Unije nastoje ublažiti loše posljedice javnih politika koje su provodile vlade novih država članica ili dugoročnoga negativ-

nog naslijeđa neučinkovitog upravljanja u brojnim područjima ekonomskog i političkog života. Upravo zato su se strukturni fondovi pokazali kao ključna poluga u razvoju onih regija Europske unije koje bi bez odlučnosti Unije da provodi regionalno razvojnu politiku, nažalost, daleko više zaostajale za uspješnim sredinama.

/ Po čemu se aplicirana sredstva iz pretprisutnih fondova bitno razlikuju od onih iz strukturnih fondova?

/ Kao što je neobično uspoređivati status države kandidata za članstvo u Europskoj uniji i status države članice Europske unije, tako je neobično uspoređivati pretpristupne fondove s čitavim nizom fondova koji stoje na raspolaganju subjektima unutar jedne države članice i čitave Europske unije. Pretpristupni fondovi imali su cilj osigurati lakši i uspješniji način prilagodbe Europskoj uniji, dok su strukturni fondovi i druge vrste mogućnosti financiranja doista „stvaran život“ unutar Europske unije. Budući da Hrvatska, kao i druge države članice, ravnopravno politički sudjeluje u političkome sustavu Europske unije, da je dio jedinstvenoga tržišta Europske unije te da provodi europske politike, nužno je i logično da jednako sudjeluje u mogućnostima koje ima Europska unija i da koristi blagodati jedinstvenog tržišta te budžetskih sredstava koja služe spomenutim specifičnim svrhama. Riječ je o sredstvima koja višestruko premašuju sve dosadašnje godišnje investicije u Hrvatskoj, a njihov učinak ne zadržava se neposredno samo na investicijama Unije, već služi kao okidač za brojne druge javne i privatne investicije.

/ Europska komisija donijela je program Europa 2020. Što on konkretno znači i koga obuhvaća njegova strategija?

/ Agenda „Europa 2020“ temeljni je strateški dokument za desetljeće u kojemu živimo, a koje je već došlo do svoje polovine dok se u Hrvatskoj još politički misli o dvijetisućitima i radu nekih vlada iz prošlog desetljeća, koje je daleko iza nas kao i njegova kriza iz 2008. Europska unija želi, primjerice, povećati stopu zaposlenosti na 75 posto, dok u Hrvatskoj ona trenutačno iznosi oko 52 posto, želi postići barem 3 posto BDP-a investicija u istraživanje i razvoj, dok je Hrvatska u tome daleko ispod svakog prosjeka sa 0,73 posto ionako siromašnoga BDP-a koji izdvajamo za istraživanje i razvoj, a bez kojeg je svaka ekonomska politika lista lijepih želja ... Nadalje, Europska unija u ovome desetljeću želi imati barem 20 posto proizvodnje energije iz obnovljivih izvora. Hrvatska trenutačno ima samo 15 posto energije iz obnovljivih izvora, dok Švedska, primjerice, ima 48 posto. Istodobno Vlada nema jasnu predodžbu kako postići taj cilj u Hrvatskoj. Već samo ovih nekoliko ciljeva jasno pokazuju da je prostor za rad i razvoj u Hrvatskoj golem i da, kao i na željeznici, u Vladi trebaju uvesti ne samo drugu već i treću smjenu da bismo u toj strategiji barem prošli s dvojkom.

/ Zašto nismo uspjeli povući znatnija sredstva iz pretprisutnih fondova? Je li problem u nepoznavanju samog postupka povlačenja sredstava ili je problem u nečemu drugom?

/ Rekao bih da, kao i u trenutačnome funkcioniranju u strukturnim fondovima i Kohezijskom fondu, kao i uopće u funkcioniranju u Europskoj uniji, dobar dio političkih elita i ključnih aktera na regionalnoj i lokalnoj razini, kao i u privatnome sektoru, nije dovoljno zainteresiran za mogućnosti. No, to nije samo odlika funkcioniranja u Europskoj uniji, već je to odlika našeg ukupnog sustava generiranog obrazovanjem i lošom selekcijom, nedostatkom kriterija izvrsnosti kod svih vrsta napredovanja i izostanka stvaranja barijera u hije-

rarijskome lancu napredovanja za sve koji ne ispunjavaju visoke kriterije. Zbog toga često imamo, primjerice, u političkim strankama prijedloge kandidata za ministre u pojedinim resorima koji su do toga trenutka potpuno nepoznati stručnoj i široj javnosti u resoru o kojemu su poželjeli ponešto naučiti kao ministri. Ministarstva nisu obrazovne institucije srednjoškolskog tipa, već su ozbiljna radna mjesta za elitne kadrove iz pojedinog područja. Prema tome, valja prije svega doista stvoriti državu i njezine snažne institucije, izgrađivati dobro obrazovanu elitu za upravljanje velikim sustavima, ali i nagrađivati znanje, kreativnost i dobre ideje. Tek tada će i europski fondovi imati odgovarajuće suradnike.

/ Kakva su Vaša dosadašnja iskustva u vezi s apliciranjem i primjenom financijskih sredstava iz europskih fondova?

/ Postoje razna iskustva, od vrlo pozitivnih pa sve do poteškoća u provođenju projekata. Čini mi se da je zajedničko iskustvo da problemi najčešće nisu u europskim institucijama, već upravo u radnom okruženju ili sredini u kojoj se projekti provode. Postoji iznimno nerazumijevanje za takav način kreativnog i projektnog rada, česte su opstrukcije jer su takvi projekti zahtjevni za provođenje, ne dozvoljavaju nestručnost kod upravljanja te ne dozvoljavaju starim strukturama da ih korigiraju prema svojim idejama, koje su često zastarjele. No, to je velika prilika za kreativne, za nove ideje, za napredak.

/ Europska unija zalaže se za cjelovitu europsku prometnu politiku. Kako bi se ta strategija mogla odraziti na prometni sustav u Hrvatskoj, konkretno željeznički, u razdoblju od 2014. do 2020. godine?

/ Riječ je o politici koja je za nas veoma važna, jer u području investiranja u željeznički promet i infrastrukturu do sada nismo imali dovoljno ambicije. Također, Hrvatska je željeznički loše povezana sa zemljama unutar naše srednjoeuropske regije te nam predstoji snažnije i kvalitetnije uključivanje u europske koridore. Naravno, nije riječ samo o prometnoj strategiji za željeznički sustav već i za sve vrste prometnih čvorišta i povezanosti između europskih regija. Čini mi se da željeznice u Hrvatskoj u europskoj politici mogu dobiti novoga snažnoga partnera kako bi uskoro postale atraktivne svojim sadržajem i uslugama. Uzmite, primjerice, potencijal koji postoji samo u izgradnji novih suvremenih kolodvora (npr. zagrebačkog ili splitskog) koji mogu postati atraktivno mjesto okupljanja i putovanja, trgovački centri, mjesta s različitim sadržajima, „najbolja vrata“ jednoga modernog grada. Željeznica nije samo brzina koju postiže neka kompozicija na nekoj trasi, već i povezanost, kultura, način života. Tko god putuje željeznicom u Francuskoj ili Njemačkoj poznaje koja je uloga izvrsnoga željezničkog prometa. Uz to, u Hrvatskoj je gotovo posve zanemaren promet željeznicom unutar većih urbanih sredina. Bizarno je da nemamo barem neku gradsku frekventnu željeznicu u Zagrebu ili da ne postoji željeznička mreža prema međunarodnoj zračnoj luci... Dakle, prostora za razvoj ima puno, a europski fondovi mogu biti izvrsna prilika za sufinanciranje golemih potreba u Hrvatskoj.

/ Europa 2020 je strategija cjelovitoga gospodarskog razvoja Europske unije do 2020. Težište je na energetske učinkovitosti i zaštiti okoliša kao europskoj strategiji. Kako će hrvatsko gospodarstvo odgovoriti na nove izazove u provođenju javnih politika?

/ Uzmimo za primjer gotovo susjednu Austriju i njezinu provedbu europske politike zaštite okoliša. Prema nekim pokazateljima, udio ekonomije koja je povezana s politikama zaštite okoliša u Austriji iznosi oko 5 posto austrijskog BDP-a. Uzmimo da u novoj kreativnoj industriji stvorimo barem još 10 posto BDP-a koji nam nedostaje, u srednjem roku mogli bismo postići trenutačno nezamisliv gospo-

darski rast. I zbog toga sam optimist. Ali samo dok imamo kreativnosti i znanja.

/ Koje bi se naše javne politike trebalo a priori provoditi kako bi se negativna gospodarska percepcija počela mijenjati?

/ Iskoristiti sve poluge za stvaranje novih vrijednosti u politici zaštite okoliša te u regionalnome razvoju, i to ne samo kroz promet, već i kroz znatno investiranje u istraživanje i razvoj. Možda najvažnije je to da moramo učiti od uspješnih. Nekim ministrima ne bi trebalo biti teško pitati austrijske kolege kako vode politiku na temelju koje je u Austriji najmanja stopa nezaposlenosti u Europskoj uniji, i to najmanja stopa nezaposlenost mladih. Uostalom, osim zimskih odmora u Austriji mogli bi koristiti iskustva domaćina koji su u Europskoj uniji vrlo uspješni.

/ Prema novoj gospodarskoj koncepciji održiva razvoja najveća važnost pridaje se međunarodnoj suradnji, odnosno umrežavanju. Što se time dobiva?

/ Živimo u umreženome svijetu. Kao nikada do sada, ideje i znanje nemaju nikakve barijere, ne poznaju čak ni one barijere koje postoje između vrlo različitih političkih sustava. To je velika prilika za one nacije koje znanju pridaju odgovarajuću ulogu. Tko nije spreman na konkurentnost i cjeloživotno učenje, zaostaje – jer drugi ne stoje, uče, napreduju ... Možda je jedan od preduvjeta vrlo opsežna, rekao bih čak radikalna, promjena obrazovnog sustava, reforma osnovne i srednje škole, reforma sveučilišta i visokog obrazovanja, inzistiranje na izvrsnosti i na visokim kriterijima. Ponovio bih, u toj situaciji Vlada treba ne samo uvesti drugu radnu smjenu, već i treću.

/ Kakvu ulogu pri tomu ima cjeloživotno obrazovanje, odnosno, što se zapravo podrazumijeva pod sintagmom cjeloživotnog obrazovanja?

/ Cjeloživotno obrazovanje je velika prilika za stalno napredovanje. Bez obzira na formalno cjeloživotno obrazovanje, svi smo svakodnevno suočeni s potrebom stjecanja novih znanja i vještina. Bilo bi naravno puno bolje i kvalitetnije kada bismo nova znanja i vještine stjecali u boljem okruženju, nekoj vrsti institucionaliziranog obrazovanja na učilištima, sveučilištu i drugim institucijama koje se bave obrazovanjem. Ozbiljne, razvijene sredine (tvrtke, javne institucije, čak i države) u velikoj mjeri potiču cjeloživotno obrazovanje.

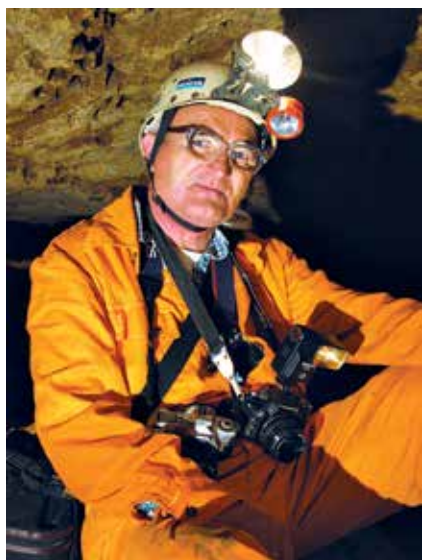
/ Znanstvene zajednice svojom sinergijom s gospodarskim subjektima nastoje prenijeti svoja iskustva u područje javnih politika. S kojom je idejom osnovana Jean Monnet katedra pri Centru za europske studije u Zagrebu?

/ Jean Monnet katedra za političke studije Europske unije pod naslovom Mreže europske integracije financira se sredstvima Europske unije. Interes Europske unije je da na sveučilišnim studijima uspostavi kvalitetne nastavne i istraživačke programe o Europskoj uniji, koji mogu koristiti razvoju znanosti ali trebaju biti i povezani s drugim akterima i zainteresiranom javnošću. Upravo zbog toga, Centar za europske studije (www.ces-fpzig.org) organizira brojne tribine i predavanja, a organizirali smo i novi sveučilišni poslijediplomski specijalistički studij Prilagodba Europskoj uniji: upravljanje projektima i korištenje fondova i programa EU, kojega su polaznici prve generacije ocijenili ocjenom 4,9/5, upravo s namjerom da pružimo što kvalitetnija znanja ne samo o upravljanju europskim projektima, već i o političkome sustavu Europske unije, pravu Europske unije, politikama koje provodi Europska unija te njezinoj ekonomskoj i monetarnoj politici. Centar za europske studije i Jean Monnet katedra na taj način doprinose stjecanju novih znanja i vještina koje su iznimno relevantne na tržištu rada, te pomažu stvaranju nove kreativne Hrvatske.

Razgovor s Vladom Božićem

Život između vlakova i špilja

Prošlo je točno 15 godina otkako je iz Tvornice željezničkih vozila »Janko Gredelj« u mirovinu otišao dipl. ing. brodogradnje Vlado Božić, danas 78-godišnjak. Taj rođeni Križevčanin, a već 66 godina Zagrepčanin, punih je 35 godina radio u »Gredelju«, gdje je bio rukovoditelj Službe za razvoj proizvoda. Vitalni umirovljenik i dalje je posvećen svojoj drugoj životnoj ljubavi – speleologiji.



Vlado Božićević

Boltek, kako ga prijatelji zovu, počeo je istraživati špilje i jame još 1951., a od 1955. do danas istaknuti je član Speleološkog odsjeka Hrvatskoga planinarskog društva »Željezničar« iz Zagreba. Punih 37 godina bio je predsjednik Komisije za speleologiju Hrvatskoga planinarskog saveza, a od 2006. glavni je urednik časopisa »Speleolog«, koji izlazi od 1953. godine. Vlado Božić i danas odlazi u špilje i jame – istražuje ih, fotografira,

izrađuje nacрте i podučava mlađe. Kroz speleologiju upoznao je i suprugu Vesnu, koja je, nažalost, nedavno preminula i s kojom ima sina Zlatka i kćer Srebrenku.

/ Kako ste došli raditi u »Gredelj«?

/ Nakon što sam 1962. diplomirao, dvije godine radio sam u »Jugomontaži« u zagrebačkoj Veslačkoj ulici, koja je u velikoj poplavi 1964. stradala i poduzeće se raspalo. Tada sama ugledao »Gredeljev« oglas u kojemu su tražili inženjera za statističke proračune. Nazvao sam ih i pitao nisu li mislili na *statičke* proračune i žena se odmah ispravila: »Joj, da, naravno!«, a ja sam primljen. Do 1968. radio sam na spomenutom radnom mjestu, a zatim sam do 1999. promijenio devet rukovodećih funkcija na razvoju i konstrukciji željezničkih vozila. Zadnje dvije godine bio sam šef Službe razvoja proizvoda. Napisaо sam 35 stručnih radova i sudjelovao na otprilike isto toliko stručnih skupova.

/ U čemu se sastojao Vaš posao?

/ Prvo sam radio na proračunima čvrstoće željezničkih vozila. Poslije sam postao rukovoditelj konstrukcijskog biroa, pa projektnog biroa i na kraju voditelj službe za razvoj željezničkih projekata. Zadnji projekt bio mi je prvi trodijelni zagrebački tramvaj, onaj koji još uvijek vozi na liniji broj 5. On je, baš kao i oni kasniji niskopodni, proizveden u »Gredelju«.

Izvodili smo i mnoge rekonstrukcije željezničkih vozila. Od starog vlaka sagradili bismo novi. U radionicu bi stigao potpuno uništen vagon koji smo sasvim rekonstruirali, ali bi mu ostao stari broj.

Gradili smo i drezine, vagonске ralice, vagone za kemijsku obradu željezničkih pruga, vagonске cisterne itd.

/ Što ste najviše voljeli u poslu?

/ Imao sam sreću da sam radio ono što sam volio. Vodio sam projekte od prvih razgovora do isporuke vozila. Tijekom prvih razgovora saznate što netko želi, zatim zamislite kako bi to trebalo napraviti, sa suradnicima pokušate to ostvariti, potom ostvareno pokažete kupcu da čujete njegove moguće primjedbe i na kraju napravite. Atmosfera na poslu bila je jako dobra, pa se i danas sastajemo svaki mjesec.

/ Koje doživljaje posebno pamтите?

/ Godine 1963. i 1965. sagradili smo prototipove aluminijskih vlakova. Bilo je problema s dizelskim motorom, prijenosnikom, vučnim motorima i grijanjem, ali sve smo riješili. Godine 1969. u Düsseldorfu je bio simpozij o aluminijskim vlakovima na kojemu su glavna zvijezda bili Japanci. Njihov brzi i lagani vlak Shinkansen vozio je 200 km/h, što je tada bilo fascinantno. I Nijemci su napravili nešto, ali u svijetu je bilo samo nekoliko aluminijskih vlakova. Tada smo inženjer Robert Grško i ja pokazali kolegama prospekte čak triju naših aluminijskih vlakova: širokoga kolosijeka, uskoga kolosijeka, Samoborčevku »Srebrnu strijelu« i jedan motorni salonski vlak. Dometnuli smo sliku objavljenu u novinama a na kojoj se u takvome vlaku voze Tito i Naser. Ostali na simpoziju nisu mogli doći k sebi da iz male Hrvatske stiže toliko revolucionarnih vlakova! Ipak, aluminijski vlakovi kod nas nisu bili dugog vijeka – kada je trebala početi njihova serijska proizvodnja, željeznica je od njih odustala.

/ »Gredelj« je u stečaju. Što mislite kakva mu je budućnost?

/ U politiku ne bih ulazio, ali siguran sam da Hrvatskoj treba jedan »Gredelj«. Netko tko će održavati i graditi željeznička vozila. Ne bismo trebali te poslove davati strancima. »Gredelj«, koliko znam, i danas ima sve potrebno. Nažalost, projektni biro *raštrkan* je na razne strane. Može se slobodno reći uništen, ali siguran sam da bi se sve to moglo ponovno objediniti.

/ Kakve su bile i jesu Vaše veze sa željeznicom?

/ One su uvijek bile vrlo tijesne. Od rada u »Gredelju« preko čestih putovanja vlakom, osobito dok sam s prijateljima speleolozima išao u istraživanja, do toga da sam o speleologiji pisao u 15-ak brojeva časopisa »Euro City«. Volio bih da taj časopis ponovno izlazi.

Nekada smo kao speleolozi imali i vlastiti vagon. U HPD-u »Željezničar« bilo je puno aktivnih željezničara, pa i tadašnji šef Glavnoga kolodvora Aleksandar Mujić. On bi nam za izlet osigurao poseban vagon, pa bismo izbjegli gužve. Povremeno smo putovali i salonskim vagonom Sindikata željeznice, koji je imao kuhinju, dnevni boravak i odjeljke za spavanje. Znali smo se voziti i u običnome teretnom vagonu – u njega bismo stavili peč i bilo nam je super. Danas na speleološka istraživanja najčešće putujemo automobilom jer možemo stići puno bliže špilji ili jami.

/ Kako ste zapravo počeli istraživati špilje?

/ Slučajno. Godine 1951. išli smo sa školom na dobrovoljne radne akcije na prugu Banja Luka – Doboј. Poslije smo dobili tjedan dana ljetovanja na Rabu. Tamo je nas desetak jedan dan otišlo na vrh otoka i usput smo naišli na špilju. Pritom sam upoznao našega velikog speleologa, samo godinu starijeg Srečka Božićevića. Nedugo poslije sa susjedom sam na Sljemenu sreo Vladu Horvata, legendarnog novinara i planinara, graditelja Horvatovih 500 stuba. Iako je bio puno stariji, pomagao sam mu graditi te stube i izvrsno smo se slagali, a usput smo istraživali špilje na Medvednici. S Horvatom i nekoliko prijatelja dočekao sam novu 1953. u špilji Veternici. Dvije

godine kasnije Horvat nam je rekao: »Dečki, ja vas nemam više što naučiti. Idite u neko speleološko društvo!« I tako sam došao u Željezničar.

/ **Kako biste saželi svoju speleološku biografiju?**

/ Istraživao sam špilje i jame od Hrvatske do Australije. Najdublje sam bio na 750 metara u Lukinoj jami, na Velebitu. Imam na tisuće fotografija i dijapozitiva. Osim brojnih predavanja i tečajeva koje sam održao, napisao sam deset knjiga o speleologiji i objavio više od tisuću članaka. S Ivicom Posarićem konstruirao sam 1961.

padomjer – instrument za mjerenje nagiba špiljskih kanala, koji je i danas u uporabi. Godine 1966. osmislio sam lagano prijenosno vitlo za spuštanje u duboke jame, koje je danas u »Željezničarovu« Speleološkom muzeju u Trnjanskoj 5b u Zagrebu, ali i razne spušta-lice, penjalice i koloture.

/ **Što najviše volite u speleologiji?**

/ Druženje. Lijepa je priroda, lijepo su špilje i jame, zanimljiva su istraživanja, ali najljepše od svega je što si u špilji uvijek upućen na druge i što svi zajedno uživamo u našoj strasti.

/ Piše: Liljana Jazbinšek

/ Foto: Renato Brandolica

Razgovor s Nikolinom Klasnetić, miss sporta

Putovanja vlakom spojila su Osijek i Zagreb

Između Osijeka i Zagreba znalo se jako dugo putovati, po šest sati, i za to vrijeme morate smisliti što ćete u vlaku. Ja sam najčešće učila i pisala pjesme.

organizirati i »posložiti« vrijeme da bi sve funkcioniralo, ali ide mi.

Rano je počela putovati vlakom na relaciji Osijek – Zagreb i obratno te se naputovala.



/ Još dok sam pohađala srednju školu, radila sam u »Midikenu«. Nije se moglo drugačije kombinirati. Radnih dana sam bila u Osijeku, pohađala školu i učila, a vikendom sam se bavila manekenstvom u Zagrebu. Vlak mi je bio dio kuće.

Doduše, vlak uskoro više neće biti dio Nikolinine svakodnevice, jer je počela putovati automobilom, ali uz putovanja vlakom vežu je lijepo uspomene.

/ Nešto dulje od godinu dana putovala sam vlakom između Osijeka i Zagreba. Volim se vratiti u svoj rodni grad, ali i u Zagrebu mi je dobro i oba grada smatram

Osječanka **Nikolina Klasnetić** je miss sporta Hrvatske za ovu godinu. U teretanu je krenula da bi se zdravo udebljala i ojačala koljena. Tako je tamo i ostala, baveći se bikini fitnessom.

/ Dvije godine bavim se bikini fitnessom, a zadnjih godinu dana odlazim na natjecanja. Postigla sam ono zbog čega sam krenula na bikini fitness. Volim taj ne baš poznati sport i to je ono što me ispunjava. Kao i sve djevojke koje se prijave na izbor, priželjkivala sam dobar plasman, no tituli Miss sporta Hrvatske nisam se nadala. Bilo je to iznenađenje za mene – rekla nam je Nikolina koju osim visine krasi zarazan osmijeh.

Dvadesetčetverogodišnja Osječanka aktivno se bavila manekenstvom, ali to je za nju završena epizoda.

/ Ne mislim više na manekenstvo. Studiram pravo u Osijeku, a radi sporta kojime se bavim sam u Zagrebu. Moram se dobro

svojima. Bila je to svojevrsna avantura rane mladosti koja me učinila zrelijom i proširila mi svakodnevicu. Kasnije je to postalo nešto drugo u životu, a vlak mi je bio jednako dobar – rekla je Nikolina.

Putovanja su ponekad trajala dulje, a ponekad kraće, no nisu joj padala teško niti joj je bilo dosadno.

/ Znalo se jako dugo putovati, po šest sati, i za to vrijeme morate smisliti što ćete u vlaku. Ja sam najčešće učila i pisala pjesme. Kako se držim pravila prehrane u sportu kojim se bavim, sa sobom sam nosila i obroke jer trebam jesti svaka tri sata. Najviše sam voljela putovati rano ujutro (u 5.30 sati) nagibnim vlakom iz Osijeka i brzo stići u Zagreb jer sam mogla iskoristiti dan za posao i za sebe. Volim putovati vlakom jer iz središta jednog mjesta stignem u središte drugog mjesta – rekla je miss sporta Nikolina Klasnetić.

Probna vožnja električne lokomotive TRAXX AC Last Mile



Bombardierova lokomotiva TRAXX AC Last Mile u kolodvoru Tekirdag (Bombardier)

Kanadsko-europska zajednica ponuditelja Bombardier Transportation i austrijski Rail Cargo Group (RCG) u studenome su obavili probnu vožnju dugu 4000 km lokomotivom TRAXX AC Last Mile od Soprona u zapadnoj Mađarskoj preko Rumunjske i Bugarske do turskoga kolodvora Tekirdag u blizini Istanbula i natrag. Austrijski Rail Cargo Group trenutno prevozi četiri vlaka tjedno između njemačke aglomeracije Ruhr i Turske, a prema planovima, od siječnja frekvencija prometa će se povećati na sedam tjedno.

Tijekom probne vožnje jedna TRAXX lokomotiva AC Last Mile vukla je 1200 tona težak teretni vlak dug 534 m željezničkim prugama koje prelaze Karpate, a na kojima se za vuču obično koriste dvije lokomotive. Također, s obzirom na nestanak struje u voznome vodu, lokomotiva je 20 km vukla vlak koristeći svoju Last Mile karakteristiku – naime, ta električna lokomotiva opremljena je manjim dizelskim agregatom koji služi za vožnju neelektrificiranim industrijskim kolosijecima ili u slučaju kvara na električnoj mreži. U konkretnome slučaju ta je karakteristika lokomotive omogućila izbjegavanje petosatnog kašnjenja.

Predsjednik lokomotivskog odjela Bombardiera Ulrich Jochem ponosno je na kraju probne vožnje istaknuo tu karakteristiku lokomotive. U Bugarskoj je na nekim dionicama jedna BDŽ-ova lokomotiva vukla vlak na kraćim dionicama.

Nova lokomotiva TMH-a

Sredinom prosinca ruski proizvođač željezničkih vozila TransMashHolding (TMH) je u svojim pogonima u Brijansku počeo 300-satna početna ispitivanja nove manevarske lokomotive serije TEM33 koja je opremljena sa dva američka dizelska motora Caterpillar C18 snage 571 kW. Osim u krugu tvornice, ispitivanja se provode i u krugu depoa Brijansk-II Ruskih željeznica (RŽD).

Ovu lokomotivu kontrolira ruski sustav MSV Elektronika. Motori se prema potrebi automatski gase, znatno smanjujući potrošnju goriva i cijene održavanja. TMH-ov cilj je tijekom ispitivanja dokazati da jedna lokomotiva TEM33 može zamijeniti dvije starije manevarske lokomotive ČME3 koje su vrlo brojne na Ruskim željeznicama, a koje su proizvodile bivše čehoslovačke tvrtke. Također, nova lokomotiva TEM33 može na ranžirnu grbinu gurati vlakove mase 6900 tona, što je znatno više od maksimuma dvije lokomotive ČME3 koji iznosi 5000 tona. Lokomotiva TEM33 razvija maksimalnu brzinu od 100 km/h, troši 10 % manje goriva od postojećih lokomotiva, a emisija štetnih čestica i plinova smanjena je 20%. Osovinski raspored lokomotive je Co'Co'.

Ostali testovi na toj lokomotivi predviđeni su za sam kraj 2014. i čitavu iduću godinu, nakon čega će ih RŽD eventualno naručiti.

Nova pruga u Švicarskoj

Dana 15. prosinca za promet je otvorena prva dionica nove pruge između Švicarske i Italije. Na svečanome otvorenju bili su predstavnici kantona Ticino, švicarske konfederalne vlade, švicarske nacionalne željezničke tvrtke SBB i operatera TILO, koji je odgovoran za prekogranični prijevoz između Švicarske i Italije, odnosno kantona Ticino i regije Lombardije.

Pruga poznata pod talijanskim nazivom Ferrovia Mendrisio – Varese (FMV) financirana je sredstvima švicarske konfederalne vlade, a ponajprije je namijenjena izravnim vlakovima za prijevoz putnika na relaciji Lugano – zračna luka Milano Malpensa, kao i za lokalne vlakove na relaciji Como – Varese. Kratka dionica u Švicarskoj odvaja se sa koridora Gotthard u kolodvoru Mendrisio i vodi do kolodvora Stabio u samoj blizini švicarsko-talijanske granice gdje je sagrađen novi veliki terminal za putnike *park-and-ride*.

Na otvorenju pruge predstavnici SBB-a istaknuli su da je projekt završen u sklopu predviđenog budžeta i na vrijeme, a istaknuli su činjenicu da je za postavljanje stupova željezničke elektrifikacije korišten helikopter. Na takav način podignuto je više od 500 elektrifikacijskih stupova na teže pristupačnim mjestima.

Na talijanskoj strani pojavili su se određeni pravni problemi između izvođača radova i talijanskog vlasnika i upravitelja željezničke infrastrukture RFI. Treba svakako napomenuti da je švicarska dionica te pruge sagrađena na trasi stare pruge, a talijanska na potpuno novoj trasi koja uključuje vijadukt i 890 m dug tunel Bevera. Vijadukt se nalazi između kolodvora Varese i Porto Ceresio u blizini naselja Arcisate.

Na pruzi je s promjenom voznog reda švicarsko-talijanska željeznička tvrtka TILO uvela niz lokalnih vlakova sustava S40 koji povezuju Stabio sa Albate-Camerlatatom, Mendrisiom, Balenom, Chiassom i kolodvorom Como San Giovanni. Od 2005. ta je tvrtka prevezla više od devet milijuna putnika.

Novi belgijski tunel

Dana 9. prosinca otvorena je nova željeznička pruga u Belgiji duga 16,2 km i nazvana Liefkenshoek Rail Link koja povezuje obale rijeke Schelde sjeverno od Antwerpena. Promet tom prugom počeo je s promjenom voznog reda 14. prosinca. Nova elektrificirana pruga uključuje dvocijevni tunel dug šest kilometara ispod rijeke, a projektirana je da bi za 40 minuta skratila vožnju teretnih vlakova i izbjegavajući da teretni vlakovi



Unutrašnjost tunela Liefkenshoek (Infrabel)

ulaze u ionako zagušen tunel Kennedy na pruzi Berchem – Schijnpoort. Izravan učinak gradnje te nove željezničke pruge je lakši pristup lučkim dokovima Deurganck koji su odgovorni za utovar i istovar više od 70 % kontejnera u luci Antwerpen. Sve to podržava strategiju belgijskog vlasnika i upravitelja željezničke infrastrukture Infrabel da željeznicom prevozi 30 % ukupno prevezenih kontejnera do 2030. godine. Danas taj udio iznosi osam posto.

Projekt nove pruge realiziran je kroz javno-privatno partnerstvo, i to je drugi takav slučaj u Belgiji vezan uz željezničku infrastrukturu. Prvi je bio DiabloLink koji povezuje glavni grad Brussels sa zračnom lukom. Poslovi vezani za Liefkenshoek Rail Link dodijeljeni su u listopadu 2008. zajednici ponuditelja Locorail koju su činile tvrtke BAM PPP Investments Belgium, CFE i Vinci Concessions.

Ukupna investicija iznosila je 873 milijuna eura, od čega je privatna investicija iznosila 690 milijuna eura, a 107 milijuna eura osigurala je flamska vlada. Izvan javno-privatnog partnerstva, Infrabel je uložio dodatnih 183 milijuna eura u opremanje kolosijeka i ETCS signalno-sigurnosni sustav.

Cijena korištenja te nove željezničke veze ugovorena je na iznos od 51 milijun eura godišnje na rok od 38 godina. Tuneli ukopani 40 m ispod riječnog dna dugi su 6745 i 6752 m.

Izravna željeznička teretna veza Kina – Španjolska

Dana 9. prosinca je na željeznički terminal Madrid Atočica Intermodal Terminal u vlasništvu ADIF-a, španjolskog vlasnika i upravitelja željezničke infrastrukture, stigao prvi izravan teretni vlak iz Kine. Vlak je dočekala španjolska ministrica Ana Pastor. Vlak koji je preveo 30 kontejnera krenuo je 18. studenoga iz kineskoga grada Yiwu, a udaljenost od 13 000 km prevalio je za 21 dan. Vlak je vozio na relaciji Kina – Kazahstan – Rusij – Bjelorusija – Poljska – Njemačka – Francuska – Španjolska. S obzirom na razlike u širini željezničkih kolosijeka, tri puta morao je mijenjati širinu kolosijeka. Lokomotive su se mijenjale otprilike svakih 800 km. Vlak je organiziran zahvaljujući suradnji tvrtki InterRail Services, DB Schenker Rail i Transfesa. Takvo putovanje kraće je najmanje 10 dana od najbržih prijevoza robe brodovima iz Kine u Španjolsku.

Ogromna ulaganja u njemačku željezničku infrastrukturu

Njemačka željeznica (DB) najavila je je ogromno ulaganje od čak 28 milijardi eura u razdoblju od 2015. do 2019. godine. Dr. Volker Kefer, DB-ov direktor za područja infrastrukture i prometa, rekao je da je to najveće ulaganje u željezničku infrastrukturu u Njemačkoj ikada! Ulaganje podrazumijeva obnovu i modernizaciju 17 000 km željezničkih pruga čija cijena će biti oko 12 milijardi eura te obnovu i modernizaciju više od 870 mostova i vijadukata. To ulaganje slijedi odobrene programe LuFV II kojima se savezna njemačka vlada obvezala ulagati u željezničku infrastrukturu oko 3,3 milijarde godišnje. Oko četiri milijarde eura bit će uloženo u signalno-sigurnosne sustave, a oko milijarde u obnove tunela. U 2015. će u sklopu ovog programa biti obnovljeno 3800 km pruga za oko 5,3 milijarde eura, zamijenjeno 2000 skretnica, 2,5 milijuna pragova, četiri milijuna tona tučenca i 125 mostova. Da bi se izbjegli veći problemi u tijeku prometa, modernizacije su podijeljene u ukupno 500 projekata na 80 željezničkih koridora.

Škodini novi vlakovi

Češka Škoda Vagonka dobila je 750 milijuna čeških kruna vrijedan posao isporuke triju trodijelnih katnih vlakova serije 575 litvanskome nacionalnom željezničkom operatoru LG za korištenje na međunarodnome koridoru Vilnius – Minsk. Vlakovi će biti isporučeni u roku od 36 mjeseci, a njihov interijer bit će prilagođen međunarodnim putovanjima: imat će visokokvalitetna sjedala, odjeljak za pratitelje vlaka, višezjezične informacije za putnike i dodatne prostore za prtljagu.

Željezničke tvrtke Litve LG i Bjelorusije BC planiraju skratiti vrijeme putovanja na relaciji Vilnius – Minsk krajem 2015., kada će biti završena elektrifikacija željezničke pruge koja povezuje ta dva glavna grada. Elektrifikacija će biti sustava 25kV 50Hz.

Škoda Vagonka je već isporučila (u razdoblju 2008. – 2014.) tri dvodijelna i sedam trodijelnih katnih vlakova LG-u za korištenje na relaciji Vilnius – Kaunas.

Novi vlakovi za Nizozemske željeznice

Nacionalni putnički nizozemski željeznički operator NS najavio je početkom prosinca da je zainteresiran za narudžbu oko 60 vlakova Stadler FLIRT. Narudžba tih vlakova je žurna mjera kojom se nastoji pokriti nedostatak putničkih kapaciteta za lokalni prijevoz do isporuke naručenih CAF-ovih vlakova koje je NS nedavno naručio. Od CAF-a je naručeno 118 vlakova ukupne vrijednosti 500 milijuna eura. U Nizozemskoj će se vlakovi CAF Civity zvati Sprinter New Generation, a u promet će ulaziti od 2018. godine.

Problem je što NS-u od 2016. neophodno trebaju novi putnički prijevozni kapaciteti, a Stadler je jedna od rijetkih tvrtki koja vlakove može isporučiti u vrlo kratkome roku.

Udruga željezničkih umirovljenika HŽ-a

Kava s predsjednikom

Dana 23. studenoga Udruga željezničkih umirovljenika HŽ-a Zagreb organizirala je odlazak na Pantovčak, odnosno na »kavu s predsjednikom«.



Nakon 12.00 sati predsjednik dr. Ivo Josipović u svojem salonu za primanje gostiju rukovao se sa svakim članom Udruge željezničkih umirovljenika HŽ-a. Susret je nastavljen u prijamnom salonu gdje je Mario Tocauer, predsjednik Udruge, ukratko upoznao predsjednika RH s aktivnostima Udruge. Mario Tocauer iznio je osnovne povijesne činjenice o Udruzi, napomenuvši da je Udruga osnovana 1924.

godine, te njezinoj organizaciji i uvjetima u kojima Udruga djeluje danas.

Tocauer je izrazio i svoje razočarenje radom Nacionalnog vijeće za umirovljenike i starije osobe koje je osnovano u prosincu 2012., a čine ga umirovljeničke udruge i organizacije te Hrvatska stranka umirovljenika i Matica umirovljenika. Vijeće je zamišljeno kao savjetodavno tijelo Vlade RH kako bi se ona na bolji način upoznala s cjelokupnom umirovljeničkom problematikom, a s druge strane bi Vijeće od Vlade RH na vrijeme na razmatranje trebalo dobivati materijale koji se tiču umirovljenika kako bi dalo svoje prijedloge. Na primjedbu predsjednika Josipovića da bi se mogli obratiti svojoj stranci, Tocauer je obrazložio da je riječ o dvije različite strane angažmana umirovljeničke populacije te da su udruge umirovljenika nestranačke organizacije za razliku od političke stranke umirovljenika.

Ankica Dovijanić, voditeljica Kluba željezničkih umirovljenika, upoznala je Josipovića s osnovnim klupskim aktivnostima. Klub djeluje pri Udruzi željezničkih umirovljenika Zagreba i posjeduje prostorije gdje se uz pristupačne cijene pića i kave umirovljenici mogu družiti uz šah i karte, a godišnje se organizira i desetak izleta. Udruga željezničkih umirovljenika HŽ-a Zagreb u provođenju svojih aktivnosti surađuje i s Planinarskim društvom »Željezničar« te Glijvarskim društvom »Kamilo Blagajić«.

Željeznička industrijska škola

Šezdeseta obljetnica mature

Dana 26. studenoga obilježena je 60. godišnjica mature polaznika Željezničke industrijske škole iz Zagreba, koji su svoje školovanje započeli davne 1951. godine.

Proslava je počela okupljanjem dvadesetak bivših maturanata u Zagreb Glavnome kolodvoru. Potom su se uputili u TŽV »Gredelj«, gdje su uz prigodni program obilježili godišnjicu mature. Uz stručni vodstvo ljudi iz TŽV-a »Gredelj« bivši maturanti obišli su nekoliko pogona nove tvornice.

Nakon dvosatnog obilaska pogona bivši maturanti uputili su se u restoran. Donat Majdandić podsjetio ih je na proteklih šezdeset godina. Te 1951. u pet razreda elektrosmjera i četiri razreda strojarškog smjera upisano je 136 učenika. Pored toga neki su završili struku za stolare i pismolakirere. Bila je to prva poslijeratna generacija učenika koja se upisala tu školu. Od 136 upisanih učenika u roku je maturiralo njih 122. Praktični dio nastave obavljao se u radionicama i u Željezničkoj radionici »Ivan Krajačić«, danas TŽV-u »Gredelj«. Dio učenika koji nije bio iz Zagreba bio je smješten u đakcome domu u Trnjanskoj cesti 33.



Nakon školovanja veliki broj đaka zaposlio se u pogonima »Janaka Gredelja«, drugi su se nastavili školovati te su stekli fakultetsko obrazovanje, a neki su završili u inozemstvu. Prema dostupnim podacima, ta je generacija dala tri doktora znanosti, devet diplomiranih inženjera, pet diplomiranih ekonomista, tri profesora, jednoga akademskog slikara, 42 inženjera strojarstva i tri inženjera drugih struka, a jedan učenik završio je u Legiji stranaca.

/ Piše: Boris Udier
/ Foto: Branimir Butković

»Željezničar« u Kraljevini Jugoslaviji (1. dio)

Donesena pravila kluba

Dana 4. siječnja 1921. donesena su Pravila Športskog kluba »Željezničar«. Klub je osnovan 1. svibnja 1919., a sjedište mu je bilo u Zagrebu. U klubu su bile zastupljene gotovo sve grane sporta kao što su nogomet, laka atletika, plivanje, biciklizam, veslanje, zimski sportovi itd.



Prihodi Kluba bili su upisnina redovitih članova, uplata članova utemeljitelja, redovita članarina *podupirajućih* i *izvršujućih* članova, čisti prihod od prvenstvenih prijateljskih i međunarodnih utakmica, dobrovoljni prilazi i prihodi iz sportskih i različitih zabava priređenih u korist kluba.

Članovi kluba bili su utemeljitelji, počasnici, *podupirajući* i *izvršujući*. Utemeljitelji su mogli biti oni koji su jednokratno uplatili iznos od 500 kruna i veći. Počasni članovi bili su oni koje je izabrala glavna skupština radi osobitih postignuća, a na prijedlog upravnog odbora s 2/3 glasova redovitih *izvršujućih* i *podupirajućih* članova. *Podupirajući* članovi bili su oni koji nisu aktivno sudjelovali u radu kluba, ali su klub podupirali plaćanjem mjesečne članarine od 10 kruna, i to unaprijed. *Izvršujući* članovi bili su oni koji su aktivno sudjelovali u radu kluba ili su sudjelovali u nekoj grani sporta (nogomet, teška atletika, plivanje itd.), a plaćali su redovitu članarinu od 10 kruna unaprijed.

Članom kluba mogla je postati svaka fizička i pravna neporočna osoba koju je preporučio jedan član, a koja je klubu pristupila uz propisno ispunjenu pristupnicu te uplatom upisnine od 10 kruna i barem jedne mjesečne članarine unaprijed.

Klupska tijela bila su glavna skupština, upravni odbor (ujedno poslovni odbor), revizijski odbor, kazneni odbor i zabavni odbor.

Glavna skupština bila je redovita i izvanredna. Redovita glavna skupština održavala se svake godine, prije početka jesenske nogometne sezone, ali najkasnije do 25. rujna.

Upravni odbor sastojao se od predsjednika, potpredsjednika (I. i II.), tajnika (I. i II.), blagajnika (I. i II.) i 10 odbornika. Predsjednik kluba zastupao je klub po pravilima Jugoslavenskoga nogometnog saveza prema oblastima i trećim osobama.

U klubu su radili i I. i II. kapetan te oružar. Kapetana je birala prva odnosno druga momčad, kao i oružara. Kapetan je bio vođa momčadi, upravljao je njome, držao disciplinu i red u momčadi, određivao sastav momčadi te o stanju momčadi izvješćivao Upravni odbor. Oružar je brinuo o svim klupskim potrepnostima, odijelima i spravama, vodio je brigu o rekvizitima momčadi, preuzimao inventar kluba, osobno i materijalno jamčio za inventar te izvješćivao

Upravni odbor o njegovu stanju.

Revizijski odbor činili su predsjednik i dva revizora. On je nadzirao cjelokupni rad kluba, blagajničko poslovanje, knjigovodstvo te na redovitoj glavnoj skupštini izvješćivao članove o svojem nalazu.

Članovi Kaznenog odbora bili su potpredsjednik, drugi tajnik kluba i četiri člana. Kazneni odbor sudio je i kažnjivao članove koje je Upravni odbor predao tome tijelu, tj. one članove koji su se ogriješili o pravila kluba.

Zabavni odbor sastojao se od pročelnika Zabavnog odbora, pročelnika tamburaškog zbora i 20 članova. Zabavni odbor bavio se izobrazbom članova, organizirao znanstvena predavanja, izlete, zabave i peslove te je na taj način doprinio promicanju kluba.

Čista imovina kluba morala se u slučaju prestanka djelovanja predati zakladi Doma unesrećenih željezničara i njihovih udova u Zagrebu. Ta su pravila prihvaćena

na glavnoj skupštini održanoj 11. studenoga 1920. Pravila su potpisali predsjednik kluba Vatroslav Krčelić i tajnik kluba Ivan Megla. Odjeljenje za unutarnje poslove Pokrajinske uprave za Hrvatsku i Slavoniju odobrilo je navedena pravila 17. veljače 1923. pod brojem 58192/1922.

Osnivačka Glavna skupština Športskog kluba »Željezničar« održana je 16. siječnja 1921. u klupskoj dvorani u Zagrebu, u Trnjanskoj cesti 1. Skupštinu je otvorio privremeni predsjednik Vatroslav Krčelić u 15.30 sati. Tom je prigodom pozdravio prisutne, zahvalio članovima Privremenog odbora na suradnji te protumačio djelatnost kluba čiji je cilj *podignuti* mladež tjelesno i duševno na što viši stupanj kulture i naobrazbe. Nakon toga je tajnik Grgac pročitao izvješće prema kojemu se prijavilo 35 *izvršujućih* članova, tri utemeljitelja, 14 *podupirajućih* članova – ukupno 52 člana. Nakon toga pročitao je klupska pravila koja je izradio Privremeni odbor. Članovi Skupštine jednoglasno su prihvatili pravila. Jedino je naziv kluba umjesto Nogometni klub trebao glasiti Športski klub »Željezničar« jer su se u klubu trebale njegovati sve grane sporta, a ne samo nogomet. Blagajnik Megla izvijestio je da je u klupskoj blagajni 15 175,50 kruna gotovine. Nakon toga jednoglasno je izabran Upravni odbor koji su činili predsjednik Čiril Došek, potpredsjednici Josip Soltan i Kajetan Pilepić, tajnici Ivan Megla i Vilim Kittler, blagajnici Rudolf Stupnišek i Josip Bičak, oružari Ivan Markušić i Dionis Györi, revizori Mario Franculj i Marko Stiplošek, kapetan Antun Mlinarić, odbornici Vatroslav Krčelić, Rudolf Svačina, Ivan Jakoplić, Ivan Frass, August Dolenc, Franjo Török, Marcel Pilepić i Mirko Krstinić (*neka prezimena prilično su nečitka – op.a.*). Na kraju je novoizabrani predsjednik Došek zahvalio na iskazanome povjerenju te pozvao sve prisutne na što intenzivniji rad u korist i napredak kluba.

Put u Armeniju

Ili kako je stradao četvrti član ekipe

Predgrađe Erevana, glavnog grada Armenije, djelovalo je sivo, no kada smo se približili njegovo središtu, uslijedilo je veliko iznenađenje – armenska prijestolnica zabljesnula je u punome sjaju i ostavila nas bez daha.

Dan prvi

U Biševskoj ulici na periferiji Zagreba, jednoj od onih ni po čemu posebnih u mreži ulica između američke ambasade i table na ko-



joj je kosom crtom prekriven naziv hrvatskoga glavnog grada, četverokotačni član ekspedicije strpljivo je čekao spreman. Pozorno odabran nakon pomne višetjedne selekcije svih rabljenih terenskih vozila, Nissan Patrol 2.8 GR osvojio je svoje učešće kao četvrti član ekspedicije »Stepama središnje Azije 2013«.

Nabildan *thulama* u kojima smo vozili zalihe hrane za dvomjesečno putovanje, šator, plinsko kuhalo, vreće za spavanje, zemljopisne karte i još poneku sitnicu važnu za azijsku avanturu, Nissan se ponosno šepurio na tek probuđenome zubatom suncu. Pripravan da potegne svoje dvije i pol tone teško tijelo do Kazahstana i natrag te da na dvadesetak tisuća kilometara dugome putu pokori Tursku, Armeniju, Iran, Turkmenistan, Uzbekistan, Tadžikistan i Kirgistan, odbrojavao je minute do polaska.

Slučajno ili ne, putovanje smo nekoliko tjedana planirali temeljito i po etapama, ali dodatne obveze *nakotile su se* baš posljednjih dana u ogromnome broju i poput termita halapljivo navalile *trusiti* vrijeme predviđeno za organizaciju ekspedicije. Osim toga, na početku smo znali i za neke ne baš zanemarive nedostatke. Zbog već davno dogovorenih poslova koji su nas čekali po povratku, bili smo svjesni da smo, nažalost, ograničeni vremenom. Dva mjeseca koja imamo na raspolaganju moraju biti dovoljna. No hoće li zaista i biti?

Dan drugi

Autocesta u Turskoj, 9.30 sati. S kamiona ispred nas pala je šipka. U punoj brzini naletjeli smo na nju, probušili gume, izgubili nadzor nad vozilom i oštetili ga udarivši u banderu. Nakon prvotnog šoka i policijskog očevida zaključili smo sljedeće:

- Ozlijeđeni nismo.
- Uništen nam je čitav lijevi bočni dio automobila.
- Za sanaciju štete potrebno nam je oko 3500 eura.

Kakav peh ...

Odlučili smo privremeno ostaviti automobil u Turskoj i pokupiti ga nakon dva mjeseca, a putovanje nastaviti drugim prijevoznim sredstvima.

Uz određene izmjene plana zbog novonastale situacije, prva na redu bila je zemlja fascinantne, ali tragične povijesti.

Armenija

Za boravka u Turskoj izbjegavali smo spominjati da putujemo u Armeniju. Dvije zemlje već dugo su u lošim odnosima zbog strašnoga genocida nad Armencima koji se dogodio u dva navrata – prije i nakon Prvog svjetskog rata. No uzimajući u obzir tursku stranu, navedena činjenica nije točna jer se prema njihovoj verziji genocid nikada nije dogodio. Zbog tog osjetljivog pitanja granice između dvije zemlje već su dugo zatvorene i u Armeniju se može ući samo iz Gruzije na sjeveru i Irana na jugu.

U to koliko je zapravo animozitet prema toj nesretnoj zemlji sveopće raspršen i utisnut u najsitnije pore turskog društva uvjerali smo se kada bi ljudi koje smo tijekom našeg boravka upoznali, ničim izazvani, znali spomenuti kako ih Armenci nepravедno optužuju za nešto što nije istina. Za nas je to u praksi značilo da smo morali ići preko Gruzije da bismo se dokopali Armenije, što je, naravno, osjetno duži put nego kada bi u Armeniju mogli ući izravno iz Turske. No drugog izbora nismo imali.

Stigavši noćnim autobusom do glavnoga grada Gruzije Tbilisija, lako smo organizirali prijevoz za nastavak puta do Erevana. Neumorne *maršrutke* u obliku minibusa ruske marke Gazelle, najrasprostranjenija lokalna vozila koja svojim izgledom podsjećaju na tzv. zlatno doba SSSR-a, a u stvari su stara dvadesetak godina, strpljivo su čekala svoje putnike u kolodvoru koji se nalazi tik izvan središta. Udaljenost između dva glavna grada kraća je od 300 km, ali cesta vodi preko planinskih prijevoja te nije u najboljem stanju pa je vožnja i u poprilično živahnoj (iako pomalo derutnoj) *Gazellici* trajala šest sati.

Granica s Armenijom nalazi se nedaleko od Tbilisija pa smo brzo stigli do nove države na našem putu. Nevjerojatno je kako se pejzaž promijenio odmah po prelasku granice. Nema više smaragdno zelenih pašnjaka ni drveća. Pejzaž je naglo postao ogoljen i brdovi-



tiji. Zajedno s okolinom promijenila se i kvaliteta ceste koja je bila sve neravnija i sa sve više rupa. Odmah smo mogli zaključiti da je Armenija siromašnija od Gruzije kroz koju smo samo prošli. Naselja kroz koja smo se vozili izgledala su otušno, sivo i napušteno. Tako je izgledalo i predgrađe glavnoga grada, no približavajući se središtu Erevana uslijedilo je veliko iznenađenje – armenska prijestolnica zabljesnula je u punome sjaju i ostavila nas bez daha. Možda zbog neuglednog puta do nje, a možda samo zato jer nismo bili dovoljno pripremljeni za takvu ljepotu, ostali smo iznenađeni. Organiziran, čist i ušminkan sa širokim blještavim avenijama i prostranim trgovima kakvih se ne bi posramio bilo koji veći zapadnoeuropski grad, Erevan je odmah pobrao naše simpatije.



U gradu je i puno bolji vozni park te osim sveprisutnih Lada ima i Lexusa, Toyoti i Mercedesa. Također smo primijetili veliku prisutnost policije koja je zaustavljala vozila na svakome koraku i činilo se da zahvaljujući njima promet teče glatko. Taksu koji vozi do odredišta unutar grada nikada nije bio skuplji od 1000 armenskih drama odnosno 10 kuna.

Upoznajući grad uočili smo jedan naziv koji se često ponavlja – Ararat. To je naziv najpoznatijega armenskog konjaka, ali i proizvođača sokova, banke, časopisa te još čitavog niza različitih proizvoda. Još je važnije to da je to i naziv svete planine koja dominira panoramom Erevana. Ararat je mjesto na kojemu se prema Bibliji nasukala Noina barka i Armenci je, kao jedan od najstarijih kršćanskih naroda, štiju od davnina. Ararat je za Armence isto što je Olimp za Grke te se nalazi i na državnome grbu. Ima samo jedan veliki problem – Ararat se ne nalazi u Armeniji, nego u susjednoj Turskoj! Pritom se ponovno povlači pitanje armenskog stradanja i odnosa između dvaju naroda.

Ono što je sigurno i oko čega, čini se, nema nikakvih dvojbi jest da je konjak Ararat jedan od ponajboljih na svijetu. U prilog tomu ide i legenda prema kojoj je Staljin Churchillu na Jalti ponudio specijalni Ararat Dvin da nazdrave dobrom kapljicom u pauzi višednevnih pregovora, a konjak se toliko svidio britanskome hedonistu da je

potom svake godine naručivao poprilične količine tog neodoljivog pića.

Osim po konjaku, Armenija je poznata po samostanima. Kako bi lakše obišli neke zabačene dijelove zemlje, odlučili smo se za *rent-a-car*. Srednjeevropski samostani nalaze se diljem Armenije i ima ih toliko da je nemoguće putovati državom, a da ih se zaobiđe. Svi se nalaze na fantastičnim lokacijama i u izvrsno su očuvani. Armenska apostolska crkva najstarija je na svijetu i postoji od 301. kada su Armenci prvi prihvatili kršćanstvo za svoju službenu religiju. Taj dašak povijesti najbolje smo osjetili u samostanu Khor Virap, gdje smo (kao uostalom i na većini lokacija) bili jedini posjetitelji. Čuvar samostana otvorio nam je prolaz u podzemnu ćeliju gdje je 13 godina bio zatočen sv. Grigor, prosvjetitelj odgovoran za pokrštavanje Armenaca. Težak zrak i vlaga brzo su nas potjerali van iz klaustrofobičnog prostora u dvorište samostana iz kojeg se pružao prekrasan pogled na planinu Ararat.

Promatrajući mističnu planinu i igru sjena koju su vodili oblaci na njezinu snježnom vrhu, shvatili smo da je vrijeme da krenemo prema sljedećem odredištu. Zagonetan, osporavan, moćan i neshvaćen čekao nas je Iran.

Ragbi klub »Lokomotiva«

Seniori drugi

Ragbijaši »Lokomotive« utakmicom polufinala Kupa Hrvatske protiv splitske »Nade« završili su jesenski dio sezone. Poraz od 54 : 5 pokazuje kako je momčad napredovala te da se sljedeće godine može očekivati njezin nastup u prvoj hrvatskoj ligi.



Iako su se plasirali za natjecanje u prvoj hrvatskoj ligi, Predsjedništvo kluba donijelo je odluku da se za sada odustane od natjecanja te da se seniorsi uključe u drugu austrijsku ligu u kojoj uz austrijske igraju i slovenski klubovi. Motiv za donošenje takve odluke je činjenica da se »Lokomotiva« ponajprije oslanja na igrače iz vlastite škole. Budući da klub dvanaest godine nije igrao seniorske utakmice, najstariji igrač iz vlastitog pogona ima tek dvadeset godina. Tajnik kluba Milivoj Vrga uvjeren je kako je ta odluka u cijelosti ispravna.

/ Po znanju i kvaliteti naši igrači mogu igrati hrvatsku ligu. Imamo i nekoliko starijih igrača koje smo angažirali naknadno, no ipak je u ovome trenutku razlika u tjelesnoj snazi prevelika. Seniorsku smo ekipu formirali tako da naši igrači po izlasku iz omladinskih kategorija, većinom državni reprezentativci, imaju gdje igrati. Ovakvo bi otišli u »Zagreb« ili »Mladost«. Krenuli smo od nule i jednostavno nam treba vremena. Zbog toga smo odlučili igrati u drugoj austrijskoj ligi. Tamo se natječemo s dvije bečke momčadi, »Klagenfurtom«, »Bečkim Novim Mestom«, »Grazom« i »Mariborom«. Nakon jesenskog dijela natjecanja nalazimo se na drugome mjestu, iza »Graza«. S »Grazom« smo odigrali ravnopravnu utakmicu u Zagrebu, no izgubili smo s rezultatom 25 : 22. Vidjet ćemo kako će biti na proljeće – rekao je Vrga. Trošak igranja u austrijskoj ligi niži je nego u hrvatskoj.

/ U Hrvatskoj putujemo u Makarsku, Sinj i Split, a to je dulje od 400 km puta do Beča koji je najudaljeniji. Uz to, kada se prijeđe granica prijevoznici ne obračunavaju PDV za taj dio puta. Dečki su vidjeli nešto novo i jako su zadovoljni. No zanimljivo je reći kako je u našoj ligi bolja logistika – komentirao je Vrga.

Uz nekako uobičajene probleme s financijama, u klubu je teren trenutačno najveća briga. »Lokomotiva« se udomačila na Savici, no s promjenom vlasničke strukture postali su prekobrojni i sada je pitanje gdje će trenirati i igrati na proljeće.

HKUD »Željezničar« Osijek

»Kada prođem kraj dikinog dvora«

Već godinama u povodu Dana grada Osijeka HKUD »Željezničar« Osijek organizira koncert »Gradu za rođendan«, održan je 14. prosinca u prepunome osječkom HNK-u.



U dvosatnome, bogatome programu pod nazivom Kad prođem kraj dikinog dvora ispunjenom napjevima i plesovima Dalmacije, Međimurja, Posavine, Prigorja i Podravine sudjelovalo je oko sto svirača, plesača i pjevača u tamburaškom orkestru, dječjoj folklornoj skupini, pripremnome ansamblu i reprezentativnome ansamblu. Tijekom najava pojedinih točaka mogao se čuti niz informacija o HKUD-u »Željezničar« koji će sljedeće godine obilježiti 90 godina postojanja, kao i zanimljivosti o napjevima, nošnjama, običajima, ali i nastupima koje je to izvrsno društvo održalo širom svijeta.

Veliki pljeska zaslužila je simpatična dječja skupina koja je izvela koreografiju »Djeca bi se igrala« i koja okuplja najmlađe folkloršaše koji navješćuju uspješnu budućnost Društva. Snažan dojam zrelosti ostavila je i pripremna skupina u vrlo neobičnoj koreografiji »Posavčica od glave do pete«, a visokom razinom profesionalnosti iskazao se reprezentativni ansambl koji je izveo graciozne stare splitske plesove, razigrane slavonske plesove, emotivne međimurske napjeve i lepršave plesove, bučno bunjevačko kolo, plesove Hrvata mađarskog Podravlja te neobičnu koreografiju »zagrebačke polke« u sklopu prigorskih plesova.

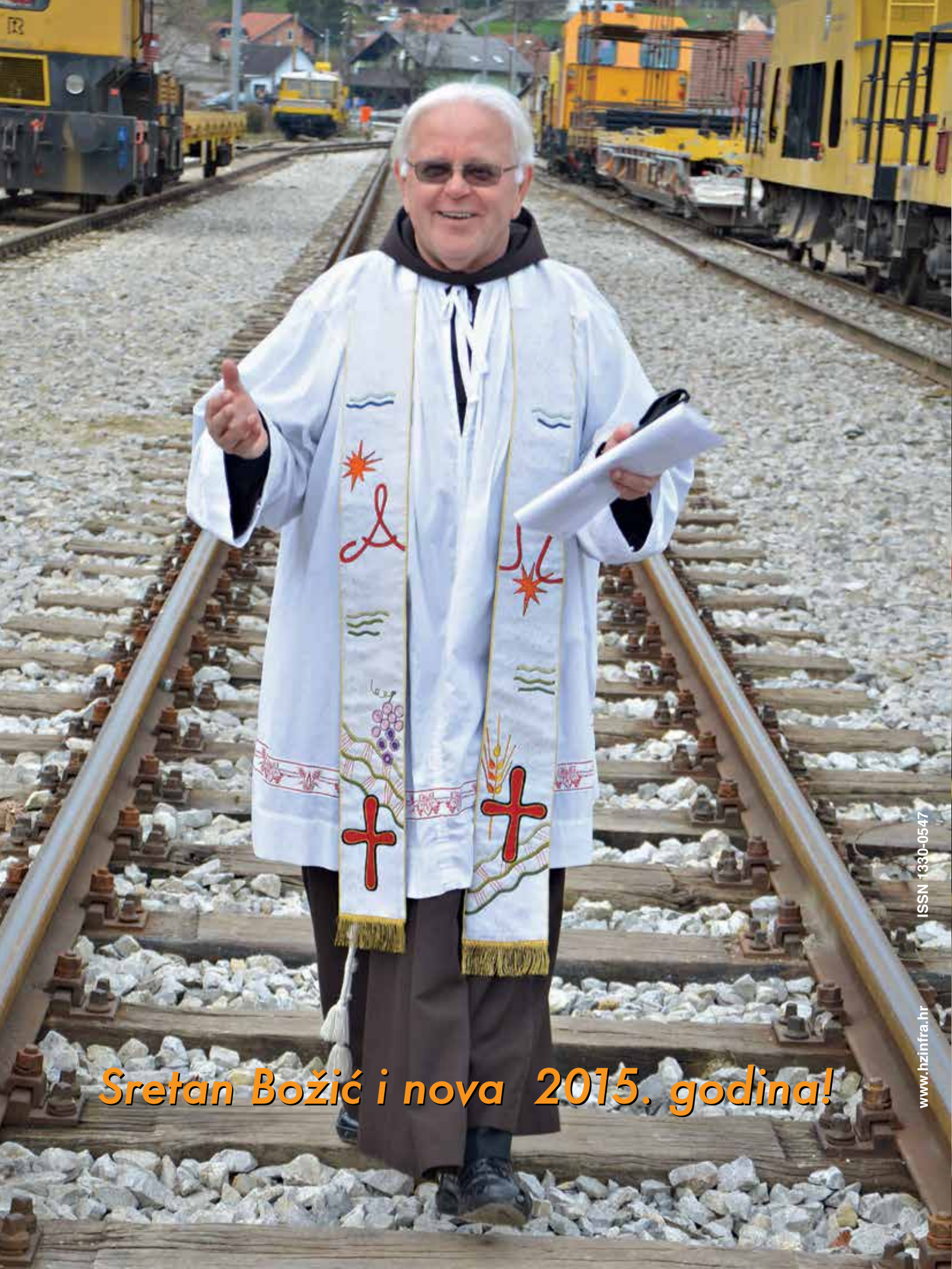
Osim izvrsnoga reprezentativnog ansambla i mješovite pjevačke skupine, snažan pečat koncertu dao je i tamburaški orkestar koji je pratio nastupe svih skupina i pjevača. Većina tamburaša potekla je iz tamburaške škole »Baterek« s kojom društvo surađuje već 21 godinu. Između plesnih koreografija nastupio je i veliki orkestar tamburaške škole »Baterek«.

Za članove »Želje«, kako ih od milja zovu u Osijeku, bio je to samo jedan koncert u nizu, ali za publiku je to bio poseban doživljaj koji će pamtili. Organizatori kažu da je to bila tek trećina repertoara koji su sposobni izvesti u svakome trenutku. To mogu zahvaliti ozbiljnome svakodnevnom radu sa stručnim voditeljima plesa Nenadom Sudarom Šokcem i Draganom Stakićem, vokalnom voditeljicom dr. sc. Vesnom Svalinom i glazbenim voditeljem Franjom Baterekom.



/ Svečanost u kolodvoru Đurmanec

/ Foto: Branimir Butković



Sretan Božić i nova 2015. godina!