

# ŽELJEZNIČAR

broj 833 travanj 2015.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.





/Čakovec, 155 godina željeznice u Hrvatskoj



KUD HŽ Varaždin



Mozartine



Razgledavanje pogona RŽV-a Čakovec

## / IZ SADRŽAJA

- /4 Novi vlak u prometu
- /5 Predstavljen portfelj nekretnina HŽ Infrastrukture
- /6 U Čakovcu obilježena obljetnica prve pruge
- /9 Hoće li otvarenje luke oživjeti prugu?
- /10 Novi servis Ril Cargo Carriera Kft
- /14 Intervju s Brankom Ištvančićem
- /17 Novi svjetski brzinski rekord
- /21 Cisalpino - brisanje posljednjih tragova
- /28 Japan

U četvrtak 9. travnja na redovitoj liniji iz Zagreba prema Koprivnici na svoju prvu vožnju krenuo je novi vlak HŽ Putničkog prijevoza. Tog dana na vožnju su uz premijera Zorana Milanovića krenuli i zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, potpredsjednik Vlade Branko Grčić i ministar financija Boris Lalovac. U pratnji mnogobrojnih novinara na put su krenuli i predsjednici uprava svih željezničkih poduzeća te predsjednici Uprave Končara i Končar KEV-a. U trenutku kada iz tiska iziđe ovaj broj Željezničara na svoje prve komercijalne vožnje krenut će i drugi vlak. Elektromotorni vlakovi novoga vizualnog identiteta te osoblje u novim odorama donose osvježanje na naše pruge i nadajmo se bolje dane za putnike i prijevoznika HŽ Putnički prijevoz.

U Čakovcu je prigodnom svečanošću obilježena 155. obljetnica pruge u Hrvatskoj. Na taj dan 1860. u Čakovec je prugom Franje Josipa iz Nagykanisze preko Kotoribe stigao vlak.

/ Iako se Međimurje ne nalazi na koridorskim prugama, željeznica je i danas izuzetno važna za tu regiju – rekao je međimurski župan Matija Posavec, obračavajući se gostima okupljenim ispred čakovečkoga željezničkog kolodvora. Županija u cijelosti financira prijevoz učenika željeznicom. U nastojanju da vrati neke ukinute linije, u suradnji sa sindikatom županija je organizirala brojenje putnika i uspjela dokazati da na tome području ima više putnika od broja koji se prikazuje. Trase se vraćene, a HŽ Putnički prijevoz vratio je i linije iz Čakovca prema Sloveniji, što puno znači učenicima i studentima. Važno je istaknuti kako je lokalnim stanovnicima i lokalnoj upravi itekako stalo do željezničkog prometa. Stekao sam dojma da je tako i u susjednome Varaždinu te to treba cijiniti.

U Japanu je 21. travnja postavljen novi brzinski rekord vlakova. Maglev je vozio brzinom od 603 km/h. Do toga su dana rekord držale francuske željeznice čiji je TGV 2007. vozio 574,3 km/h. Obaranje brzinskih rekorda nije samo pitanje nacionalnog prestiža, već se postavlja i pitanje gdje su granice klasičnih vlakova u odnosu na tehnologiju maglev. Uvijek kada se govorilo o tome da se brže ne može, Francuzi su dokazali suprotno. Teško da će i ovaj puta biti drugačije.

## / IMPRESSUM

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;

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

Fotografija na naslovnici: Novi vlak HŽ Putničkog prijevoza; Foto na naslovnici: Dragutin Staničić

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

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

Naklada: 3600 primjeraka; Tisak: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb



HŽ Putnički prijevoz

## Novi vlak i novi dizajn

**Ovo je potpuno hrvatska priča, rezultat rada, razvoja i dizajna naših ljudi, financiranja HŽPP i HBOR-a. Ovakvi se vlakovi rade na možda pet mjesta u Europi. Trebalo bi ga prodati van – bile su to riječi premijera Milanovića nakon što je na prvoj redovitoj vožnji novoga putničkog vlaka stigao iz Zagreba u Koprivnicu.**



U četvrtak 9. travnja 2015. u redoviti promet pušten je prvi od 16 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz. Prva vožnja bila je organizirana na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Koprivnica, a na prvoj vožnji bili su predsjednik Vlade RH Zoran Milanović, potpredsjednik Vlade i ministar regionalnog razvoja i fondova EU dr. Branko Grčić, ministar financija Boris Lalovac, zamjenik ministara pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, predsjednici uprava Končara, Končar KEV-a, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture te mnogi drugi.

U koprivničkome kolodvoru uzvanike su dočekali koprivnička gradonačelnica Vesna Železnjak i predsjednik Gradskoga vijeća Zoran Gošek sa suradnicima. Okupljenim novinarima premijer Milanović je izjavio:

/ Ovo smo pratili cijelo vrijeme, od potpisivanja ugovora do gradnje. Ovo je potpuno hrvatska priča. Ovakvi se vlakovi rade na možda pet mjesta u Europi. Trebalo bi ga prodati van. Idemo u zemlje srednje Azije, bivšeg Sovjetskog Saveza, jer oni imaju potrebu za takvim tehnologijama, a mi smo u tome kvalitetni i povoljni.

Na pitanje hoće li se voziti i u svakom sljedećem vlaku, jer sljedećih mjeseci do kraja 2017. iz Končar KEV-a izlazit će po dva vlaka mjesečno, premijer je odgovorio:

/ Neću se voziti u svakom vlaku koji bude izlazio iz Končara, ali u prvom sam htio biti. Smatram da je to važno jer se radi o rezultatu naši ljudi i tako im od svoje Vlade dajem podršku koju imaju na tom projektu.

Prvi vlak je četverodijelna elektromotorna niskopodna garnitura. Maksimalna brzina vlaka je 160 km/h, ima 210 sjedećih mjesta, a ukupni kapacitet je 419 osoba. Vlak je opremljen suvremenim sustavom grijanja i hlađenja te videonadzorom, a putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (WiFi). Zaustavljanja u službenim mjestima najavljuju se putem sustava za informiranje putnika, koji na temelju podataka o položaju vlaka iz GPS uređaja emitira poruke na ekranima i putem razglasa. Konstrukcija, dizajn i vozna svojstva novih motornih vlakova omogućuju vrhunsku udobnost vožnje.

Prvi elektromotorni vlak koristi se u regionalnom prijevozu i svakodnevno prevozi putnike na relacijama Zagreb GK – Koprivnica te

Zagreb GK – Sisak – Sunja. Tvrtka Končar Električna vozila d.d. gradi 32 elektromotorna vlaka, i to 16 za gradsko-prigradski prijevoz i 16 za regionalni prijevoz, te 12 dizel-električnih motornih vlakova. Ukupna vrijednost nabave iznosi 1,63 milijarde kuna. Vlakovi će u promet biti puštani tijekom 2015., 2016. i 2017. godine. Serije novih motornih vlakova grade se na platformi dvaju prototipova elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski i regionalni prijevoz koja su u promet bili pušteni 2011. godine.



Tijekom 2015. bit će isporučeno 17 niskopodnih motornih vlakova (16 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz i jedan dizel-električni motorni vlak). Novi vlakovi odlikuju se visokim stupnjem pouzdanosti zbog primjene novih tehnologija, sklopova i uređaja u uvjetima intenzivnoga korištenja u svim vremenskim uvjetima. Svi sklopovi, uređaji i nove tehnologije koji će biti primijenjeni sukladni su zakonskim propisima RH, HRN-a, EN-a, IEC-a i UIC-a te EU-ovim direktivama o javnome putničkom prijevozu.

Prilikom dolaska novog vlaka u Koprivnicu ni predsjednik Uprave HŽ Putničkoga prijevoza Dražen Ratković nije krio zadovoljstvo:

/ Nabava novih motornih vlakova rezultat će povećanjem kvalitete prijevozne usluge, pouzdanosti i raspoloživosti vozila uz mnogo niže operativne troškove, bit će ostvareni stabilniji vozni red uz mogućnost povećanja frekvencije vlakova i broja putnika, a novi vlakovi doprinijet će i smanjenju onečišćenja okoliša.

Vožnja prvoga vlaka iz serije bila je ujedno prilika da se promovira i novi vizualni identitet HŽ Putničkog prijevoza. Novi vizualni identitet na postojećem voznom parku i službenoj odjeći primjenjivat će se postupno odnosno prilikom redovitog održavanja vozila i nabave službene odjeće. Za izradu novoga vizualnog identiteta bila je zadužena agencija TBWA\ ZAGREB. Tim stručnjaka napravio je jedinstveno rješenje koje obuhvaća novi znak i logotip HŽ Putničkog prijevoza. Novi vizualni identitet bit će primijenjen na svim novim vlakovima, internetskoj stranici, novim kanalima prodaje i službenoj odjeći zaposlenika. Osim novog vlaka koji je taj dan pušten u promet, putnicima je na raspolaganju i nova internetska stranica čiji je koncept prilagođeniji korisnicima. Novi kanali prodaje obuhvaćeni novim vizualnim identitetom (*on-line* prodaja karata, kartomati, pametne kartice) bit će na raspolaganju putnicima tijekom zadnjeg kvartala 2015. godine. Novi vizualni identitet HŽ Putničkog prijevoza temeljen je na prikazu voznih linija vlakova koje asociraju na kretanje i povezanost. U stvaranju i komuniciranju identiteta korištene su osnovne boje – crvena, bijela, plava i siva izvedene iz palete prepoznatljive za Hrvatsku. Novi, moderniji identitet čini zaokruženu i prepoznatljivu cjelinu.

Konferencija o razvoju nekretnina

## Predstavljen portfelj nekretnina HŽ Infrastrukture

**Zagrebački hotel Esplanade 15. i 16. travnja bio je domaćin 11. godišnje međunarodne konferencije o razvoju nekretnina u organizaciji tvrtke Filipović poslovno savjetovanje. Glavni institucionalni partneri konferencije bili su Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Ministarstvo gospodarstva te Europska banka.**



Izlaganje Renate Suše

Na prvome dijelu konferencije, koji je održan u Smaragdnoj dvorani hotela Esplanade, na panel-raspravi pod nazivom »Azijsko-pacifički, investicijski, kulturni i poslovni panel« sudjelovali su veleposlanici ili predstavnici veleposlanstava Kine, Japana, Australije, Indonezije, Republike Koreje, Azerbajdžana, Kazahstana, Irana i Malezije, a moderator je bio Don Markušić, predsjednik Azijsko-pacifičke gospodarske komore. Tijekom rasprave kao komparativne prednosti Hrvatske istaknuti su zemljopisni položaj, turizam, članstvo u EU-u, cestovna infrastruktura te luke kao povoljan ulaz u Europu.

»Real estate development trendovi u svijetu« bio je naziv drugog dijela Konferencije koji je započeo izlaganjem Irene Matković, ravnateljice Hrvatskog zavoda za prostorni razvoj, na temu Strategije prostornog razvoja RH i prostornog planiranja nove generacije. Predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša u svojem je izlaganju predstavila portfelj nekretnina kojima HŽ Infrastruktura upravlja ili ih ima u vlasništvu.

/ HŽ Infrastruktura raspolaže s jednim od najvećih fondova nekretnina u RH koji se sastoji od 18 200 čestica. Upravljamo s oko 600 kolodvora i stajališta te 1158 stanova koji su dijelom u vlasništvu HŽ Infrastrukture, a dijelom su u javnome dobru.

Aktivnim pristupom tržištu nastojat ćemo komercijalizirati poslovne prostore i vratiti život u kolodvore. Kolodvori su svojedobno građeni na južnim dijelovima gradova, a širenjem gradova danas su oni na najboljim lokacijama u središtima po cijeloj Hrvatskoj. S obzirom na atraktivnu lokaciju, u Splitu je HŽ Infrastruktura nezaobilazni čimbenik urbane regeneracije grada koja svakako spada u dugoročne projekte. Kroz zagrebački glavni kolodvor prođe oko 40 000 ljudi dnevno, i to je veliki potencijal za komercijalizaciju.

HŽ Infrastruktura u vlasništvu ima osam hotela, a upravo je u tijeku javni natječaj za najam hotela Dora površine 2000 m<sup>2</sup> u središtu Zagreba te vile Toplice u Lovranu.

Dodatni nam je cilj povećati cijenu najma stanova koja je do sada bila znatno niža u odnosu na tržišne cijene, a uz to nije postojala ni obveza plaćanja pričuve.

Troškove održavanja nekretnina koje se ne mogu komercijalizirati smanjit ćemo davanjem u zakup te davanjem na korištenje gradovima ili udrugama. Također očekujemo stvaranje dodatnih prihoda s osnove zakupa i prodaje nekretnina – rekla je predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture.



Ivana Bakunić i Danijela Poljak

Tema »Projekti razvoja nekretnina« predstavljena je u do kraja popunjenoj dvorani Paris. Moderator skupa bio je Patrick Franolić, direktor tvrtke Spiller Farmer d.o.o., koji je istaknuo kako je posljednjih godina na tržištu nekretnina novi trend brownfield investicije. Razvoj logističko-industrijskog centra Velika Gorica koji se prostire na površini od 105 ha i imat će zaseban industrijski kolosijek predstavila je direktorica Meridijana 16 Ivana Bakunić. O potencijalima komercijalizacije nekretnina HŽ Infrastrukture govorila je Danijela Poljak, šefica Službe za komercijalizaciju nekretnina.

/ Dosadašnje poslovanje poduzeća uglavnom je bilo usmjereno na osnovnu djelatnost. Sada smo osim na osnovnu djelatnost usmjereni i na stvaranje dodatnih prihoda iz bogatog fonda nekretnina koji je dijelom u vlasništvu, a dijelom povjeren na upravljanje HŽ Infrastrukturi. U portfelju ima oko 3500 objekata i mi tu vidimo potencijal za postizanje ušteda i ostvarivanje dodatnih prihoda. Naš je cilj komercijalizacija neiskorištenih nekretnina, postavljanje miksa zakupaca u cilju dugoročne održivosti, vođenje realne i na tržišnim uvjetima zasnovane cjenovne politike te provođenje cjelovitog upravljanja imovinom (asset management).

HŽ Infrastruktura raspolaže s velikim brojem objekata na atraktivnim lokacijama raspoređenima diljem Hrvatske pogodnima za vanjsko i unutarnje oglašavanje te u tome segmentu također vidimo priliku za stvaranje dodatnih prihoda. Dodatno, nekim nekretninama mijenjamo namjenu, primjerice neke stambene prostore pretvaramo u poslovne s ciljem povećanja prihoda i dugoročne održivosti.

Trenutno su najatraktivniji natječaji za prodaju zgrade na Tomislavovu trgu 11, davanje u zakup dva naša hotela kao i davanje u zakup većih poslovnih prostora diljem Republike Hrvatske. Uskoro ćemo objaviti i dodatne natječaje za zakup prostora na Glavnom i Zapadnom kolodvoru kao i hotela u Kraljevcu.



155 godine željeznice u Hrvatskoj

## U Čakovcu obilježena obljetnica prve pruge

**U petak 24. travnja u željezničkom kolodvoru Čakovac proslavljena je 155. obljetnica željezničke pruge u Hrvatskoj. Na taj je dan davne 1860. novoizgrađenom prugom koja je od Nagykanizse (Velike Kaniže) u Mađarskoj preko Kotoribe i Čakovca vodila do Pragerskoga u Sloveniji prošao prvi vlak kroz Hrvatsku**



Zdenko Antešić

Svečanosti su prisustvovali zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, župan međimurski Matija Posavec, gradonačelnik Čakovca Stjepan Kovač, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Carga Danijel Krakić te drugi dužnosnici i uzvanici.

Tom prigodom predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture rekla je: „Ponosni smo na svoju tradiciju jer smo i jedan od prvih deset najstarijih gospodarskih subjekata u Hrvatskoj. Ove godine obilježavamo i 140 godina pruge

Zagreb – Karlovac, 110 godina pruge Osijek – Đakovo - Vrpolje, 90 godina pruge Gračac – Knin, a nakon niza godina ove godine započinjemo graditi još jednu novu prugu Gradec – Sv. Ivan Žabno“. Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza napomenuo je da danas na području Međimurske županije voze 64 vlaka te se preveze 640 tisuća putnika godišnje. Izrazio je i nadu da će se broj putnika povećati jer su nedavno obnovljene dvije nove

međunarodne linije iz Čakovca prema Lendavi i Ormožu, u promet su krenuli prvi vlakovi iz serije 44 nova vlaka a uskoro kreće i projekt informatizirane prodaje karata.

U nastavku Danijel Krakić, predsjednik Uprave HŽ Carga, rekao je: „Naša glavna zadaća je učinkovito djelovati u regiji, zadržati i povećati promet na međunarodnim koridorima i hrvatskim lukama, brinuti o zadovoljstvu korisnika te biti strateški partner u prijevozu najvećim hrvatskim gospodarskim subjektima. Povezanost s našim



najvećim lukama i stranim željezničkim upravama osigurava nam da preuzete terete u što kraćem vremenskom periodu prevezemo na odredište. Danas je HŽ Cargo d.o.o. vodeći nacionalni operater željezničkog teretnog prijevoza i nadam se da je iza nas turbulentno razdoblje koje nas prati od početka recesije, zaustavili smo tendenciju pada prevezenih količina i povećali udio intermodalnog prijevoza i smanjili smo troškove poslovanja”.

U emotivnom govoru gradonačelnik Čakovca Stjepan Kovač rekao je da je željeznica Čakovcu donijela prosperitet i ubrzan razvoj. Željeznica je Međimurcima omogućila odlazak na školovanje i odlazak u svijet, ali



na žalost, čakovečki je kolodvor često bio i mjestom rastanka s kartom u jednom smjeru. Drago mu je da je željeznica nakon niza godina prioritet ove zemlje te je izrazio nadu da će to osjetiti i građani Čakovca.

U obraćanju okupljenima međimurski župan Matija Posavec rekao: "Moja je najdraža pjesma 'V Kotoribi sam se rodil, v Čakovec sam školu hodil', i to vlakom". Da bi tako i ostalo, Županija međimurska u cijelosti subvencionira putovanje vlakom za srednjoškolce. Kroz Međimursku županiju prođe 70.000 tona tereta i nadam se će se taj broj povećavati, što znači da će se i Međimurci vraćati raditi na željeznicu. Kreatorima voznoga reda poručio je da više slušaju „kaj vele putniki...“ i da ga bolje prilagode potrebama korisnika. Zahvalio je i HŽPP-u na uvođenju novih međunarodnih linija jer će one doprinijeti turističkom razvoju toga kraja.

Zdenko Antešić, zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, rekao je da je nakon niza godina neulaganja, godine 2012. nastupilo novo razdoblje za željeznicu u Hrvatskoj te da ova vlada

obnavlja postojeće pruge, nabavlja nove vlakove i koristi sredstva iz EU-ovih fondova za gradnju novih pruga.

U nastavku programa goste se podsjetilo na povijest željeznice u Hrvatskoj. Istaknuto je kako je prvi vlak prošao kroz Čakovec samo 35 godina nakon prvog vlaka u Europi, čime je to područje željeznički povezano s Bečom, Budimpeštom i Trstom. Također je naglašena trajna važnost željeznice kao predvodnice pozitivnih društvenih i gospodarskih promjena. Uzvanici su imali priliku razgledati izložbu „Željeznički kolodvori u Hrvatskoj regija sjeverozapad“ postavljenu u kolodvorskoj čekaonici. Proslavu su uveselili nastupi djevojačkog zbora Mozartine iz Zagreba i KUD-a HŽ Varaždin. Goste je posebno razveselio naš poznati zabavljač Luka Bulić koji je na sebi svojstven način priredio mali glazbeno-estradni šou. Tako su okupljene uzvanike preko Lukinih interpretacija pozdravili Ibrica Jusić, Arsen Dedić i Oliver Dragojević, što je dodatno podignulo atmosferu. Po završetku programa uzvanici su imali priliku razgledati pogone RŽV-a Čakovec.

Povijesne crtice

/ Piše: Siniša Lajnert

## Pruga Pragersko/Čakovec – Kotoriba

**O važnosti gradnje pruge Narodne novine pisale su kako se čini da se grade novi gradovi, a pruga koja je nosila ime cara Franje Josipa nakon godinu dana kašnjenja svečano je otvorena 24. travnja 1860.**



Prve tri pruge u Hrvatskoj sagradilo je Carsko i kraljevsko povlašeno društvo južnih željeznica (K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft), odnosno Društvo južnih željeznica. Time je završena prva etapa u povijesti izgradnje željeznica na hrvatskome tlu. Te pruge bile su pruga Pragersko/Čakovec – Kotoriba, Zidani Most/Zagreb – Sisak i Zagreb – Karlovac.

Pruga Pragersko/Čakovec – Kotoriba (Pragerhof/Csakathurn-Kotoriba; 94 km) otvorena je za promet 24. travnja 1860. kao dionica pruge Budimpešta – Velika Kaniža (Nagykanizsa) – Pragersko. Spajala je južnu Ugarsku s magistralom Beč – Trst. To je praktički bila prva pruga u našoj zemlji, a prolazila je kroz Međimurje u dužini od 41 km. Pruga Zidani Most/Zagreb – Sisak (Steinbrück/Agram – Sissek; 125,5 km) otvorena je za promet 1. listopada 1862. kao odvojak magistralne pruge Beč – Ljubljana – Trst. Tada je to bila jedina željeznička pruga u Bansknoj Hrvatskoj, jer je kraljevim rješenjem od 27. siječnja 1861. Međimurje izdvojeno iz Banske Hrvatske i priključeno Ugarskoj.

Pruga Zagreb – Karlovac (Agram – Karlstadt; 53 km) prva je dionica tada buduće pruge Budimpešta – Zagreb – Karlovac – Rijeka, a otvorena je za promet 1. lipnja 1865.

O gradnji pruge Pragersko/Čakovec – Kotoriba Narodne novine su 24. listopada 1858. objavile članak sljedećeg sadržaja: »Željeznica,

koju grade preko Čakovca do velike Kaniže napreduje jako dobro; pristaništa biti će u ova dva miesta; kolike se pripreve čine za nove zgrade; misliti ćeš: grade se novi gradovi; barem će se Kaniža najmanje, s vremenom dakako, za jednu uru daljine k istoku potegnuti; a našem Čakovcu predstoji liepa budućnost, jedno će ga pristanište uveličati a drugo njegova sladorana (Zuckerfabrik), u kojoj se slador kako ono vele na veliko pravi, i u kojoj kroz dan do 320 težakah radi, dati će ime u svijetu i Čakovcu samomu i nam Hèrvatom, u područje kojih spada. Čuo sam da će sriednja postaja medju dva tèrgovišta biti selo Mura-Keresztur, što i je nekako na pó puta, ali nisam opazio, da su što počeli graditi«.

Otvorenje pruge Pragersko/Čakovec – Kotoriba Narodne novine su 14. svibnja 1860. pratile sljedećim člankom: »O svečanom otvorenju istočne željeznice Franjo-Josipove od Kaniže do Pragerhafa, koje je bilo dne 24. pr. m., priobćujemo doknadno sljedeći slučajno zakašnjeni dopis iz Čakovca: Uprav godinu danah kasnije negoli se početkom nagadjavalo, t.j. 24. travnja god. 1860., otvorena je svečano istočna željeznica noseća ime Nj. veličanstva cara i to samo krilo od Kaniže do Pragerhafa. Cesta ova začè se kod Čakovca graditi već mieseca kolovoza g. 1858., na kojoj je 29. listopada 1859. pèrvi pokus učinjen bio. Od ovog dana željno no badava očekivasmo sve do 24. pr. m. toli putah naviešteno otvorenje ove željeznice. Osvanućem lietošnjega Jurjeva dana, kao što razaslani proglasi objaviše u 6 sati u jutro uputio se dakle podvoz "Kaniža" iz Kaniže sa jednim sborom svakog reda odovud i iz Preloga pratjen, prispie na Čakovačku postaju. Ovdie, čemu je takodjer mnogo doprinelo liepo vrijeme, dočekaše ga c.k. činovnici svakog reda, tèrgovački sbor, i množina ostalog svieta iz Čakovca i Varaždina. Sgrada ove postaje bila je nakitjena množinom barjakah carskih i narodno-hèrvatskih, pucanje mužarah naviesti okolici radostnu viest došastja milih gostih, a ovi bili su pozdravljeni neprestanim veselim klicanjem, dočim kanižko društvo sviračah narodnu hymnu sviraše. U 8 ½ sata pridruži se povorki ovoj od 17 vagonah sbor činovništva i drugih honoraciorah, pa uz gruvanje mužarah krene čitav podvoz pratjen glasbom Kanižanacah i Čakovčanah putem postaje Sèrdiške, Ormužda, Možkancah i Uptuja, kamo u 11. sati sretno prispie. Po svuda bijaše opaziti, da smo kao iznenada došli, jerbo otvorenje željeznice za ovaj dan nije ovdie objavljeno bilo. Medjutim što je kod dolazka manjkalo, to nije kod odlazka putujućem društvu izostalo.



RŽV Čakovec

## Dosta razloga za zadovoljstvo

**Pogoni Radionice željezničkih vozila (RŽV) Čakovec popunjeni su za ovu godinu. Uz velike poslove, koje radionica kao kooperant radi za Končar, veseli činjenica da se opseg poslova za HŽ Cargo povećao 40 posto.**



Sredinom travnja prvi iz serije Končarevih vlakova isporučen je HŽ Putničkom prijevozu i uključen u redoviti promet. Javnosti je manje poznat podatak da se čelična konstrukcija za taj vlak osim u šibenskoj Zagrebmontaži gradi u radionici u Čakovcu. Tom temom započeli smo razgovor s Draženom Vidovićem, direktorom RŽV-a Čakovec.

/ Do sada smo isporučili čelične konstrukcije za tri elektromotorna vlaka, a u pogonu se upravo završava četvrta. Za prvi vlak koji već vozi u redovitom prometu korištena je naša

konstrukcija. Jedan vlak sastoji se od četiri modula koja su prilagođena prema prototipu elektromotornog vlaka čija su ispitivanja završena do 2015. Uz to, kod nas će se graditi i konstrukcija jedinog dizel-motornog vlaka iz ugovorene serije. Uz spomenuti DMV, kod nas se gradi deset, a u Šibeniku deset čeličnih konstrukcija. Na kraju bit će isporučena 44 vlaka. U drugoj seriji idu 23 vlaka među kojima će njih jedanaest biti dizel-motorna. Koliko nam je poznato, probne vožnje novog vlaka protekle su jako dobro, a za našu infrastrukturu to je izvrstan vlak. Nama je bitno da radimo i imamo posao – rekao je Vidović.

Što se popunjenosti kapaciteta za ovu godinu tiče, u Čakovcu ne kriju zadovoljstvo:

/ Za ovu godinu naši su kapaciteti u cijelosti zaposleni. Činjenica da HŽ Cargo radi više nego 2014. ide nam u prilog. Tri godine opseg se posla za HŽ Cargo smanjivao, a ove se godine povećao oko 40 posto. Kada se tome pridodaju poslovi za HŽ Infrastrukturu, HŽ Put-

nički prijevoz, Inu i Končar te poslovi koje odrađujemo za partnere u Švicarskoj i Italiji ne možemo reći da nismo zadovoljni. Imamo i dosta upita, pa ćemo vidjeti kako će se situacija dalje razvijati.

Povoljna situacija stvorila je preduvjete za to da se dio sredstava uloži u vlastitu infrastrukturu i modernizaciju poslovanja. Tako je upravo dovršena nova termolakirnica koja čeka završni pregled i uporabnu

dozvolu. Za samo godinu dana, kroz uštede energije, isplatit će se sredstva uložena u novu LED rasvjetu.

Javnosti najzanimljiviji proizvod RŽV-a Čakovec svakako je samohodni teretni vagon (*Self Prop Rail*) koji je na prošlogodišnjem Innotransu u Berlinu bio predstavljen s puno uspjeha. Nakon toga, u ožujku ove godine vagon je predstavljen na sajmu Euroasia Rail u Istanbulu. / Trenutačno se provode završna ispitivanja vagona i sigurno je kako ćemo poštovati rok (31. kolovoza) koji je predviđen u



ugovoru s Europskom komisijom. Organizatori sajma u Istanbulu su uočili naš vagon u Berlinu, pa smo tako zaslužili poziv na njihov sajam. Turska je ogromno tržište za željezničku industriju, pogotovo kada se zna da su za sljedeću godinu predviđena ulaganja od 17 milijardi eura u željeznicu. Ulaganja će se odnositi i na infrastrukturu, vagonu, opremu i drugo. Također, tržište će se otvoriti i za privatne prijevoznike koji će se pojaviti bez vozila. Na tom se tržištu govori o ogromnim količinama i mi se možemo uključiti na više načina, bilo kao konzorcijski partner, bilo kroz prijenos tehnologije ili partner na održavanju – rekao je Vidović.

Samohodni teretni vagon u cijelosti je vlastiti i patentirani proizvod RŽV-a Čakovec i kao rijetko koji proizvod s područja infrastrukture izazvao je punu pozornost medija. Ono što bi u njegovoj promociji bio sljedeći važan korak njegovo je uključivanje u vozni park HŽ Infrastrukture ili Pružnih građevina, čime bi se vozilo, slično kao i Končarev vlak, pokazalo u praksi.





Remont pruge Knin – Zadar

## Hoće li otvaranje luke oživjeti prugu?

**Treću godinu zaredom izvode se radovi u sklopu remonta nizinke pruge Knin – Zadar. S otvaranjem luke u Gaženici možda će i za željeznički promet nastupiti bolji dani. Naime, na toj su se dionici rezultati teretnog prijevoza sveli na vrlo niske brojke, a drugi vozni red uzastopce HŽ Putnički prijevoz prevozi putnike autobusima.**

Na dijelu pruge u blizini željezničkog stajališta Radučić izvode se radovi na remontu pruge Knin – Zadar. Za ovu je godinu planiran remont sedam kilometara pruge između Knina i Kistanja. Nakon četrnaest godina etapne gradnje, ta je pruga svečano puštena u promet 18. lipnja 1967. kada je u Zadar stigao prvi vlak iz Knina. Zanimljivo je kako se od tada na njoj remont nije izvodio. Nizinska pruga duga 95 km bila je vezana uz ambiciozne planove razvoja zadarske luke Gaženica.

Zanimljivo je spomenuti da je na svečanosti u povodu puštanja u promet nizinke pruge Knin – Zadar, na platou *ispred velike stanice u zadarskom predgrađu Arbanasi* Kazimir Zanki, predsjednik skupštine Zadra, rekao:

/ Tek izgradnjom luke u zaljevu Gaženica, u neposrednoj blizini Zadra, dolazi do punog izražaja prava vrijednost ove pruge.

Nekoliko desetljeća kasnije luka je sagrađena te krajem ožujka 2015. i otvorena. Istodobno se ozbiljno raspravljalo o održivosti pruge. U svakome slučaju opseg prometa na toj pruži sveden je na najmanju moguću mjeru. Naime prošle je godine tom prugom prevezeno skromnih 50 000 tona tereta, a HŽ Putnički prijevoz već drugi vozni red uzastopno putnike prevozi autobusima. Ipak, prije tri godine počeo je remont zadarske pruge. Radilo se uglavnom za zimskih mjeseci, nešto manje nego što je to bilo planirano. No kada se sve zbroji i tome pribroji i ovogodišnji remont obnovljeno je oko 25 km pruge.

Ove godine radovi su počeli 10. ožujka i prema planu izvodit će se do kraja lipnja. Izvođač radova su Pružne građevine – Poslovno područje Remont pruga, a pomažu i radnici iz Poslovnog područja Održavanje. Na gradilištu je angažirano šezdeset radnika i osam strojeva teške mehanizacije. Tamo su podbijačice, strojne rešetalice i teške motorne drezine. Radi se od ponedjeljka do petka, a promet je obustavljen od 7.00 do 17.00 sati te se stigne napraviti dosta posla. Radovi zapravo teku neometano jer se teretni vlakovi dopuštaju prije obustave prometa, a putničke motorne garniture ne voze posljednje dvije godine.

Dionica na kojoj se radi ove godine bila je u vrlo lošem stanju i vozne brzine vlakova bile su ograničene na 50 km/h. Sada se umjesto drvenih pragova ugrađuju betonski, a umjesto tračnica UIC 45 postavljaju nove tračnice UIC 60. Kolosiječna rešetka bit će zamijenjena u cijelosti. Nakon završetka radova pruga će biti puno sigurnija za vožnju, a vlakovi će voziti brzinom od 80 km/h. Pruga se obnavlja od Knina prema Kistanju a nakon toga radovi će biti nastavljeni prema Benkovcu i u nastavku do Zadra. Prvih dvanaest kilometara pruge od Knina prema Zadru je u relativno dobrom stanju, pa će se nakon ovogodišnjih radova moći govoriti o *pristojnome broju* obnovljenih kilometara zadarske pruge.

Gradilište smo obišli početkom travnja i tada se radilo ne rešetanju kolosijeka. Uz to što materijal redovito stiže, osim nekoliko kišnih dana, do sada su i vremenski uvjeti poslužili pa se radovi izvode planiranim tempom. Radnici su smješteni u Kninu i uvjeti su tipično terenski. Radnici se za obroke snalaze sami. Iako je u vagonoskome naselju stacionirana i kuhinja, nažalost, nema kuhara.



Sporazum o strateškoj suradnji s PKP Cargom

## Prilika za nove poslove

**Dana 5. ožujka 2015. u Varšavi PKP Cargo, poljski nacionalni operator željezničkoga teretnog prijevoza, i HŽ Cargo potpisali su Sporazum o strateškoj suradnji. PKP Cargo najveći je poljski željeznički prijevoznik te po veličini drugi operator u Europskoj uniji.**



Adam Purwin i Danijel Krakić potpisali su Sporazum o strateškoj suradnji

Sporazum o strateškoj suradnji, kao važan čimbenik strategije širenja poslovanja na srednju i južnu Europu, potpisali su izvršni direktor PKP Carga Adam Purwin i predsjednik Uprave HŽ Carga Danijel Krakić. Tvrtke će surađivati na unapređenju pružanja usluga svojim sadašnjim i novim korisnicima, povećanju opsega teretnog prijevoza na baltičko-jadranskome koridoru i uspostavi izglednih zajedničkih logističkih ponuda. Suradnja će omogućiti poboljšanje usluge intermodalnog prijevoza i pružanja logističkih usluga na Baltiku, Jadranu, sjevernim morima i Balkanu.

/ Ovo je važan korak u strategiji razvoja i širenja poslovanja PKP Carga u srednjoj i južnoj Europi te u učinkovitome korištenju kapaciteta sjevernojadranskih prometnih koridora. Suradnja s HŽ Cargom savr-

šen je dodatak akviziciji s AWT-om. To je naša prilika da steknemo nove korisnike, i to ne samo na području Balkana. Velika ulaganja u hrvatske luke pružaju priliku za povećanje opsega intermodalnog prijevoza i sklapanja novih poslova. U pružanju prijevoznih usluga u nekim europskim zemljama dominiraju nacionalni prijevoznici s tržišnim udjelom od 70 do 80 posto te stoga strateški savezi s lokalnim liderima predstavljaju formulu uspjeha u daljnjem razvoju međunarodnih aktivnosti – izjavio je izvršni direktor PKP Carga Adam Purwin. Također, tvrtke će surađivati u prodajnim aktivnostima i pružanju zajedničkih usluga korisnicima. Operativne sinergije bit će postignute zahvaljujući boljoj iskoristivosti željezničkih vozila i uzajamnome pristupu terminalima.

/ Grupacija PKP Cargo jedan je od najvećih *igrača* na europskoj karti željezničkoga teretnog prijevoza. Naša tvrtka stekla je jakoga strateškog partnera te ćemo zajedničkim snagama proširiti naš portfelj logističkih usluga i razmijeniti znanje i iskustvo. Strateška je suradnja prilika za obje tvrtke da uslužne logističke lance prošire pristupom na tri mora i nekoliko većih europskih luka – izjavio je predsjednik Uprave HŽ Carga Danijel Krakić.

PKP Cargo najveći je poljski željeznički prijevoznik te po veličini drugi operator u Europskoj uniji. U 2014. dosegao je oko 48,5 % tržišnog udjela u količinama tereta i više od 57 % u obavljenoj prijevozu, dok je u 2013. ostvario prihod od 4,8 milijuna PLN i neto dobit od 65 milijuna PLN te prevezao 114 milijuna tona tereta.

PKP Cargo osnovan je 2001. godine. U području logističkih usluga vodi poslove kopnenoga (željezničkoga i cestovnog) i pomorskog prijevoza (trajekti) te posjeduje najveću flotu teretnih željezničkih vozila u Poljskoj. Korisnicima je na raspolaganju više od 62 000 vagona, 1200 lokomotiva opremljenih GPS-om te 25 teretnih terminala. Kao prijevoznik u prosjeku upravlja prometom tisuću vlakova svakoga dana i pruža usluge za 10 000 korisnika. Pruža usluge prijevoza tereta u Slovačkoj, Češkoj Republici, Njemačkoj, Austriji, Belgiji, Nizozemskoj, Mađarskoj i Litvi.

Dionice tvrtke su 30. listopada 2013. ponuđene na Varšavskoj burzi, čime je PKP Cargo postao prvi operator željezničkoga prijevoza u Europskoj uniji koji kotira na burzi. Javna ponuda, za koje je PKP S.A. prodao gotovo 50 posto dionica tvrtke PKP Cargo, iznosila je 1,42 milijardi PLN.

/ Piše: Avenka Butković

Novi servis Rail Cargo Carrier Kft

## Tereti iz Kopra za Budimpeštu

**Dana 31. ožujka na relaciji Kopar – Dobova – Zagreb – Budimpešta vozio je prvi teretni vlak broj 43 790 dugačak 525 m i ukupne mase 1258 t. Na području hrvatske mreže kompoziciju je vukla lokomotiva OeBB 1063 032. Nakon pokusnih vožnji redoviti promet na toj relaciji bit će pokrenut 1. srpnja.**

Rail Cargo Carrier (RCC) Kft, mađarski prijevoznik registriran u RH, počeo je voziti u Hrvatskoj preusmjeravanjem kontejnerskih vlakova Kopar – Budimpešta preko Dobove i Zagreba. Za sada je riječ o pokusnim vožnjama, a redoviti promet trebao bi početi teći 1. srpnja. Prvi vlak pokrenut je iz Dobove 31. ožujka u 20.08 sati, a u Gyekenyes je stigao u 23.25. Time je RCC prvi novoregistrirani prijevoznik u Hrvatskoj koji je prevezao teretni vlak u međunarodnome prijevozu.

Očekuje se da će na relaciji Dobova – Gyekenyes voziti barem jedan par kontejnerskih vlakova RCC-a dnevno. Prijevoz će obavljati Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o., društvo kći RCC-a, koje već ima dozvolu i potrebna sigurnosna rješenja te samo čeka na sklapanje ugovora o pristupu infrastrukturi. U tu je svrhu Rail Cargo Austria, vlasnik RCC-a, osigurao tri električne lokomotive serije 1063 koje će se koristiti isključivo na području RH za potrebe društva Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o.

Valja napomenuti da je u ovome slučaju riječ o sasvim novome prijevozu koji nije »oduzet« nacionalnome prijevozniku HŽ Cargu, što ukazuje na pozitivne strane pojave novih prijevoznika u RH jer je očito da oni novim prijevozima mogu pridonijeti boljem korištenju željezničke infrastrukture RH i HŽ Infrastrukturi osigurati dodatan prihod.



Regionalna poslovnica HŽ Carga Varaždin

## U očekivanju većeg opsega prijevoza

**Iako se danas na području Regionalne poslovnice HŽ Carga Varaždin ostvaruje tek 40-ak posto opsega prijevoza u odnosu na opseg ostvarivan u prethodnome desetljeću, zaposlenici se u budućnosti nadaju boljim rezultatima. Na vidiku su neki novi korisnici, a s postojećima je moguće ugovoriti i mnogo više poslova.**



### Nova organizacija

Zlatko Petričević, pomoćnik šefa za varaždinsko područje u sklopu Regionalnog područja Centar, i njegovi suradnici pružili su nam uvid u poslovanje HŽ Carga Varaždin. Novom organizacijom i sistematizacijom radnih mjesta u HŽ Cargu osnovano je novo Regionalno područje Centar sa sjedištem u Zagrebu, koje obuhvaća i poslovnice u Varaždinu i Koprivnici. Područje za koje je danas mjerodavna varaždinska poslovnica slično je onome za koje je nekoć bila mjerodavna Glavna poslovnica HŽ Carga Varaždin, no danas je prošireno na Zaprešić, Nove Dvore te Savski Marof. Dakle, u djelokrugu Poslovnice kolodvori su Zaprešić i Savski Marof na magistralnoj pruzi Zagreb – Savski Marof – DG te svi kolodvori na prugama Zaprešić – Čakovec, DG – Čakovec – Kotoriba – DG, Zabok – Đurmanec – DG, Zabok – Gornja Stubica, Varaždin – Golubovec, Čakovec – Mursko Središće – DG i Varaždin – Koprivnica, no bez Koprivnice. U njihovoj su nadležnosti i granični prijelazi Čakovec (prema Središću i Lendavi) te Kotoriba, odnosno zajednički kolodvor Murakeresztur u Mađarskoj. Još prije godinu dana Varaždinci su bili nadležni i za granični prijelaz u Koprivnici, no on je novom organizacijom potpao pod poslovnicu u Koprivnici.

Početak godine varaždinska je poslovnica zbog vala otpuštanja također bila suočena s odlaskom velikog broja zaposlenika. Postojeći broj zaposlenih dovoljan je za sadašnji opseg rada, no za potencijalno proširenje posla, za što na varaždinskome području postoji potencijal, potrebno ih je više.

Trenutačni broj lokomotiva zadovoljava potrebe, a dobra je i suradnja s kolegama u Koprivnici.

/ Do sada nismo otkazivali vlakove zbog manjka lokomotiva. U slučaju kvarova, koji se rijetko događaju, s kolegama iz Koprivnice brzo dogovaramo razmjenu velikih dizelskih lokomotiva te nema duljih čekanja – rekao je Petričević.

### Koliko se radi na varaždinskome području?

Nažalost, opseg se rada smanjio, no postoje potencijalni korisnici koje bi trebalo pridobiti za prevoženje robe željeznicom. Prije dese-

tak godina na varaždinskome području ukupni opseg rada iznosio je otprilike milijun neto tona. U usporedbi s tim rezultatima, opseg rada u zadnje dvije godine na razini je od 35 do 40 %. Na smanjenje su utjecala svjetska krizna kretanja te smanjenje opsega rada i nestanak nekih od velikih korisnika. Za primjer treba navesti da danas skladišta za naftne derivate (HANDA) u Zaboku (Tifon) od nekadašnjih 250.000 tona godišnje danas prevoze jedva 10 % te robe.

Tablica 1. Ukupni opseg teretnog prijevoza (utovar i istovar) na području Regionalne poslovnice HŽ Carga Varaždin za 2013. i 2014.

Godina	Ukupno neto tona
2013.	415.544
2014.	358.905

Tablica 2. Provoz robe u neto tonama kroz pogranične kolodvore na području Regionalne poslovnice HŽ Carga Varaždin u 2014.

Kolodvor	Vagona	Neto tona
Čakovec (prema Središću)	11.233	285.110
Mursko Središće (prema Lendavi)	2.241	53.121
Kotoriba (prema Murakereszturu)	12.194	313.779

Pojavili su se i neki novi korisnici, pa je tako već nekoliko godina drugi najveći korisnik na području Regionalne poslovnice HŽ Carga Varaždin tvrtka Crodux, koja u Svetom Križu Začretju ima skladišta plina, koji dovozi teretnim vlakovima iz Rijeke te iz Srbije i Mađarske. Na prvome je mjestu tvrtka Golubovečki kamenolomi, koja otprema uglavnom kamen. Nekada se iz Golubovca vlakom prevozilo više kamena te se u Varaždinu nadaju povratku tih količina. Treći korisnik je HŽ Infrastruktura, koja prevozi uglavnom materijal potreban za održavanje pruga. Viadukt iz Pojatnog stalno je pri vrhu, no prošle je godine prevezio nešto manje roba nego inače.

Što se tiče opsega prekograničnog prijevoza, on se na varaždinskome području trenutno svodi na tri granična prijelaza: Čakovec, Mursko Središće (za koje se sav prekogranični posao obavlja također u Čakovcu) te Kotoribu. Prije 20 godina opseg tranzita na magistralnoj pruzi Mađarska – Kotoriba – Čakovec – Slovenija iznosio je čak 3,7 milijuna tona robe godišnje. Danas je taj opseg smanjen na sedam-osam posto te vrijednosti te, nažalost, i dalje opada. Gotovo sva ta roba danas se prevozi novom prugom preko Hodoša.

### Postoje dobri potencijali

S novim voznim redom u promet je puštena dionica od Rogatca do Đurmanca. Promet tom prugom bio je obustavljen dulje od 15 godina. Budući da je pruga u međuvremenu obnovljena, pokrenut je putnički prijevoz, a u planu je i ponovno uspostavljanje teretnog prijevoza. Tvornica stakla »Straža« iz Huma na Sutli jedan je od najvećih korisnika usluga Slovenskih željeznica, a sada dio opsega prijevoza želi prebaciti i na prugu preko Đurmanca.

/ Postoji mogućnost da se dio roba za tvornicu »Straža«, koja prevozi kvarcni pijesak iz Češke, vrati na prijevoz kraćim putem preko Murakeresztura i Zaboka. Trenutačno s njima razgovaramo i mi i kolege iz Zagreba, a nadamo se da ćemo, po isteku nekih njihovih postojećih ugovornih obveza, uspjeti potpisati ugovor o prijevozu – rekao je Petričević.

»Vlak je uvijek brži«

## Novi uređaj u Osječkoj ulici

U srijedu 22. travnja, u povodu puštanja u rad moderniziranoga željezničko-cestovnog prijelaza »Osječka« organizirana je akcija »Vlak je uvijek brži«.



Akciji su se pridružili predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša te predstavnici Gradskog ureda za promet Grada Zagreba, predstavnici Gradske četvrti Donja Dubrava i policijski službenik iz 1. policijske postaje u zagrebačkoj Heinzlovoj ulici. Tom su prigodom zaposlenice Ravnateljstva Ureda Uprave zaustavljale vozače cestovnih vozila i razgovarale s njima o tome poštuju li prometnu signalizaciju i jesu li svjesni opasnosti koje prijete ako to ne čine. Nakon radova izvedenih na željezničko-cestovnome prijelazu »Osječka«, dana 13. travnja 2015. u rad je pušten modernizirani uređaj s polubranicima. Radovi su izvedeni u sklopu remonta dionice Borongaj – Dugo Selo. Postojeći uređaj osiguranja dograđen je polubranicima, ugrađena su četiri nova cestovna svjetlosna signala u LED tehnologiji (zamijenjena su dva postojeća i ugrađena dva dodatna) te je sagrađen pješački prijelaz s mimoilaznim ogradama i sintetičkim popođem. Ukupna vrijednost radova na povećanju razine osiguranja i dogradnje iznosi oko 600 tisuća kuna. Već prvi dan nakon što je u rad pušten uređaj s polubranicima nesavjesni vozači dvaput su polomili polubranik.

Tijekom akcije većina vozača izjavila je da poštuje prometnu signalizaciju, ali su izrazili negodovanje zbog duljih čekanja na tome prijelazu. Naime, ponekad su polubranici spušteni po petnaest minuta, a u međuvremenu prođu samo dva vlaka. I kad se polubranici podignu, u tome položaju ostaju tek koju minutu i ponovno se spuštaju. Tijekom akcije policijski službenik zaustavio je šestero pješaka ili biciklista koji su prelazili prugu dok su polubranici bili spušteni i napisao im upozorenje. Inače, kazna za pješaka i biciklista koji se ne zaustave pred spuštenim polubranicima iznosi 1000 kuna, a odnosno 2500 kuna.

Tom prigodom predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša istaknula je:

/ Željezničko-cestovni prijelazi definitivno su naši prioriteti. Upravo zbog njihove frekventnosti i velike fluktuacije stavljamo težište na podizanje razine svjesnosti vozača. Stoga i ovim putem apeliramo na poštivanje prometnih pravila kako bi izbjegli rizične situacije i na taj način sačuvali sigurnost naših građana.



Na području Grada Zagreba ukupno je 46 željezničko-cestovnih prijelaza. U 2014. na njima se dogodila jedna nesreća u kojoj nije bilo stradalih te je zabilježeno 70 slučajeva lomova polubranika/branika, a u prva tri mjeseca 2015. osam takvih slučajeva.

HŽ Infrastruktura ulaže vrlo velike napore kako bi modernizirala osiguranje na što više željezničko-cestovnih prijelaza i time ipak povećala razinu sigurnosti svih sudionika u prometu. U prilog tomu svjedoči podatak da su u 2013. ugrađena 32 nova uređaja s polubranicima i svjetlosno-zvučnom signalizacijom u vrijednosti oko 40 milijuna kuna, a u 2014. ugrađena 23 nova uređaja. U ovoj i sljedećoj godini najmoderniji uređaji sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom planiraju se ugraditi na još 70 ŽCP-a.



### Do Budimpešte za 50 kuna

/ Ne mogu vam reći koliko sam zadovoljan uvođenjem vlakova za Mađarsku. Ljudi moji, do Budimpešte mogu doći i vratiti se u Beli Manastir za manje od 50 kuna, riječi su Šandora Horvata koji u mađarsku metropolu odlazi nekoliko puta godišnje.

Na vlak sjedne u Belom Manastiru i, uz dva presjedanja, za mali novac, bezbrižno stigne na odredište u posjet sinu, snahi i unucima. I nije jedini koji ne krije zadovoljstvo uvođenjem mađarsko-hrvatskih linija. Kako ističe Robert Jankovics, izvršni predsjednik Demokratske zajednice Mađara Hrvatske, svi hrvatski državljani, nositelji mađarske osobne iskaznice, a takvih je nekoliko tisuća, imaju pravo na četiri 90 posto popusta na kupnju bilo željezničke, bilo autobusne, vozne karte. Umirovljenici mogu putovati besplatno.

/ Demokratska zajednica Mađara Hrvatske se do ukidanja linija, lobirajući kako kod hrvatskog tako i kod mađarskog prijevoznika, zauzima za njihovo ponovno uvođenje. Zadovoljni smo i drago mi je posebno zbog studenata koji polaze neki od mađarskih fakulteta – ističe Jankovics.

Da linije nije trebalo niti ukidati, mišljenja je Šandor Juhas, saborski zastupnik mađarske nacionalne manjine: To je još jedan doprinos razvoju i inače dobrih odnosa dviju država. Ne treba sve gledati kroz ekonomske odnose, već i kroz tradicijsku te kulturološku prizmu, to više što je linija između Belog Manastira i Mađarske, prije ukidanja, postojala cijelo stoljeće.

/Glas Slavonije/

### Mađarska škola u vlasništvu grada Vinkovaca

U Mađarsku školu u Vinkovcima uskoro bi mogle useliti brojne ustanove koje djeluju na području grada kao što su vinkovački Arhivski sabirni centar, Glazbena škola Josipa Runjanina ... Državna agencija za upravljanje državnom imovinom prenijet će vlasništvo nad nekadašnjom željezničkom zgradom na Grad Vinkovce.

/ Nakon preuređenja i adaptacije, ovdje će useliti Arhivski sabirni centar, Glazbena škola Josipa Runjanina, brojne udruge od stradalnika do sportskih i kulturnih naći će ovdje mjesto – istaknuo je vinkovački dogradonačelnik Ivan Bosančić.

Mađarska škola je zgrada površine gotovo 8000 četvornih metara, u kojoj su do sada bile smještene službe hrvatskih željeznica, zdravstvene ambulante i udruge.

/Glas Slavonije/

### Riječki hotel

Predstojnik Državnog ureda za upravljanje državnom imovinom (D UUDI), Mladen Pejnović kazao je kako je obnavljanje bivšeg željezničkog konačišta u Rijeci jedan od načina stavljanja u funkciju neiskorištene državne imovine, ističući kako je cilj da sve bude u funkciji i donosi dobit koja ne mora biti samo komercijalna.

Pripremu za daljnje korištenje objekta obavlja tvrtka STRIP riječkog Sveučilišta. Pomoćnik rektora Pavao Komadina kazao je da je Sveučilište pokazalo interes za zgradom te ju je DUUDI, nakon nekoliko neuspješnih natječaja za prodaju, odlučio darovati.

Direktor STRIP-a Ivan Roje najavio je da se do kraja ovog mjeseca planira raspisivanje natječaja za sklapanje javno privatnog partnerstva za uređenje zgrade, a dovršetak radova se planira u roku od 12 mjeseci nakon potpisa ugovora. Vrijednost radova na uređenju nebodera procjenjuje se na 30 milijuna kuna, a vrijednost zgrade na 25 milijuna kuna.

Riječ je o neboderu s 15 etaža izgrađenom 1978. godine koji je služio kao prenoćište radnicima Hrvatskih željeznica, a napušten je i prepušten propadanju 2007. godine. U objektu je 8670 četvornih metara korisne površine, a nalazi se u središtu grada u blizini nekoliko fakulteta. Planirano je da se urede sobe za studente s po dva kreveta, a ukupan kapacitet bio bi 609 kreveta. Na najvišoj etaži predviđeno je uređenje soba višeg standarda za gostujuće profesore ili komercijalnu namjenu.

/ Tijekom ljeta ovaj objekt bi služio kao hostel, čime bi se postojeći broj kreveta u riječkim hostelima udvostručio. Postojećih 650 kreveta studentskog smještaja u Rijeci ispod je razine primjerenog sadržaja za sveučilište, a posebno za težnje riječkog sveučilišta kojem su strateški ciljevi povećanje broja studenata iz drugih krajeva te internacionalizacija studija – rekao je rektor Lučin.

/Novi list/

### Strah od ukidanja teretnog prometa

Među strojovođaма i prometnicima vlakova proširila se informacija da će HŽ Cargo ukinuti teretni promet na prugama u Međimurskoj županiji, to više što su Slovenci zaključali svoj stalni ured u kolodvoru Čakovec i dolaze samo po potrebi. No u HŽ Cargo tvrde da se prometovanje teretnih vlakova neće ukidati te će »ovisiti isključivo o potražnji prijevoza«:

/ Činjenica jest da s otvorenjem prijelaza Hodoš na slovensko-mađarskoj granici prestaje značajnija potreba za obilaznim pravcem preko Hrvatske – ističe Ivana Paulin Bulimbašić iz HŽ Carga te dodaje da se sve ostale prijevozne aktivnosti odvijaju uobičajeno.

Međimurski župan Matija Posavec još u siječnju je najavio da će uputiti apel HŽ Cargo jer je prije pet godina u željezničkom teretnom prijevozu u Međimurju bilo zaposleno 80 ljudi, dok ih je danas samo 16.

/ S druge strane, željeznički kolodvori u Kotoribi i Murakereszturu su prazni, dok su oni u Koprivnici i Gykenenyesu puni.

Ove godine obilježit će se 155 godina prve pruge u Hrvatskoj koja je prolazila upravo kroz Međimurje.

/Međimurske novine/

### Oživite željeznicu jer ova zemlja to zaslužuje

Spoj putovanja i gastronomije kombinacija je kojom je serijal »Gurmanski vlakovi Johnatana Phanga« već u prvoj sezoni postao jedan od najgledanijih programa Travel Channela, a Johnatan Phang Hrvatsku smatra jednom od najljepših destinacija. Drugu sezonu serijala Johnatan Pang promovirao je u hotelu »Esplanad«.

A Johnatan Pang je, predstavljajući serijal, gostima pokazao kako zabavna, romantična, gastronomski izazovna mogu biti putovanja vlakom. Johnatan Pang Hrvatsku smatra jednom od najljepših destinacija za putovanje i dobar je poznavatelj naše tradicionalne kuhinje. Oduševljen potencijalom koji imamo, poručio je: »Vlakovi su čarobni, oživite putovanja željeznicom u Hrvatskoj, jer želim doći snimiti ovu predivnu zemlju«.

/Slobodna Dalmacija/

Konferencija Saveza za željeznicu

## Za regionalnu mobilnost 170 milijuna eura

**Javni putnički prijevoz u funkciji regionalnoga razvoja te uloga informacijskih tehnologija u javnome prijevozu bile su teme konferencije koju je u četvrtak 26. ožujka u Zagrebu organizirao Savez za željeznicu u suradnji s Hrvatskom gospodarskom komorom.**



Sudionike konferencije pozdravio je zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, koji je tom prigodom naglasio da je krajem prošle godine Vlada RH donijela Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. koja je iznimno važna i zbog toga što je prvi put, u smislu strateškog planiranja nacionalnoga prometnog sektora, uz pet tradicionalnih, uvela i novi sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti te definirala pet funkcionalnih regija.

Masterplanovi pet funkcionalnih regija bit će temelj da jedinice lokalne i regionalne samouprave, u čijoj su nadležnosti projekti koji se odnose na razvoj javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti, i to u suradnji na svim razinama, prijavljuju projekte poput integriranoga javnog putničkog prijevoza, inteligentnih prometnih sustava i drugih. Te dobre vijesti potvrdila je i Petra Grgasović iz Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture koja je predstavila mogućnosti financiranja integriranoga putničkog prijevoza iz EU-ovih fondova. Ona je rekla da su u strategiji za razdoblje 2014. – 2020. prvi puta uvedene 22 mjere vezane uz integrirani prijevoz i regionalnu mobilnost, na temelju kojih će se moći koristiti europski novac. No

da bi se on mogao dobiti, projekt mora biti proglašen strateškim, a da bi mogao biti strateški, prije toga treba biti upisan u lokalni masterplan.

To znači da svaki grad, županija i funkcionalna regija trebaju imati svoj masterplan. Po predviđenoj dinamici, masterplanovi će se izradivati do 2016. i tek nakon toga može se aplicirati za sredstva iz komponenti predviđenih za integrirani prijevoz i regionalnu mobilnost.

O važnosti javnoga prijevoza u funkciji regionalnog razvoja željeznice kao okosnice tog sustava govorili su prijevoznici u autobusnome i željezničkome putničkom prijevozu, lokalna uprava i samouprava, razvojne agencije i predstavnici sindikata te strani stručnjaci koji imaju golemo iskustva u izradi softverskih rješenja u planiranju i operativnom vođenju sustava javnog prijevoza, kao i o mogućnostima financiranja projekata u javnome prijevozu. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture priprema Zakon o integriranom prijevozu putnika koji bi trebao dati pravnu osnovu za primjenu održivih načela organizacije i upravljanja javnim putničkim prijevozom, a iz financijske perspektive, za razdoblje 2014. – 2020. za željeznicu je na raspolaganju 500 milijuna eura, a za projekte urbane regionalne mobilnosti 170 milijuna eura.

Osim Autotroleja Rijeka, Meštrović prijevoza i ZET-a, koji već koriste složena informatička rješenja upravljanja prometom, voznom redovima, učinkovitošću vozila i vozača te modernom prodajom karata, projekt uvođenja novog sustava prodaje karata predstavio je Tomislav Šabić, direktor marketinga HŽ Putničkog prijevoza. Sustav je vrijedan 43,3 milijuna kuna, a trebao bi biti implementiran u zadnjem kvartalu 2015. godine. Taj sustav nazvao je temeljem za »kralježnicu« integriranog prijevoza jer će se na sustav modularno moći uključivati i drugi prijevoznici s postojećim sustavima.

Bilo je zanimljivo slušati iskustva drugih prijevoznčkih tvrtki koje već godinama posluju na informatizirani način. Naime, dok s jedne strane on donosi uštede, brzinu i jednostavnost za vlasnika procesa i korisnika, s druge strane takvim novostima pružaju otpor ljudi koji su dio sustava jer se osjećaju »strogo kontroliranim« i imaju manjak povjerenja prema »stroju« koji sve bilježi.

Inače, ta vrlo dobro organizirana konferencija temeljila se na činjenici da je javni prijevoz u uzletu u svim razvijenim zemljama Europe i svijeta. Njegova pozitivna uloga u ekologiji, energetici, sigurnosti prometa te urbanom i prostornom planiranju priznata je u svim državnim i lokalnim upravama, znanstvenim institucijama, udrugama civilnog društva, ali i kod samih građana.

Branko Ištvančić

/ Piše: Hrvoje Dečak  
/ Foto: Renato Brandolica

## Od prometnika do filmskog redatelja

**Javnosti je možda manje poznat podatak da je redatelj Branko Ištvančić neko vrijeme radio kao prometnik na željeznici, a i danas mu je želja snimiti igrani film o željezničarskim snovima: »Onako, u češkom stilu, na hrvatski način«.**

Naš poznati redatelj Branko Ištvančić rođen je u Subotici 1967. godine. Diplomirao je filmsku i TV režiju na Akademiji dramske umjetnosti u Zagrebu. Snimivši prve, osammilimetarske dokumentarne filmove u Subotici, učeći od prvog nastavnika filma Zoltana Šifliša,

sustavno se bavi dokumentarnim filmom i za taj svoj rad dobiva najvažnije domaće i međunarodne nagrade. Već s 13 godina postao je prvak Jugoslavije na natjecanju iz poznavanja filma i kinotehnike. Tijekom studija njegov kratki igrani film »Rastanak« (1993.) First Film Foundation iz Londona uvrstio je u program New Direction, u izbor šest najzapaženijih filmova mladih europskih redatelja.

Nagrađivan je dvaput nagradom Oktavijan za najbolji dokumentarni film, Grand Prixom za najbolji film, Zlatnom uljanicom i nagradom za najbolju režiju na Danima hrvatskog filma te brojnim drugim nagradama u zemlji i inozemstvu.





Njegov dokumentarni film »Plašitelj kormorana« (1998.) filmska kritika uvrstila je među najbolje dokumentarce devedesetih godina prošloga stoljeća u Hrvatskoj. Debitantski dugometražni igrani film »Duh u močvari« (2006.) bio je pravi kinohit i obilježio je povratak prvoga igranog filma za djecu nakon 20 godina u Hrvatskoj. Među njegovim novijim ostvarenjima ističu se dugometražni dokumentarni film »Od zrna do slike« (2012.) u hrvatsko-srpskoj koprodukciji te igrani film i serija »Most na kraju svijeta« po scenariju Josipa Mlakića (2013.) u hrvatsko-srpsko-bosansko-francuskoj koprodukciji i u suradnji s HRT-om.

Objavio je knjigu o režiji dokumentarnog filma pod naslovom »Poetski dokumentarizam Zorana Tadića«. Autor je više od stotinu dokumentarnih filmova i emisija te član Društva hrvatskih filmskih redatelja, a zaposlen je na Hrvatskoj radioteleviziji.

/ Odrasli ste u Tavankutu kod Subotice, mjestu koje naseljavaju Hrvati. O tamošnjim unikatnim slikama od slame snimili ste 2012. višestruko nagrađivani dokumentarac »Od zrna do slike«?

/ Taj film radio sam s posebnim žarom i nadahnućem jer sam htio posvetiti nešto svom zavičaju. Film je sniman oko pet godina, uspio sam formirati hrvatsko-srpsku (vojvođansku) koprodukciju i autorski zaokružiti priču o ugroženoj kulturnoj baštini te osamljenosti bujevačkih Hrvata.

/ U Tavankutu se osobito štuje Matija Gubec, u čiju je čast postavljen spomenik, a njegovo ime nosi tamošnje hrvatsko kulturno prosvjetno društvo.

/ Da, u tome je mjestu 1936. posvećen Hrvatsko seljačko prosvitni dom, a tom prigodom brojne je okupljene Hrvate na željezničkom kolodvoru Tavankut posjetio dr. Vlatko Maček. Godine 1946. osnovan je HKPD Matija Gubec. S druge strane, napravljeno je puno toga ne samo na području održavanja tradicije, nego i prosvjetiteljskog rada s mještanima. Okupljanje u tome društvu nije značilo samo održavanje folkloru, nego i prikupljanje knjiga, likovnih umjetnika i poticanje kulturno-umjetničkog stvaralaštva.

/ Kako danas žive Hrvati u Tavankutu, koliko ih je ostalo i kakva je budućnost Hrvata u Srbiji?

/ Suživot koji sam tamo osjećao ostat će mi u vječnome sjećanju. Međutim, od ostvarivanja prava manjina nije ostalo ništa, osim asi-

milacije koja uzima sve više maha. Posljednji je primjer problem tiskanja udžbenika za hrvatsku manjinu u Srbiji. Pitanje autonomije Vojvodine ostalo je djelomično riješeno, promijenjena je demografska struktura pokrajine i to je ono što bi moglo narušiti skladnost manjina.

/ Nakon srednje škole u Subotici, a prije studija, bili ste prometnik u Tavankutu, na pruzi Subotica – Sombor – Vinkovci. Kako je bilo raditi na željeznici?

/ Na željeznici sam završio sasvim slučajno i to mi je ostao jedan od najživopisnijih perioda u životu. Kada sam gledao češki film »Strogo kontrolirani vlakovi« pomislio sam kako sam gotovo iste stvari i sam doživio. Željeznica je na mene uvijek djelovala vrlo inspirativno.

/ Željeznica Vam je i kasnije bila inspiracija, pa ste 2000. snimili dokumentarac »Željeznicu guta već daljina« o pruzi Pleternica – Našice, kojoj je dugo prijetilo ukidanje. Pruga se danas obnavlja. Je li to i Vaša zasluga?

/ Bila bi mi velika čast ako je to i moja zasluga, a još više ako je film utjecao na to da se pruga obnavlja. Uvijek govorim kako je svrha stvaranja filma moralni čin. Drago mi je ako će se obnovom pruge ljudima pomoći i ako je film uspio »promijeniti svijet«.

/ Vaš film za djecu »Duh u močvari«, scenarista Ante Gardaša, sniman je u prekrasnome pejzažu Kopačkog rita i bio je vrlo gledan u kinima. Što Vam je značio taj film i što je važno za dobar dječji film?

/ Za dobar film važno je biti iskren. Djeca su najzahvalnija i najiskrenija publika, njih ne možete prevariti, zato su i uzvratila tolikom gledanošću. Film mora ostaviti dojam i poticati na razmišljanje.

/ Vaš drugi cjelovečernji igrani film »Most na kraju svijeta« prema scenariju Josipa Mlakića bavi se posljedicama rata na ovim prostorima. Što ste njime željeli poručiti?

/ Htio sam uvjerljivije prikazati prognanike koji očajnički pokušavaju osmisliti svoju egzistenciju i život ljudi u tuđim kućama. Sudbine ljudi koji se suočavaju s emocionalnim i psihološkim problemima, nedostatak komunikacije i razumijevanja kroz simbol mosta i kompleksne situacije kao posljedice rata.

/ U samostalnoj Hrvatskoj redatelje su jako privlačile sumorne teme rata, hrvatskih zločina, poraća i socijale. Je li vrijeme za film koji bi veličao hrvatsku pobjedu u Domovinske ratu?

/ Svaki je takav film potreban, ali to ljudima neće moći nadoknaditi gubitak bližnjih i tragediju koju su doživjeli. Trebalo bi raditi osjećajne i neopterećene filmove, priče bez ideologije. Takav je upravo »Most na kraju svijeta«.

/ Koje Vam se domaće teme, bilo povijesne bilo suvremene, čine izvrsnima za prenošenje na platno? O čemu biste još voljeli snimati filmove?

/ Najviše me zanimaju tragikomične ljudske sudbine i priče s neobičnim i duhovitim karakterima. Važno je snimati filmove s dušom.

/ Član ste Upravnog odbora Društva hrvatskih filmskih redatelja. Koji su Vaši glavni ciljevi na toj dužnosti?

/ U društvu redatelja važno je boriti se za prava svakog člana, a ne samo za interesne skupine. Rješavanje pitanja u vezi autorskih prava jedan je od najvažnijih ciljeva.

/ I napokon, hoće li Vas željeznica još zaokupljati kao umjetnika?

/ Velika mi je želja snimiti igrani film o željezničarskim snovima. Onako, u češkome stilu, na hrvatski način.

Pruge velikih brzina

## Studija koja razbija mitove o velikim brzinama

**Izvešće o daljnjem razvoju europske željezničke mreže za vlakove velikih brzina koje je izradio Civity Management Consultants moglo bi biti vrlo korisno željezničkim prijevoznicima, planerima, političarima te lobistima i zagovornicima projekata željeznica velikih brzina jer navodi kriterije za uspjeh projekta, dok istodobno razbija neke od mitova o vlakovima velikih brzina.**



Izvešće Civity Management Consultants izrađeno za potrebe francuskih nacionalnih željeznica SNCF i tvrtke Alstom počinje isticanjem predanosti europskih političara proširenju velikobrzinske željezničke mreže, ali i istodobnog izostanka jasne ideje o tome kako da se to postigne.

Civity kategorizira pruge velikih brzina u tri razreda: pruge vrlo velikih brzina (*very high speed, VHS*) za brzine od 300 km/h i više, pruge srednje velikih brzina (*medium high speed, MHS*) za raspon brzina od 250 do 280 km/h i nadograđene konvencionalne pruge (*conventional upgraded, CUP*) za brzine između 200 i 220 km/h. Civity je proučio i infrastrukturne i operativne troškove, a daljnja ekonomska analiza obrađuje troškove željezničkog sustava, mogućnost zarade, korisničke prednosti u smislu ušteda na vremenu te širu društvenu i ekonomsku korist.

Prvi je očiti zaključak taj da bez obzira na kategoriju odnosno brzinski razred pruge trasa mora prolaziti velikim i gusto naseljenim područjem, jer to osigurava dovoljan broj vlakova koji mogu stvarati dobit koja će vrlo veliku investiciju učiniti isplativom. Vlakovi velikih brzina najkonkurentniji su cestovnom i zračnom prometu na udaljenostima između 500 i 800 km, jer su to udaljenosti na kojima se pojavljuje potražnja najvećeg spektara. Mogućnost da se naplati viša cijena zbog kraćeg vremena putovanja u kombinaciji s visokokvalitetnom uslugom kao što to radi njemački ICE dokazuje se stalnim povećanjem prihoda.

Jedan od mitova koji je demantirala studija Civity dotiče se raširenog uvjerenja da operativni troškovi vlakova rastu u skladu s najvećom brzinom. Civity tvrdi da to nije točno: »Na koridorima građanima za vrlo velike vozne brzine troškovi rada suvremenih i u tu

svrhu izgrađenih vlakova najniži su pri brzinama između 250 km/h i 300 km/h, a tek se postupno povećavaju pri brzinama većima od 300 km/h«. Civity navodi da je to uglavnom zbog veće produktivnosti zaposlenika uzrokovanom skraćenim vremenom putovanja, što znači da se troškovi kapitala i rada smanjuju s višim brzinama. Kao što je rečeno, troškovi energije postupno se povećavaju pri brzinama većima od 300 km/h, ali stalna poboljšanja dizajna vlakova, osobito u pogledu aerodinamike te elektroničkih pogonskih sklopova i opreme, pomažu ublažiti i taj problem.

Promatrajući troškove infrastrukture, najveća brzina vlakova nije jedini njihov čimbenik. Na visinu investicije znatno utječu i broj velikih građevinskih objekata na pruži kao što su tuneli i vijadukti, znatno skuplja pruga za mješoviti prijevoz u odnosu na pruge koje služe samo za putnički prijevoz te veliki dodatni troškovi izgradnje ili nadogradnje pruga u gusto naseljenim područjima.

Drugi je zanimljivi nalaz studije da izbor pruge srednje velikih brzina rezultira manjim omjerom dobiti i troškova, i to bez obzira na to je li riječ o novoizgrađenim prugama za vrlo velike brzine ili o nadograđenim postojećim prugama, jer su infrastrukturni troškovi često jednaki kao i za pruge za brzine od 300 km/h. Međutim, vožnja vlakova brzinom od 250 km/h na prugama projektiranim za brzine od 300 km/h na kraćim udaljenostima na kojima je razlika u vremenu putovanja mala, što je česta praksa u Španjolskoj, može pomoći u smanjenju operativnih troškova bez ugrožavanja kapaciteta pruge. Tamo gdje su potražnja i elastičnost na zdravim temeljima, Civity tvrdi da su vrlo velike brzine često najbolji izbor, dok u drugim slučajevima nadogradnja konvencionalne pruge može rezultirati boljim omjerom dobiti i troškova.

U povoljnim slučajevima omjer dobiti i troškova kreće se u rasponu od 2,0 do 3,0, a tamo gdje su potražnja i elastičnost skromniji, omjer dobiti i troškova za nadograđene pruge i one za vrlo velike brzine često su slični, ali s razmjerno nižim apsolutnim vrijednostima.

Studija Civity također je pokazala da je pruga za vrlo velike brzine bolje rješenje od nadogradnje postojeće pruge kada je razlika između troškova infrastrukture za dvije vrste projekata relativno niska. Objasnjavaju to većim potencijalnim prihodima od pruge za vrlo velike brzine, a tamo gdje su ograničenja kapaciteta osobit problem,



Civity ističe kako vrlo velike brzine najbolje osiguravaju od mogućih zagušenja u budućnosti.

Nadogradnja postojećih pruga za najviše brzine od 220 km/h često je vrlo atraktivna opcija, opravdana niskim ulaganjima koja su potrebna u odnosu na izgradnju nove pruge. Iako Civity to ne spominje, uvođenje nagibnih vlakova također je vrlo ekonomičan način da se vrijeme putovanja skрати uz minimalne troškove i povećanje prihoda.

Međutim, Civity upozorava na to da nadogradnja pruge može postati izuzetno skupa, a ponekad i prijeći troškove izgradnje nove pruge, ako pruga prolazi kroz gusto naseljena područja ili ako projekt zahtijeva znatne rekonstrukcije za poravnanje trase ili smanjivanje nagiba. Studija kao primjer navodi britansku West Coast Main Line, na kojoj su troškovi »podivljali« tijekom nadogradnje postojeće pruge.

Izgradnja nove pruge za vrlo velike brzine u »izolaciji« kao što je projekt Meka Džeda Medina u Saudijskoj Arabiji svakako može biti održiv ako postoji dovoljna potražnja, dok izgradnja nove pruge kao dijela mreže, kao što je to slučaj s prugom Frankfurt Köln, gdje se vlakovi pokreću i izvan ta dva grada, postiže mnogo bolje rezultate. Još jedan gospodarski čimbenik koji utječe na željeznicu velikih brzina jest ekonomski standard stanovnika područja kojim prolazi pruga. Troškovi izgradnje mogu biti niži u istočnoj nego zapadnoj Europi jer su plaće i cijene zemljišta niže, ali će prihodi također biti niži jer građani imaju manju platežnu moć od svojih zapadnoeuropskih sugrađana, pa cijene karata za vlak moraju biti znatno niže.

Konačno, studija upozorava na to da se zbog niza parametara koji su vrlo isprepleteni i složeni, svaki potencijalni koridor mora analizirati zasebno kako bi se utvrdilo najbolje rješenje. Ipak su ulaganja u brzinu od 300 km/h isplativa.



Novi svjetski brzinski rekord

## 603 kilometara na sat

**Novi svjetski rekord ponovno drži Japan. Sedmodijelna garnitura vlaka koji koristi magnetnu levitaciju 21. travnja vozila je 603 km/h i nadmašila vlastiti rekord koji je postavila tjedan dana ranije. Pitanje koje se samo po sebi nameće jest gdje su granice i koliko će se dugo čekati na odgovor.**

Japanski vlak koji koristi magnetnu levitaciju 21. travnja postavio je novi svjetski brzinski rekord vozeći 603 km/h. Vlak je tako nadmašio tjedan dana ranije postavljeni vlastiti rekord od 590 km/h. U Japanu se prva komercijalna linija duga 286 km između Tokija i Nagoje planira izgraditi do 2027. godine. Čak osamdeset posto trase bit će sagrađeno u tunelima. U komercijalnoj uporabi vlakovi maglev za sada voze samo u Kini, između Šangaja i zračne luke Pudong. Udaljenost od 30 kilometara brzinom do 430 km/h vlak prelazi za osam minuta. Iako dugo testira Transrapid, njemački maglev, Njemačka je za sada zbog prevelikih troškova odustala od njegove gradnje.

/ Piše: Avenka Butković

Francuski vlakovi TGV neprikosnoveno drže svjetski brzinski rekord među klasičnim vlakovima. U travnju 2007. TGV vozio je brzinom od 574,3 km/h, no i prije je, točnije od 1990-ih TGV je držao rekord s brzinom od 515,3 km/h.

Novi svjetski rekord postavlja ljestvicu na novu, višu razinu, pri čemu se samo po sebi nameće pitanje gdje je granica. Vlakovi koji koriste magnetnu levitaciju dugo su testirani u Njemačkoj i Japanu, a prvi su put komercijalno upotrijebljeni u Kini. Njemačka robna marka Transrapid podloga je kineskog rješenja.

Klasični vlakovi velikih brzina u Njemačkoj, Francuskoj, Španjolskoj, Švedskoj, Kini i Japanu u komercijalnoj uporabi postižu brzine od 300 km/h. Konceptija pruga velikih brzina širi se u zemlje u kojima su donedavno vozne brzine vlakova bile znatno niže, primjerice u Poljskoj ili Turskoj.

Pitanje svjetskog rekorda pitanje je prestiža i pitanje je do koje brzine klasični vlakovi mogu voziti? Kako sada stvari stoje, tehnologija maglev za sada drži svjetski rekord, no čini se da se na odgovor neće dugo čekati.

Kolodvor Gračac

## Nedostaje prometa

**U odnosu na nove kolodvorske zgrade u Gospiću i Lovincu, kolodvor Gračac djeluje dotrajalo. Uređeni su peroni, a radnici su sami posadili stabla ispred zgrade, no da bi sve bilo skladnije i suvremenije neophodno je i obnoviti pročelje.**



Željeznički kolodvor Gračac posljednji je kolodvor za koji je mjerodavna Regionalna jedinica HŽI-a Jug. Za desetak kilometara udaljen Lovinac nadležna je Regionalna jedinica HŽI-a Zapad. Naime, nakon reorganizacije HŽ Infrastrukture u siječnju 2014. promijenile su se granice nadležnosti te se Regionalna jedinica HŽI-a Zapad proširila sve do Lovinca, dok je prije toga Ličko Lešće bilo točka razgraničenja riječke i splitske jedinice.

Kada se zastane u Gračacu, na prvi pogled može se uočiti da je sav prostor slobodan i tek sada se može vidjeti o kolikoj je površini zapravo riječ. Žuti vagoni za smještaj radnika, razna pružna vozila i pragovi priječili su pogled prema kolosijecima i halama. Sada kada na kolosijecima nema ničega može se vidjeti da je riječ o ogromnoj površini. Uz kolodvorsku zgradu nalaze se brojni objekti koje je željeznica nekada koristila kao poslovne prostore ili stanove. Najnoviju od njih odnosno bijelu dvokatnicu smještenu uz parnjaču dijelom koriste radnici održavanja, a kafić koji je radio u prizemlju je iseljen. Gračac sa Splitom i Zagrebom povezuju dva para nagibnih vlakova. Prema Zagrebu putnici mogu putovati u 11.05 i 17.00 sati. S obzirom na to da noćni vlakovi više ne voze, ne postoji mogućnost da se vrate u istome danu. No putnika je ionako malo. Od 1. travnja HŽ Putnički prijevoz ponudio je dodatne pogodnosti u obliku popusta od 75 posto na redovitu cijenu karata za one koji se odluče putovati srijedom i subotom.

Šef kolodvora Tomislav Belančić nada se da bi taj popust moglo privući ljude da putuju vlakom, no primijetio je da putnici nisu dovoljno informirani o tome. No željezničkome putničkom prijevozu na tome području puno je štete nanio i zamjenski prijevoz autobusima. / Postoje ljudi kojima nije bitno vrijeme putovanja i koji ne gledaju na to da je vožnja vlakom nešto skuplja od vožnje autobusom.

Oni se jednostavno vole voziti željeznicom. I što ih onda dočeka na željezničkome kolodvoru? Autobus koji vozi umjesto vlaka. Oni tu uslugu nisu platili jer da su željeli putovati autobusom, otišli bi na autobusni kolodvor – komentirao je Belančić.

Nakon što je Pero Rajković otišao u mirovinu, u Gračac je iz Lovinca, gdje je radio kao prometnik, došao Tomislav Belančić. To prezime, tipično ogulinsko, često je na željeznici.

/ Podrijetlo vučem iz okolice Ogulina, iz Careva Polja. U tome mjestu samo su tri prezimena: Bokulići, Marinići i Belančići – rekao je Belančić.

Osim Gračaca, područje rada šefa kolodvora obuhvaća i Malovan te Zrmanju, koje obilazi jedanput na tjedan. U Gračacu rade četiri prometnika i četiri skretničara. Donedavno je tamo radilo pet prometnika, no nakon što ljudi odu u mirovinu, novi se radnici ne zapošljavaju. Zbog toga se pitanje bolovanja i godišnjih odmora rješava zamjenama.

U Gračacu i Malovanu zamijenjeno je krovništvo kolodvorske zgrade, pa je sada kolodvorski prostor zaštićen. Zgrade su solidne starije građevine. Budući da je kolodvorska zgrada u Zrmanji teško oštećena u vojno-redarstvenoj akciji »Oluja«, morala je biti srušena, pa su sada radnici smješteni u kontejneru. Uz tzv. domaće radnike, radnici iz Knina raspoređeni su sve do Medaka. U kolodvoru Gračac radi pola tzv. domaćih radnika i pola radnika koji putuju iz Knina. Radnike dva puta dnevno prevozi kombi iz Knina. To je uhodana praksa već dugi niz godina, točnije otkako nema lokalnih vlakova.

/ Tijekom ožujka ove godine bura je stvarala poteškoće u prometu, pa je cesta dva dana bila zatvorena za promet. Zbog toga se vozilo okolnim putem preko Obrovca, a koristili smo i TMD-ove – rekao je Belančić.

Hrvatske šume koje su nekada tovarile trupce u Gračacu i otpremale ih u Italiju našle su povoljniju varijantu pa sada plasiraju trupce u puno bližem okružju.

/ U Udbini radi tvornica peleta i dio proizvodnje otprema se tamo, a otkako je »Paška solana« umjesto mazuta počela koristiti drvo tržište se našlo i na Pagu – komentirao je šef kolodvora Gračac.

Prvo radno mjesto Tomislava Belančića bilo je u Velikoj Gorici, gdje je 1990. počeo raditi kao prometnik. Pet godina kasnije prešao je na zagrebački Glavni kolodvor gdje je radio dvije godine. U međuvremenu se oženio, dobio djecu i obitelj se odlučila preseliti u Liku.

/ Bili smo podstanari i nije nam se činilo realnim da ćemo riješiti stambeno pitanje, već da ćemo podstanarstvo plaćati unedogled. Zbog toga nam se ovaj potez učinio realnim.

Općina Lovinac ponudila je zemljište i dala građevinski materijal, a mi smo sami sagradili kuću u Ričicama. Supruga radi kao prometnica u Lovincu i ovdje nam je dobro. Život je puno mirniji i manje stresan. More nam je blizu. Za pola sata vožnje stiže se do Posedarja ili Karina, no mi obično idemo malo dalje, do Paga. Istina jest i to da je ovdje malo sadržaja za djecu te da u veće kupovine treba ići u Zadar ili Gospić – rekao je Tomislav Belančić na kraju razgovora.



Demanti SŽH-a i SHŽ-a

## Strojovođe najavili štrajk II

Temeljem odredbe članka 2. Zakona o elektroničkim medijima (NN-153/09, 84/11, 94/13 i 136/13) u svezi članka 40. i 41. Zakona o medijima (NN-59/04, 84/11 i 81/13), zahtijevam objavu ispravka netočnih informacija objavljenih u listu Željezničar br. 832 ožujak 2015. g., pod naslovom »Strojovođe najavile štrajk«.

U navedenom članku objavljen je niz netočnih informacija koje jednostrano iznosi autor teksta (Branimir Butković) spominjući u više navrata Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat hrvatskih željezničara iznoseći tvrdnje koje nisu točne te zahtijevamo da objavite ispravak. U listu Željezničar br. 832 ožujak 2015. g., pod naslovom »Strojovođe najavile štrajk« objavljena je rečenica: »Istodobno su u HŽPP-u počeli kolektivni pregovori na kojima su Uprava, Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ) i Sindikat željezničara Hrvatske (SŽH) na jednoj strani, a Sindikat strojovođa Hrvatske na drugoj strani«.

Neistinita je tvrdnja o stranama u kolektivnim pregovorima sadržana u dijelu rečenice: »na kojima su Uprava, Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ) i Sindikat željezničara Hrvatske (SŽH) na jednoj strani, a Sindikat strojovođa Hrvatske na drugoj strani«.

Ovom neistinitom tvrdnjom autor teksta dovodi u zabludu čitatelje, naime Zakonom o radu i Zakonom o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata jasno je definirano tko su strane u kolektivnom pregovaranju ikako se vode kolektivni pregovori.

Vezano uz sam tijek započetih kolektivnih pregovora autor teksta nije osjetio potrebu pri odražavanju ove teme saslušati sve strane koje su uključene, već »samostalno« donosi neistinite zaključke koje plasira čitateljima. Informacije o tijeku pregovora objavili smo i na svojoj web stranici kao i u našim vijestima.

U nastavku je sadržaj teksta o tijeku pregovora o Dodatku 2. Kolektivnog ugovora HŽ Putničkog prijevoza objavljenog 30. 3. 2015. g. koji trebate objaviti u cijelosti u svrhu ispravka netočnih tvrdnji i ispravnog informiranja vaših čitatelja:

Očekuje se nastavak pregovora

Nakon odgovora poslodavca na naš protuprijedlog II. Dodatka kolektivnom ugovoru HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. očekujemo nastavak kolektivnih pregovora.

Zbog dezinformacija koje se pojavljuju na terenu ponavljamo članke koji su prihvaćeni i one koji nisu prihvaćeni od strane SŽH, SHŽ i poslodavca. Predstavnik SSH je izjavio da će se očitovati pisanim putem.

U članku 2.

Odbili smo smanjivanje plata na način kako je to bilo regulirano u 2014. godini.

Prihvaćeno je da u 2015. g. nema smanjivanja plaće.

Prihvaćeno je da se neće isplatiti regres, božićnica i uskrsnica.

Prihvaćeno je da se brišu odredbe članaka 125., stavak 3, 4 i 5, a koji govore o umanjanju plaće od 6 % za radnike niže stručne spreme od one koja je propisana Pravilnikom o organizaciji za radno mjesto na koje su raspoređeni.

U članku 3.

Prihvaćeno je da će se broj radnika smanjivati u skladu s brojem radnika koji je određen u Poslovnom planu društva za 2015. g. (ukupno 58 radnika), a dodatno smanjivanje broja radnika moguće je jedino uz sporazum radnika i poslodavca uz isplatu poticajne otpremnine.

U članku 4.

Prihvaćeno je da će se u cilju smanjenja prekovremenog rada i povećanja efikasnosti napraviti detaljna analiza i optimalizacija rada i

rasporeda radnog vremena radnika. Tako dobivena analiza, metodologija utvrđivanja organizacije rada i rasporeda radnog vremena za sve radnike mora biti transparentna i javno dostupna.

U članku 5.

Nije prihvaćeno: mi smo predložili obavezu poslodavca da organizira prekvalifikaciju ili dokvalifikaciju u skladu s potrebama rada. Poslodavac predlaže da ova obveza dolazi u obzir jedino u slučajevima kada bi prekvalifikacija ili dokvalifikacija trajala šest mjeseci. Naš protuprijedlog je 12 mjeseci.

U članku 6.

Prihvaćeno je da se članak 31. stavak 2. mijenja i da puno radno vrijeme iznosi 8 sati dnevno.

Ova izmjena je bitna najviše za radnike vlakoprtnje iz razloga što poslodavac mora omogućiti najmanje osam satno vrijeme, a ako radnik radi manje od osam sati radniku se mora dopisati ostatak sati do osmog sata. Do sada je bilo šest sati.

U članku 7.

Nije prihvaćen prijedlog poslodavca koji predlaže da se u članku 189. briše stavak 4. koji govori da se strojnom osoblju nakon dolaska u matičnu vuču ne može bez njegovog pristanka produžiti planirano radno vrijeme do zakonski propisanog radnog vremena. Poslodavac također predlaže brisanje alineje 3. u članku 193., a koja govori o zabrani prekovremenog rada za radnike koji ostvaruju pravo na radni staž s uvećanim trajanjem.

U članku 8.

Prihvaćen je prijedlog SHŽ i SŽH, koji definira jedne kriterije za sve radnike HŽ Putničkog prijevoza kod utvrđivanja viška radnika, pri čemu bi se primjenjivao Prilog 2 Kolektivnog ugovora HŽ Putničkog prijevoza.

U članku 9.

Prihvaćen je prijedlog sindikata da se u članku 265. briše stavak 2. čime se osigurava zaštita ustavnog prava na slobodu sindikalnog udruživanja.

U članku 10.

Prihvaćen je prijedlog poslodavca da se u Prilogu II. Kolektivnog ugovora u točki II. Ugovora, stavak 2. podstavak 1. mijenja i glasio bi: 1. Ispunjenje uvjeta za starosnu mirovinu i ispunjenje uvjeta za prijevremenu starosnu mirovinu.

Nije prihvaćen prijedlog sindikata o produživanju važenja Kolektivnog ugovora do 31. prosinca 2017. g. Poslodavac predlaže produženje do 31. prosinca 2016. g. Očekujemo da će se kolektivni pregovori nastaviti i da neće biti promjena u smislu već usuglašenih članaka, a što će sigurno ovisiti o stavovima jedne i druge strane pregovaračkih odbora.

O svemu što se bude dešavalo tokom pregovora svi članovi Sindikata željezničara Hrvatske i Sindikata hrvatskih željezničara biti će pravovremeno obaviješteni.



Deutsche Bahn

## Kolodvorska ofanziva

**Njemački mediji izvješćuju o planu gradnje 350 novih željezničkih kolodvora i stajališta u Njemačkoj. Novi je plan njemačkoga nacionalnog željezničkog poduzeća Deutsche Bahna (DB) da ta nova mjesta zaustavljanja sagradi u manjim gradovima i selima te omogući povezanost s ostatkom prometne mreže. Mediji su plan prozvali »državnom ofenzivom« u regionalnome i lokalnome željezničkom putničkom prijevozu. To je primjer kako se boriti protiv depulacije i propadanja ruralnih krajeva.**



### Novi strateški dokument DB-a za sela i male gradove

Velikom reformom željeznice u Njemačkoj, koja je provedena prije 20 godina i kojom je nacionalna željeznička tvrtka pretvorena u dioničko društvo u vlasništvu Republike Njemačke, započet je i niz negativnih trendova koji su uočeni i danas ih se pokušava preokrenuti. Jedan od tih trendova bilo je i zatvaranje brojnih kolodvora i stajališta na čitavoj mreži, od kojih su neki zatvoreni u cijelosti, a neki samo za daljinski prijevoz. Podjednako su zatvarani putnički i teretni kapaciteti. Tako je stotinjak gradova u Njemačkoj ostalo bez vlakova u daljinskome prijevozu, a brojni i bez vlakova u regionalnome prijevozu, te su putnici mogli voziti samo u lokalnim vlakovima. To je rezultiralo velikim brojem kritika nezadovoljnih građana te njihovim okretanjem alternativnim vrstama prijevoza, npr. daljinskome autobusnom prijevozu koji u zadnjih nekoliko godina u Njemačkoj ponovno dobro funkcionira.

Sadašnje vodstvo tvrtke i sadašnji predsjednik uprave Rüdiger Grube novim su promišljanjima uvelike promijenili strategiju razvoja tvrtke. Jedan od rezultata jest novi strateški dokument, u medijima prozvan »kolodvorska ofenziva«, kojim je utvrđeno čak 1000 novih mjesta zaustavljanja vlakova. Uskoro će njih 350 koji imaju najviše potencijala krenuti u izgradnju, i to uglavnom u selima te malim i srednjim gradovima.

Zahvaljujući tome projektu čak će dva milijuna stanovnika dobiti pristup regionalnim i daljinskim vlakovima. Također će biti omogućena i bolja pristupačnost velikom broju komercijalnih lokacija, škola, kupovnih centara, kupališta i bolnica. U pokrajini Sjeverna Rajna-Vestfalija, koja je ujedno najnaseljenija njemačka pokrajina,

planira se sagraditi 120 novih kolodvora i stajališta, a pokrajine Baden-Württemberg i Donja Saska dobit će po 55 novih mjesta zaustavljanja vlakova.

Konkretna mjesta zaustavljanja vlaka još uvijek nisu objavljena javnosti. Proces evaluacije bit će rezultat simulacija te velikih i preciznih analiza. Nova bi mjesta zaustavljanja trebala donijeti veći prihod od troškova gradnje i održavanja. Takav pristup trebao bi brzo amortizirati ulaganja u vrijednosti oko dva milijuna eura po stajalištu. Smatra se kako će svaki novi kolodvor ili stajalište donijeti u prosjeku 350 korisnika na dan i 300 000 eura novih prihoda godišnje.



### Nijemci smatraju da im je mreža snažno podinvestirana

Mnogi njemački građani ali i mnogobrojni stručnjaci smatraju da im je željeznička mreža, s obzirom na mogućnosti i resurse, znatno podinvestirana. Mišljenja je mnogo, no velik broj njih smatra da država i željeznica previše ulažu u (mega)projekte poput »Stuttgarta 21«, a premalo u lokalne mreže i kolodvore. Na tragu novih strateških dokumenata, u Bavarskoj je nedavno pokrenut pokusni plan u kojem pokrajina i DB Netz (odjel DB-a za upravljanje infrastrukturom) planiraju zajednički uložiti 40 milijuna eura u gradnju 20 novih stajališta između gradova Aschaffenburga, Hoffa i Bad Reichenalla.

/ Prvi je to put da pokrajina financira tzv. državne kolodvore jer ta gradnja podiže razinu kvalitete lokalnog prijevoza – istaknuo je bavarski ministar prometa Joachim Herrman. DB preuzima rizik troška gradnje, a pokrajina se obvezuje na rizik mogućih gubitaka prilikom prodaje karata. Svih 20 stajališta u Bavaskoj trebalo bi biti prilagođeno kretanju osoba s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, vlakovi bi iz njih trebali polaziti najrjeđe svakih sat vremena te bi željeznica trebala steći od 6000 do 7000 novih korisnika dnevno. Gradnja bi trebala početi 2018. i završiti za tri-četiri godine.

Osim Bavarske, i druge se njemačke pokrajine žele boriti protiv depulacije ruralnih krajeva i njihova daljnjeg propadanja. Jedan od glavnih načina borbe jest povećanje razine mobilnosti građana uspostavljanjem kvalitetnih usluga u javnome prijevozu, poglavito željeznici. Njemački odnosno bavarski primjer jest znakovit, a ujedno bi valjao služiti kao putokaz željezničarima i političarima u Hrvatskoj kako valja promišljati budućnost željeznice, ali i cijele naše zemlje.



Kraj suradnje

## Cisalpino – brisanje posljednjih tragova

**Tvrtka Cisalpino dugo je bila simbol dobre suradnje nacionalnih željezničkih operatora Švicarske i Italije te kvalitetnoga putničkog prijevoza sa sunčanog juga prema brdovitome sjeveru. Ipak, različiti koncepti koji su uništavali tu dobru suradnju odveli su Cisalpino u propast i početkom travnja švicarska nacionalna željeznička tvrtka SBB iz uporabe je izbacila posljednje Cisalpinove nagibne vlakove serije ETR470.**



Početkom devedesetih godina 20. stoljeća suradnja velikih željezničkih nacionalnih operatora postala je normalna i česta pojava. Na razini vožnje međunarodnih putničkih vlakova surađivale su mnoge željezničke nacionalne tvrtke, a poznatiji primjeri u Europi bili su Talgovi vlakovi koji su vozili iz Španjolske u inozemstvo te njemački ICE i EC vlakovi koji su povezivali Njemačku sa susjednim državama.

Cisalpino AG bivša je željeznička tvrtka koja je u voznim redovima redovito bila navođena pokratom CIS, a vozila je međunarodne putničke vlakove između Švicarske, Njemačke i Italije, povezujući gradove Basel, Schaffhausen, Zürich, Ženevu, Milano, Veneciju, Trst, Livorno i Firencu. Ipak, tvrtku se u užem smislu riječi zapravo identificira s vožnjama brzih putničkih nagibnih vlakova između Züricha i Milana željezničkom prugom Gotthard.

Tvrtka je u jednakoj mjeri bila vlasništvo švicarskih željeznica SBB i talijanske putničke željezničke tvrtke Trenitalia. Njzino sjedište bilo je u blizini švicarskoga glavnoga grada Berna, u mjestu Muri.

Cisalpino AG utemeljen je 1993. kako bi se ubrzao izravni putnički prijevoz na relaciji Zürich – Milano preko željezničke magistrale Gotthard. Godine 2005. tvrtka je preuzela cjelokupan putnički prijevoz između Švicarske i Italije. U jesen 2009. projekt Cisalpino propao je, iako je tvrtka nastavila poslovati. Preostali vlakovi serije ETR470 podijeljeni su između SBB-a i Trenitalije.

Novoosnovana je tvrtka 1993. naručila devet nagibnih električnih vlakova od FIAT-Ferrovie. Riječ je o devetodijelnim dvosustavnim nagibnim vlakovima popularno nazvanima Pendolino, derivatu vlakova ETR460 koji voze isključivo talijanskom željezničkom mrežom. Vlakovi imaju osovinsko opterećenje od samo 13,5 tona i mogućnost nagninjanja u zavojima od osam posto. Snaga vlakova iznosi 6 MW, a maksimalna brzina čak 200 km/h. Svaki vlak ima 12 vučnih motora, a može voziti pod sustavima napajanja od 15 kV 16,7 Hz i 3 kV. Tih devet vlakova u promet je uvedeno u jesen 1996. između Züricha i Milana, čime je vozno vrijeme između ta dva grada skraćeno za 53 minute u odnosu na klasične vlakove koje vuku lokomotive. Od toga

su 32 minute otpale na bržu vožnju zavojitom prugom Gotthard, a 21 minuta na zamjenu lokomotive u Chiassu.

Vlakovi Cisalpino serije ETR470 održavani su u depou Trenitalije Milano Greco, a vozilo ih je osoblje Trenitalije i SBB-a. Za catering je bila zadužena talijanska tvrtka Cremonini, čije je sjedište u Rimu. Na putu između Züricha i Milana vlakovi su vozili kao Intercity vlakovi. Godine 2007. vlakovima Cisalpino vozilo se otprilike 12 milijuna putnika, što je bio izvrstan financijski rezultat.

Vlakovi su imali dva razreda sjedala i dvije razine usluge, a svaka je garnitura bila opremljena i vagonskim restoranom.

Prvi ozbiljan udarac ti su vlakovi primili 2001. kada je njemačka uprava za željeznice ograničila njihovu brzinu na željezničkoj mreži u Njemačkoj na 130 km/h zbog opasnosti od pucanja osovina. Ti su vlakovi bili vrlo nepopularni među putnicima zbog velikih problema s kašnjenjem

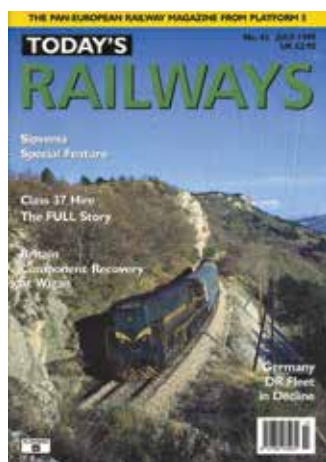
i općenitih problema s čistoćom. Naime, vrlo su često vakumski zahodi bili pokvareni ili jednostavno prljavi. Uz to, putnici su se žalili na osjećaj mučnine tijekom putovanja zavojitom prugom preko Gottharda. Upravo zbog tih razloga promet prema Stuttgartu bio je obustavljen sredinom prosinca 2006. U 2008. 83 vlaka koje je Cisalpino vozio elektromotornim garniturama serije ETR470 bila su otkazana, što je za švicarske prilike i kriterije katastrofalno visok postotak. K tome, nevjerojatnih 11,2 % vlakova kasnilo je više od 15, a prosječno čak 28 minuta.

Vrlo narušen ugled u očima ponajprije švicarskih putnika tvrtka Cisalpino pokušala je popraviti 2009. kada je počela isporuka novijih vlakova naručenih 2004. godine. Tih četrnaest vlakova serije ETR610 počelo je voziti nakon raspada Cisalpina, a podijeljeni su između Trenitalije i SBB-a. Pet starijih vlakova serije ETR470 pripalo je Trenitaliji, a četiri SBB-u. SBB-ovi vlakovi prestali su voziti početkom travnja 2015. godine, i to nakon što su prešli 4,2 milijuna kilometara. Procijenjeno je, naime, da bi njihovo ionako skupo održavanje postalo preskupo te da je najbolje i najjeftinije rješenje povlačenje iz prometa. Zasad će četiri preostala vlaka biti iznajmljena Trenitaliji, dok su istodobno Trenitalijini vlakovi poslani na detaljnu reviziju i modernizaciju koja će im radni vijek produljiti za barem 15 godina. Za to će vrijeme Trenitalija voziti SBB-ove vlakove, koji će nakon revizije Trenitalijinih vlakova najvjerojatnije biti prodani ili definitivno isključeni iz prometa.

Drugi o nama

## Novi vlak i RCCC

**Većina željezničkih publikacija u Europi i svijetu objavila je u travnju barem dvije pozitivne vijesti iz Hrvatske, čime se naša država svrstala među željezničke subjekte o kojima izvještavaju svjetski željeznički mediji!**



Prva vijest isporuka je prvoga serijskog regionalnog elektromotornog niskopodnog vlaka serije 6112 002 iz Končara HŽ Putničkom prijevozu (HŽPP), a druga početak poslovanja tvrtke Rail Cargo Carrier Croatia. Vijest o isporuci novog vlaka objavljena je i na internetskim stranicama časopisa Railway Gazette International, koja je popraćena izvrsnom fotografijom vlaka Brune Negovca. Fotografija je nastala u kolodvoru Podsused Tvornica uoči probne vožnje na relaciji Podsused Tvornica – Zagreb Glavni kolodvor – Vinkovci – Tovarnik 25. travnja ove godine.

Tekstove o novome vlaku objavio je niz drugih časopisa, a švicarski željeznički tisak nije zaboravio spomenuti da je Končarev vlak konceptijski vrlo blizak i vjerojatno inspiriran vlakom FLIRT švicarskog

Stadlera. Promotivna vožnja vlaka i njegova prezentacija koja je održana nekoliko dana kasnije prošla je nezapaženo u željezničkim medijima, no istodobno se kritiziralo Končar zbog nemogućnosti plasmana tog vozila na bilo koje tržište osim hrvatskog. Britanski časopis Modern railways upozorio je vrlo izravno na to da Končarev niskopodni tramvaj koji vozi već desetak godina nije nigdje prodan osim u Zagrebu, a ni situacija s vlakom nije bolja – osim što je prvi prototip prodan željeznicama u BiH.

Tisak je popratio i prvi redoviti vlak austrijskog prijevoznika RCA i njegove hrvatske podružnice RCCC koji je u večernjim satima 31. ožujka vozio od Dobove do mađarskog Gyekenyesa. Taj je vlak, koji prevozi kontejnere iz luke Kopar u Mađarsku, do tada vozio prugom Ljubljana – Pragersko – Hodoš – Oriszentpeter, no RCCC ga je skrenuo preko Hrvatske zbog činjenice da je pruga kroz Hrvatsku elektrificirana čitavom dužinom. Vrijedan RCA-ov potez dovođenja novog tereta na hrvatske pruge u stranom je željezničkom tisku ispravno vrednovan kao pohvalan!

U Hrvatskoj te vlakove vuče austrijska električna lokomotiva serije 1063. Pedantni stranci nisu propustili spomenuti da je u Hrvatskoj u rujnu 2014. već vozio jedan neovisni operator – austrijski RTS sa svojim modernim električnim lokomotivama serije 1116!

Željeznički tisak s osobitim zanimanjem prati i mogući dolazak drugih neovisnih operatora na područje hrvatske željezničke mreže, kao i to koja će vučna vozila ti operatori koristiti za vožnju u Hrvatskoj. Tako se mnogi pitaju koji će operator idući ući na hrvatsko tržište teretnih željezničkih usluga, napominjući da naša država ima vrlo povoljan prometno-strateški položaj.

Iz svijeta

/ Piše: Toma Bačić

## Čak 105 lokomotiva za Angolu

**Dana 27. travnja švicarska tvrtka BLS objavila je da je od Siemensu naručila 15 suvremenih električnih lokomotiva Vectron koje će biti isporučivane u tri navrata. Vectron je Siemensov nasljednik vrlo uspješne serije EuroSprinter i na tržištu je dostupan u praktički neograničenom broju varijanti.**

Prve Siemensove lokomotive Vectron za BLS u Švicarsku će stići u drugoj polovini 2016., a posljednje krajem 2018. godine. Prema tehničkim i signalno-sigurnosnim specifikacijama, lokomotive će moći voziti u Švicarskoj, Njemačkoj, Austriji, Italiji i Nizozemskoj. Tim lokomotivama BLS namjerava vući teretne vlakove koji voze od nizozemskog Rotterdama do sjevernotalijanskoga kolodvora Melza. S obzirom na tehničke preduvjete koje prema ugovoru lokomotive moraju ispunjavati, očekuje se da će neke vlakove tim lokomotivama vući i na relacijama prema Austriji, a za vjerovat je da će lokomotive imati mogućnost vožnje i željezničkom mrežom u Belgiji. Istog je dana, na kraju travnja, objavljeno da je američki General Electric dobio narudžbu iz afričke države Angole za isporuku čak stotinu dizelskih lokomotiva serije C30ACi. Lokomotive je naručio

angolski Instituto Nacional Dos Caminhos de Ferro Angola, tvrtka odgovorna za željeznički promet u toj afričkoj državi. Šesteroosovinske dizelske lokomotive bit će opremljene 12-cilindarskim motorom serije FDL snage 3000 konjskih snaga. Te lokomotive za kolosijek 1067 mm, kakav je standardan u toj afričkoj državi, bit će sagrađene u General Electricovim pogonima u gradu Erie, u Sjedinjenim Američkim Državama, a bit će isporučivani od sredine 2016.

Osamnaest novih dizel-električnih lokomotiva koje je sagrađila kineska tvrtka CNR Beijing February 8 otpremljene su 8. travnja iz kineske luke Tianjin prema Kongu. Državna željeznička tvrtka Demokratske Republike Kongo naručila je te lokomotive 5. prosinca 2013., a ugovor o isporuci potpisan je u Kinshasi. Lokomotive su tipa CKD8C1, a građene su za širinu kolosijeka od 1067 mm. Kupljene su u sklopu programa razvoja multimodalnog prijevoza koji je sa 375 milijuna dolara potpomogla Svjetska banka. U povodu te isporuke CNR je objavio da je to njihova druga isporuka lokomotiva po veličini uopće – prva je bila isporuka 112 dizel-električnih lokomotiva Kubi.

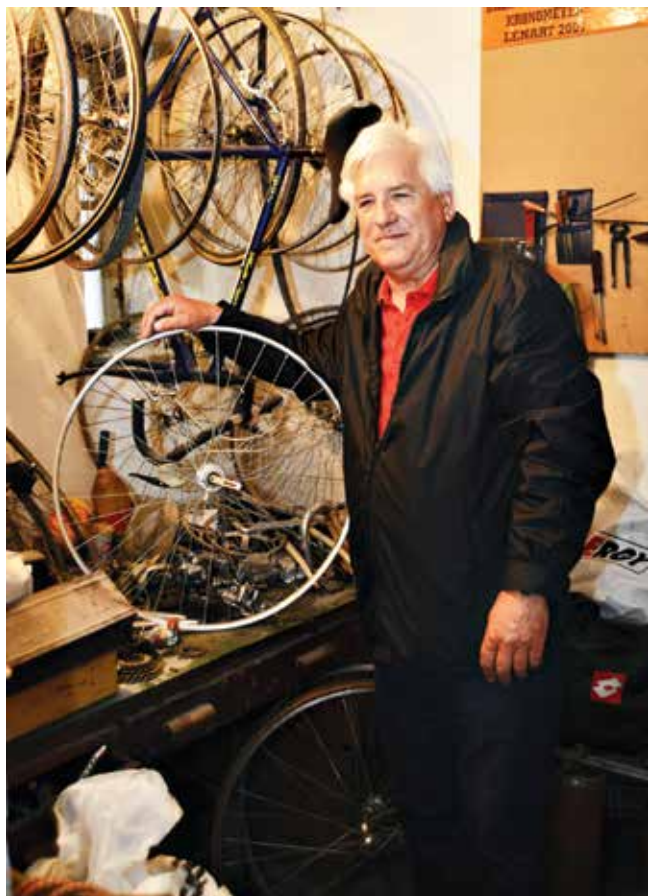
Vrijednost ni jednog od tih ugovora nije objavljena!



Vladimir Šimunić, predsjednik BK-a Lokomotiva

## Dugovječan uspjeh biciklista

**Jedan od rijetkih klubova koji kroz povijest nije mijenjao naziv jest Biciklistički klub Lokomotiva. Taj klub već 94 godine djeluje pod tim nazivom i cijelo to vrijeme član je sedam godina starijeg Sportskog društva Lokomotiva.**



Biciklizam ima dugu i bogatu tradiciju u Zagrebu, a najstariji klub BK Lokomotiva ima 94 godine. Počeci kluba sežu vežu se uz početak prošlog stoljeća, uz 1907. godinu, kada je održano prvo natjecanje željezničara u Brežicama. Koturaljaško društvo Viktorija osnovano je 1914., a od 1921. Klub djeluje kao Željezničar odnosno Lokomotiva. To je godina koja je obilježila početka natjecateljskog biciklizma u Hrvatskoj.

/ Doživjeli smo lijepe godine u biciklizmu. Malo je takvih klubova u Hrvatskoj koji postoje dugo i ne mijenjaju naziv. Uz nas, u Sportskom društvu Lokomotiva takvi su boksači, kuglači i hrvači, koji su dugi niz godina proveli, kao i mi, u druženju i odgoju novih naraštaja. U hrvatskom sportu baš nema mnogo takvih klubova – rekao nam je trener Lokomotivinih biciklista Vladimir Šimunić.

Vladimir Šimunić došao je u Klub 1971. i uključio se u rad s mladima, dovodeći u klub mnoge *klince*. Predsjednik Kluba postao je 1975. godine. Godinu dana kasnije postao je tajnik BK-a Lokomotiva. Za predsjednika je ponovno izabran nakon dvije godine provedene u BK-u Zagreb 2009. i predsjednik je do danas.

/ Bila su to jednostavno neka druga vremena. U bivšoj državi bila je

veća širina i više utrka u kalendaru. Tih su godina naši biciklisti bili gotovo ravnopravni onim najboljima, slovenskim biciklistima. Drukčija je bila organizacija i financiranje nego sada. Osim toga, danas je klasični biciklizam »ugrožen« brdskim biciklizmom i triatlonom, adrenalinom i atrakcijom koje nude, a prema mojemu mišljenju, nisu mu ni blizu – komentirao je Šimunić.



Treniranje biciklista nije vezano uz klub, kao u nekim drugim sportovima. Trening se obično provodi negdje izvan grada ili na njegovu rubu. / Treniramo i na stazi u stadionu u Kranjčevićevoj. Ta nam je staza dragocjena, jako važna za rad i tu smo najsigurniji. Na taj način možemo trenirati u blizini Kluba koji u Crnatkovoju djeluje cijeli svoj vijek. No, biciklisti ne mogu trenirati samo tako da kruže po stazi. Zato se odvezemo do West Gatea, na zapadnome dijelu Zagreba, ostavimo automobile i biciklima vozimo kod Pojatnog i dalje prema Zagorju, gdje nalazimo druge staze za trening – objasnio je Šimunić.

Zajedno s fotoreporterom Šimunić nas je odveo u klupsku radionicu, gdje biciklisti održavaju svoje bicikle.

/ To je naš kutak, naša mala soba za održavanje bicikala, ali na neki način i mjesto za druženje – komentirao je.

U Klubu je od 15 do 20 biciklista, a kako će se oni razvijati ovisi o naraštaju koji će se formirati kroz nekoliko godina. Mladih vozača ima, njih u Klubu nikada nije nedostajalo, no dug je put do uspjeha.

/ Sustav je takav da se bicikliste podupire do kraja juniorskoga staža, a tako je i u drugim tzv. malim sportovima. Zbog toga je prilično teško stvoriti dobrog seniora. Osim toga, za ekipu je potrebno šest vozača. Bicikli su skupi, bicikliste treba hraniti i zdravstveno pratiti, a tu su i putovanja. Imamo dobru djecu, ali koja je njihova budućnost? Baš je i nema. To je problem – što se mlade bicikliste dovede do kraja juniorskoga staža i onda sve staje, kao da seniori nisu potrebni. Kada postanu seniori, ili odu u neki profesionalni klub ili prestanu voziti bicikl – rekao je Šimunić.

Lokomotiva ima uspješne mlađe juniore i juniore pa i one najmlađe vozače. Zanimanje djece je veliko jer im je bicikl još uvijek vrlo privlačan.

/ Da, bicikli su i dalje atraktivni, samo što ih sada ne kupuju klubovi nego roditelji. Snalazimo se s novcem koji imamo kako najbolje znamo i možemo. Grad Zagreb pomaže iz sportskog proračuna, a svaka potpora sponzora nam je iznimno velika i važna. Da nema SD-a Lokomotiva koji nam pomaže s ovim prostorom i infrastrukturom, teško bismo mogli funkcionirati. Pomažu nam Hrvatske željeznice, a posebno nas razumije predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković.

Krunoslav Droždek, pročelnik KUD-a Hrvatskih željeznica Varaždin

## Povratak s ruba i veliki uspjesi Varaždinaca

**Varaždinski KUD HŽ-a, nakon što se prije nekoliko godina našao u nezavidnoj situaciji u kojoj je bio upitan i sam opstanak Društva, vlastitim je snagama uspio obnoviti djelovanje i danas s dosta ambicija gleda na budućnost.**



Kulturno-umjetničko društvo Hrvatskih željeznica Varaždin utemeljeno je 1931. pod nazivom Željeznička glazba Varaždin. Godine 1949. mijenja naziv u Kulturno-umjetničko društvo željezničara »Ivo Mikac« Varaždin te počinje s radom i folklorno-tamburaška sekcija. Danas Društvo ima otprilike 130 članova podijeljenih u pet sekcija: folklornu sekciju, njezin pomladak, tamburašku sekciju, puhački orkestar te Zagonetačko društvo VAZAK. Većina članova Društva nije izravno povezana sa željeznicom, nego su to zaljubljenici u kulturu i tradiciju narodnih običaja, a u Društvu su svoje mjesto našli od malih nogu. O radu KUD-a HŽ-a Varaždin razgovarali smo s njegovim pročelnikom Krunoslavom Droždekom.

**/ Tko su danas voditelji u Društvu?**

/ Trenutačno u folklorno-tamburaškoj sekciji Društva rade tri voditelja: Kristijan Farkaš kao voditelj srednjeg uzrasta i prve postave folklorne sekcije, Snježana Huđek kao voditeljica pomlatka folklorne sekcije i ja kao voditelj tamburaške sekcije. Folklorno-tamburaška sekcija je u svojoj bogatoj povijesti sudjelovala na svim važnijim kulturnim događanjima u gradu Varaždinu, Hrvatskoj i mnogim europskim gradovima te na svjetskim festivalima folklor.

**/ Prošle godine bilo je puno razloga za zadovoljstvo?**

/ Da, itekako smo ponosni na naše tamburaše koji su lani, prvi put u povijesti Društva, nastupili na državnoj smotri tamburaša i potvrdili kvalitetu. Jednim od najvećih uspjeha u prošloj godini smatramo uspješnu organizaciju i provedbu dvaju događanja koja su »prodrnala« naš barokni grad. Radilo se o snimanju spota na pjesmu »Happy«, koji je uspio rasplesati cijeli grad, te prvom izdanju Međunarodnoga folklornog festivala »KUD HŽ i prijatelji«. Ta prired-

ba okupila je mnogobrojnu publiku koja je na varaždinskome Korzu uživala u plesovima Hrvatske i susjednih zemalja. Slično događanje zadnji je put održano u Varaždinu davne 1981. godine.

**/ KUD HŽ-a Varaždin je u jednome trenutku došao u vrlo tešku situaciju, ali danas je ponovno vrlo aktivan?**

/ Iako smo društvo s dugom tradicijom, i nas je, kao i brojna varaždinska društva, zadesilo teško razdoblje gospodarske krize u Hrvatskoj, a rad Društva bio je pred zamiranjem. Srećom, našlo se snage i volje da se krene gotovo ispočetka. Na tome što se situacija toliko promijenila najviše možemo zahvaliti nekolicini entuzijasta, članova folklorno-tamburaške sekcije, zaljubljenika u folklor, koji su odlučili da neće samo sjediti i gledati kako jedno gotovo stoljetno društvo propada, nego su uzeli stvari u svoje ruke.

**/ Kako im je to uspjelo?**

/ Samo vlastitim ogromnim angažmanom uspjeli su namaknuti novac kako bi se aktivnosti mogle provoditi redovito i kvalitetno. Imajući na umu to da je Društvo prije krize bilo u samome vrhu tzv. folklornog svijeta, znali smo da ne smijemo dozvoliti da kvaliteta izved-

be našeg repertoara opadne te smo za umjetničkog voditelja angažirali poznatoga koreografa i nekadašnjeg plesača profesionalnoga folklornog ansambla »Lado« Nenada Breku. On je prepoznao naše napore i uvelike pomogao u radu Društva te smo i njemu neizmjereno zahvalni.

Svjesni teške situacije, bacili smo se na posao te u vrlo kratkome vremenu organizirali cjelovečernji koncert simbolično nazvan »Punom parom naprijed« kako se ne bi zaboravilo tko je i što sve može jedan KUD Hrvatskih željeznica. I koncert je bio taj kotač-pokretač koji nam je omogućio da situacija danas bude tako optimistična.

**/ Dom željezničara predan je na upravljanje Gradu Varaždinu?**

/ Dom željezničara odnosno Centar za mlade grada Varaždina, kako danas glasi njegov naziv, predan je Gradu na upravljanje, no Društvo i dalje koristi prostorije koje su potrebne za održavanje proba, raznih događanja, čuvanja narodnih nošnji i instrumenata.

**/ U koliko Vam mjeri pomaže Grad Varaždin i HŽ-ova društva, pa i drugi gospodarski subjekti?**

/ Grad Varaždin pomaže rad Društva na godišnjoj bazi u sklopu poziva za predlaganje programa javnih potreba u kulturi. To, nažalost, nije dostatno za sve planove koje može ponuditi i ostvariti jedno tako kvalitetno društvo. Što se tiče HŽ-ovih društava, čini nam se da se ponekad zaboravlja da smo društvo Hrvatskih željeznica. Osim što povremeno dobijemo prijevozne karte za vlak kako bismo mogli otputovati na nastupe u bližim odredištima te skromnog iznosa koji smo do sada dobivali za promidžbu, ne primamo znatniju pomoć. Zato kroz razne natječaje, molbe koje šaljemo tvrtkama i slična nastojanja ipak dolazimo do novca



neophodnog za osnovne potrebe kao što su održavanje nošnji, kupnja i održavanje instrumenata te podmirivanje putnih troškova, plaća voditelja i ostalo.

**/ Dom je vrlo kvalitetan prostor, no zbog dugogodišnjeg neodržavanja u lošem je stanju?**

/ Dom je prostor iznimno kvalitetan za djelovanje kulturno-umjetničkog društva zbog svoje prostranosti, pozornice i velike dvorane. Ona se koristi kao gledalište prigodom koncerata i nastupa i može primiti tristo tisuć gledatelja. Nažalost, neodržavanje takvog prostora jest veliki problem i nama i ostalim korisnicima. Estetika prostora, interijera i eksterijera, nije dostojna djelovanja tako velikog društva koje okuplja velik broj djece i mladih. Da bi problem bio još veći, prostori bivšeg Doma željezničara se ne griju, ponajprije zbog neriješenih imovinskopravnih odnosa u pogledu infrastrukture te nemogućnosti postizanja dogovora između Grada i HŽ Infrastrukture. Zato je zimi bilo vrlo teško raditi bilo što, iako i dalje održavamo probe, nastupe i razne radionice.

**/ Postoje li planovi za obnovu Doma i ima li mogućnosti za to?**

/ Uz pomoć mladih volontera koji djeluju unutar Centra za mlade članovi Društva i ovdje rade ne pitajući za naknadu te održavaju prostor koliko god je to u njihovoj mogućnosti – od čišćenja do bojenja dotrajalih zidova i drugog. Planovi za obnovu postoje, no za to je ipak potrebno više novca, a njega KUD i ostale udruge koje djeluju unutar Centra za mlade ne mogu namaknuti sami. Zato se nadamo da će Grad Varaždin prepoznati sav trud i želju svih korisnika Centra za što skorijim rješavanjem spomenutih problema. Do tada sve ostaje na nama i nećemo samo sjediti i kukati, nego ćemo ponovno zasukat rukave.

**/ U posljednje vrijeme održano je nekoliko zanimljivih koncerata?**

/ Osim već spomenutog Međunarodnoga folklornog festivala »KUD HŽ i prijatelj« i cjelovečernjeg koncerta »Punom parom naprijed« održanog u HNK-u Varaždin, zbog velikog interesa publike i izvan naše županije samo dva dana kasnije organizirali smo cjelovečernji koncert u čakovečkome Centru za kulturu. Odazivali smo se na županijske smotre folklor, gostovali smo na »Čepinskim suncokretima«, sudjelovali na humanitarnome koncertu »Zlatne žice za šapice« te organizirali humanitarnu akciju »Igre bez granice by KUD HŽ« za poplavlenu Slavoniju. Sudjelovali smo i u obilježavanju Svjetskog dana plesa u HNK-u Varaždin te na brojnim sličnim događanjima diljem Hrvatske. Nastupili smo i na najvećem festivalu u sjeverozapadnoj Hrvatskoj »Špancirfestu«, a ne smijem zaboraviti spomenuti ni nastupe naših najmlađih plesača na dječjim smotrama diljem Hrvatske.

**/ Gdje ste nastupali u inozemstvu?**

/ Gostovali smo u Velikoj Kladuši na 5. međunarodnom folklornom festivalu. Bili smo i u austrijskome Oberwartu na obilježavanju 750. obljetnice postojanja Gradišćanskih Hrvata te u mađarskom Šopronu i Koljnofu, gdje smo predstavljali naš grad i Hrvatsku.

**/ Hoćete li i ove godine organizirati festival na varaždinskome glavnom trgu?**

/ Kako smo najavili na prvome festivalu, cilj nam je da Međunarodni folklorni festival »KUD HŽ i prijatelj« postane tradicija koja će se još godinama održavati u Varaždinu. Želimo da to preraste u događanje svjetskog značenja, koje će trajati i do sedam dana i na kojemu će sudjelovati izvođači iz cijelog svijeta. Grad kulture kakav je Varaždin zaslužuje takav spektakl.

**/ Imate li neku poruku za kraj ovog razgovora?**

/ Zahvalio bih svim donatorima koji su prepoznali kvalitetu i trud Društva te uz HŽ Infrastrukturu poduprli naš rad, a to su Grad Varaždin, Varaždinska županija, Ministarstvo kulture, Univerzal d.o.o., Hotel Varaždin, Aquakori, Croatia osiguranje, Lim-mont, SPP, CSV, Allianz osiguranje, Elektro Dragec, Arsenal Ivezic, Marodi, Vindija, Erste&Steiermärkische Bank, Automobil Lončar, Soft-Pro, Javni bilježnik Melanija Duić, Raypath, Vinarija Šafran, Seoski turizam »Crnko II«, OPG Najman, Ljekarna Salus, Schiedel, Pekarnica Mlinček, Gastrocom, Carlsberg, Varaždinske vijesti, VTV i mnogi drugi.

HKUD Željezničar Osijek

## Koncertom protiv krize

**Novcem sakupljenim na humanitarnome koncertu članovi osječkog »Želje« prebrodit će dio »sušne« godine.**



Ove godine, na krilima sveopće štednje, HŽ Infrastruktura »zamrznu« je sve mogućnosti pomoći željezničarskim kulturno-umjetničkim društvima. Zbog toga desetak društava sa stoljetnom tradicijom koju trenutačno njeguje oko 2000 aktivnih članova mora pronaći novac da bi preživjelo do boljih vremena. Svatko od njih već radi na strategiji »spašavaju što se spasiti da«, pa je HKUD »Željezničar« iz Osijeka u petak 24. travnja organizirao humanitarni koncert u osječkomu Domu željezničara pod nazivom »Spasimo Želju«.

Humanitarni koncert organiziralo je vodstvo HKUD-a Željezničar iz Osijeka, a dvorana je bila prepuna. Tražila se ulaznica više. To ne čudi ako se zna koliko su željezničari vezani uz svoje društvo, a i program je bio izazovan. Tu večer uživo je svirao bend Lavine iz Osijeka koji je svoj prvi koncert održao još davne 1964. Grupa broji devet članova, a vodi ih sadašnji rektor Pravnog fakulteta u Osijeku Željko Turkalj. Osim njega bend čine članovi koji su svirali od osnutka grupe, a koji su danas ugledni Osječani, doktori znanosti, arhitekti i profesori. Za koncert je vladalo veliko zanimanje tako da su neki ostali pred vratima dvorane i nisu mogli poslušati bend uz koji su odrastali. A koncert je bio dirljiv. Izvođena je glazba 1960-ih i 1970-ih godina, glazba na koju su se »rezale žile« na popularnim osječkim plesnjacima, u Radničkom domu i Domu željezničara.

Zahvaljujući donacijama gostiju na koncertu i njihovoj dobroti organizatori su sakupili pristojnu svotu novca koji će »Želji« omogućiti preživljavanje još neko vrijeme.

Jezero Peruča

## Jezero iz kojeg izranjaju sela

**Mnogobrojni putnici nisu upoznati s time kako ih na proputovanju od Knina prema Splitu (i obratno), na manje od 100 km udaljenosti okružuju brojne prirodne ljepote i povijesne zanimljivosti iz burne prošlosti toga kraja.**



rena za bicikliste rekreativce i ljubitelje prirode. Teško je pronaći tako upečatljiv i živopisni krajolik.

Na mene je poseban dojam ostavio prizor ostataka nekadašnjeg manastira Dragović na koji sam naišao tijekom šetnje uz obalu za niskog vodostaja. Kada se voda dovoljno povukla, stari, urušeni, blatni zidovi manastirskoga kompleksa izronili su iz vodenog svijeta



Na otprilike polovini te udaljenosti imate priliku uživati u jednoj od tih prirodnih ljepota. Prizori zeleno-plavoga krajolika prekrasnog jezera Peruča neće vas ostaviti ravnodušnima. Očarat će vas i iznenaditi svojom iznimnom ljepotom. Ako ste u prilici, zastanite na jednome od odmorišta na prometnici uz jezero i vidjet ćete bezbrižne ribiče, znatizeljne šetače sa psima ili pak veslače, koji nerijetko upravo tu prirodnu oazu odabiru za pripreme prije natjecanja.

Jezero Peruča, koje je nastalo umjetnim putem 1958., ispod svoje površine skriva pomalo zaboravljeni dio povijesti toga kraja. Nakon što je sagrađena brana, rijeka Cetina ispunila je prirodnu depresiju i stvorila jezero Peruča. Jezero je duguljastog oblika, a dugačko je više od 15 km. Najzanimljivije razdoblje za obilazak jezera jest ono kada je vodostaj nizak, a to je obično krajem ljeta ili u jesen. Tada iz jezera, poput relikata prošlosti, izranjaju potopljeni mostovi, kuće, suhozidi, stare građevine i drugi tragovi nekadašnjeg života u toj dolini. Naime, prije izgradnje umjetnog jezera i hidroelektrane Peruča to je bio pitomi krajolik s brojnim ognjištima i rodnim njivama. Mislim da je jezero najzanimljivije obići s njegove sjeveroistočne strane, prašnjavim, starim makadamom. Cesta je ujedno kao stvo-

jezera Peruča i izviri iznad površine poput apokaliptičnih pustinskih prizora te na trenutak otkrili vizuru prošlosti i kako je nekada to, sada pusto područje bilo ispunjenom životom.

Manastir Dragović je kroz povijest bio svjedok vrlo burnih perioda, pa je više puta mijenjao svoju lokaciju. Teška razdoblja obilježili su napadi Turaka i pljačkanja, te je manastir više puta napuštan i opet obnavljan. Ruševine manastira koje se mogu vidjeti kada se jezero povuče datiraju s početka 18. stoljeća, a na današnjemu mjestu manastir se nalazi od 1958. kada je zbog izgradnje brane i akumulacijskog jezera morao biti premješten na novu lokaciju, na obližnju uzvisinu. Manastir je dobio naziv po riječi Dragović koja izvire nedaleko od stare lokacije.

Na tome području nalaze se brojne druge poznate i manje poznate lokacije koje podsjećaju, svake na svoj način, na djeliće hrvatske prošlosti, kao i na izuzetne prirodne ljepote hrvatskih krajolika. Svojom pojavom pozornost privlače i tvrđava Prozor koja bdije nad Vrlikom, ruševine utvrde Glavaš na obližnjim padinama Dinare, izvor rijeke Cetine s impozantnim stjenovitim grotlom, ruševine velike starohrvatske crkve sv. Spasa na groblju u selu Cetina, ali i mnoge druge ...

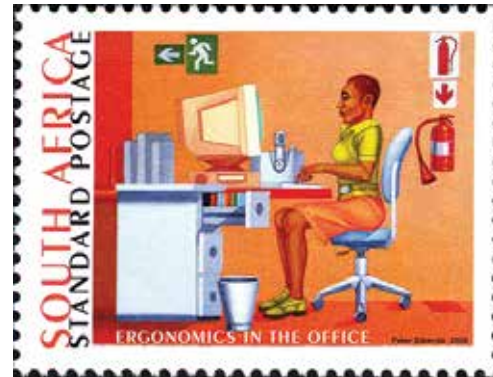


Filatelija

## Dan posvećen radnicima

Zasigurno jedan od najpoznatijih praznika, dan kojemu se raduju milijuni radnika diljem planeta Zemlje jest 1. svibanj ili Međunarodni praznik rada, dan solidarnosti radnika cijeloga svijeta.

Kada je riječ o radnicima, treba spomenuti i Međunarodnu organizaciju rada (engl. *International Labour Organisation* – ILO), osnovanu 1919. sa svrhom da međunarodnim sporazumima osigura bolje radne uvjete i bolji položaj radnika. Povezivanje s Ujedinjenim narodima (UN) izvedeno je na temelju sporazuma iz 1946. i ILO je



Nastanak Međunarodnog praznika rada povezuje se sa štrajkaškim pokretom koji se razvio u SAD-u potkraj 19. st. i velikim štrajkom u Chicagu 1. svibnja 1886., u kojem je sudjelovalo približno 40 tisuća ljudi.

Taj se dan obilježava na temelju odluke Druge internacionale (opći naziv za međunarodnu radničku organizaciju utemeljenu 1864.) iz 1889., a s vremenom je u 20. st. u mnogim zemljama prihvaćen kao državni praznik. Njegovu poruku o socijalnoj pravednosti poštuje i Katolička crkva te ga povezuje s proslavom sv. Josipa Radnika, čiji je blagdan u crkvenu godinu uveo papa Pio XII. 1955. godine.

Na taj dan podsjećaju i izdavači maraka, čije poruke, zahvaljujući poštanskome komunikacijskom kanalu odnosno pismima i razglednicama, stižu i na najudaljenije pacifičke otoke.

U razvijenim zemljama motive na markama dodatno promoviraju sakupljači poštanskih maraka, koji istražuju detalje na marki te razloge njihove objave.

PR (engl. *Public Relations*) besplatne medijske objave dodatno objašnjavaju motive na markama i njihovo značenje te je i ovaj članak posljedica toga.

O tome da je riječ o pomno biranim motivima na markama svjedoči i podatak kako tema i dizajn, u skladu s aktima Svjetske poštanske unije, krovne svjetske poštanske organizacije koja okuplja više od pet milijuna radnika iz 13 država članica, moraju biti blisko povezani s kulturnim identitetom države članice ili područja kojemu pripada poštanska uprava koja izdaje poštansku marku, ili mora pridonositi širenju kulture, ili pomagati u očuvanju mira.

Izvršni primjeri promicanja Međunarodnog praznika rada na poštanskim markama su Sirija (2009.), SAD (1956.), Turska (2010.), Makao u Kini (2009.) i drugi.



postao prva specijalizirana ustanova UN-a. Ona utvrđuje međunarodne standarde rada u obliku konvencija i preporuka, ustanovljujući minimalne standarde osnovnih radnih prava. I ta međunarodna organizacija, čije je sjedište u Ženevi, dobro je zastupljena na poštanskim markama. Neke od država koje su na markama odale priznanje radu jesu Egipat (2009.), Argentina (2011.), Costa Rica (2008.), Zambija (2002.) i Brazil (2004.).

Izdavači maraka prikazuju i teme koje se odnose na sigurnost i zaštitu u životnoj i radnoj okolini. Serija južnoafričkih maraka iz 2009. govori u prilog tomu te marka skreće pozornost ne samo na prava radnika već i na obveze poslodavca kada su u pitanju radni uvjeti odnosno sigurnost i zaštita na radu: ergonomija u uredu (pravilan način sjedenja i položaj tijela te pravilan raspored informatičke i druge uredske opreme), liječnički nadzor (uklanjanje svih štetnih utjecaja kojima su radnici izloženi uz medicinski nadzor), osobna zaštitna oprema (obvezno nošenje specifične zaštitne opreme, ovisno o poslovima koje radnik obavlja), sigurnost radnog mjesta (poduzimanje svih radnji koje omogućuju potpunu zaštitu radnika) i vježbanje na radnome mjestu (pravilno rukovanje određenim predmetima).

Cilj poštanskih maraka s motivima na temu rada jest educirati i podići razinu svijesti o radničkim pravima, zdravlju i sigurnosti u radnoj okolini, koristeći njihovu specifičnu propagandnu ulogu.

Budući da su poštanske usluge, čak i danas, u vremenu elektroničkih komunikacija, jedino sredstvo komunikacije većine svjetskog stanovništva te s obzirom na njihovu ulogu u kanalima izravnog marketinga te klasične filatelije, pismo s poštanskom markom daleko je od toga da postane dio prošlosti ljudske civilizacije.

Najbolje to pokazuju primjeri visokorazvijenih država koje dodatno ulažu velika sredstva u promociju poštanskih maraka te u sigurnost i zaštitu njihove proizvodnje.

Putovanje Japanom

## Jedinstveni suživot tradicije i modernizma

**U sklopu studentske kulturalne razmjene između Hrvatske i Japana, imala sam divnu priliku provesti jedan semestar u »Zemlji izlazećeg sunca«. Japan je jednostavno nemoguće doživjeti u potpunosti u nekoliko mjeseci, ne toliko zbog veličine same zemlje, koliko zbog neopisive raznovrsnosti kulturalne tradicije većih japanskih gradova.**



Jedan od razloga je podjela Japana na čak 47 prefektura, od kojih svaka njeguje vlastite specifičnosti te su u nekima vidljivi i kulturološki utjecaji drugih naroda doseljenih kroz povijest, većinom Kineza i Japanaca. Zemlju koju čini otočje s više od 6852 otoka doživjela sam kao zanimljiv spoj proturječnosti, mjesto vječitog sukoba tradicije i modernizma – ponegdje s kontraproduktivnim rezultatima, drugdje pak manifestirano u obliku zanimljivih posebnosti.

### Tokio

U Tokiju nisam provela mnogo vremena te sam vrijeme provedeno u glavnome gradu Japana odlučila utrošiti na aktivnosti po kojima je među najpoznatijima u svijetu: kupovinu i obilazak zabavnih parkova. Na primjer, Tokyo Disneyland odredište je za koje se karta nerijetko mora rezervirati mjesecima unaprijed i mogu slobodno potvrditi da vrijedi svake kune i svakog dana čekanja, čak i za nas koji nismo više djeca.

Japanci vole zabavne parkove. U skladu s filozofijom da slobodno vrijeme mora biti posvećeno izletima u prirodu i hobbijima koji opuštaju dušu i um, postoji park posvećen gotovo svakom važnijem liku iz zapadnjačke ili japanske popularne kulture. Hello Kitty, razumljivo, kao nacionalni simbol Japana, nema svoj zabavni park, nego cijelu zabavnu četvrt! Tokio je dom i velikog broja konbinija, franšize koja uživa kulturni status. Prvi japanski *convenience store* ili dućan za sve i svašta otvoren je 1974. godine. Od skromnih početaka brzo je dogurao do ultimativne azijske franšize te se danas procjenjuje da je konbinija samo u Japanu oko 50 000. Za današnje Japance konbinija je sastavni dio urbanog života.

Razlog popularnosti konbinija jest to što on nudi sve što moderne Japancu treba: 24-satnu uslugu, *ready-to-go* bento ručak, jeftine slastice, kućne potrepštine te gomilu korisnih servisa poput

noćanih transakcija vezanih uz sve veće banke, usluge fotokopiranja, ispisivanja te plaćanja računa i kupnje raznovrsnih karata (javni prijevoz, koncerti i sl.).

Noćni život u Tokiju neopisivo je zabavan, ali i neopisivo skup. Što se tiče kupovine, Japan, ironično, ima najjeftinije trgovine rabljenom odjećom. Rabljene knjige u izvrsnom stanju mogu se kupiti već za pet kuna, a markirana odjeća iz druge ruke rijetko je skuplja od



30 do 40 kuna. Tokio je jedan od onih gradova čiji se šarm pripisuje naizgled nespojivoj kombinaciji tradicionalnog i suvremenog: djevojke odjevene u tradicionalna kimona hodaju gradom uz bok prijateljima prerušenima u robote i likove iz anima, odnosno animiranih filmova iz Japana (popularni japanski *cosplay* ili odijevanje u idole popularne kulture), a robne kuće od 16 katova nalaze se nedaleko od starih šintoističkih svetišta.

### Osaka

U Osaki živi populacija veličine cijele Hrvatske. Za taj osebujni grad kažu da je tipičan primjer grada južnog Japana – arhitektura je skromnijeg tipa od one u Tokiju, a lokalno stanovništvo opuštenije je i srdačnije od onog u glavnome gradu Japana. Poznata je po tradicionalnim kazalištima lutaka *bunraku* a ima i drugi najveći akvarij u svijetu. Središte japanskog juga se na filmu često prikazuje kao grad jakuza, jer je u prošlosti bilo poznato središte japanske mafije.

Sadašnjost je ipak nešto drukčija: japanski moderni ustroj policije toliko je učinkovit da su jakuze uglavnom stvar prošlosti, a grad se redovito svrstava među prvih pet najsigurnijih na svijetu. U Osaki se dobro jede i pjeva: karaoke bar možete naći na svakome uglu, a ponuda hrane je općenito jako raznovrsna (od tradicionalnih specijaliteta i brojnih korejskih restorana do kvalitetne zapadnjačke hrane) Osaka je kao povijesno svjetski poznata luka bila iznimno otvorena stranim kulturnim utjecajima.

### Kjoto

U predahu od svakodnevnih obveza jedan vikend zaputila sam se u bivšu prijestolnicu Japana. Kjoto, koji i danas slovi kao japansko ultimativno turističko odredište, poznat je po tradicionalnim slatkišima (*wagashi*). Među slatkim suvenirima najpopularniji je *yatsuhashi*, slastica trokutastog oblika koja se od davnina pripravlja od siro-



va rižinog tijesta, šećera i cimeta te jezgre od paste crvenog azuki graha. »Kanshundo«, poznata trgovina u kojoj se prodaje *wagashi* u Kjotu, ima 150-godišnju tradiciju prodaje slatkiša te gotovo svaki dan drži tečajevu pripravljanja tradicionalnih japanskih slatkiša.

Stranci u Kjoto dolaze uglavnom zato što je jedan od rijetkih japanskih gradova i dalje potpuno podređen tradiciji. U bivšoj prijestolnici Japana i dalje se nalaze građevine vezane uz važne tradicionalne političke funkcije zemlje poput careve palače te palača poznatih velikaških obitelji srednjovjekovnog Japana (većinom u obliku muzeja) i velikih šintoističkih i budističkih hramova. U Kjotu se na godišnjoj razini održava i veliki broj tradicionalnih japanskih festivala. Gotovo svaki hotel u gradu je hotel tradicionalnoga japanskog tipa, a čak se i inozemne franšize poput McDonaldsa moraju pridržavati strogih infrastrukturnih zahtjeva, od kojih je najvažniji onaj da se



oblikom i bojom moraju uklapati u okruženje (McDonalds u Kjotu je tamnosmeđe boje, kako bi podsjećao na starinske drvenu gradnju kojom je okružen). Od ostalih čari starog grada valja spomenuti četvrt gejši u kojoj je uživo moguće doživjeti svijet tih japanskih umjetnica (danas se gejša bave isključivo dekorativnom umjetnošću jer je prostitucija u Japanu ilegalna).

### Kobe

Kobe nazivaju modnim središtem Japana jer je pun trgovina poznatih robnih marki. Nazivaju ga i gradom pandi jer u njemu obitava nekoliko primjeraka te vrlo ugrožene životinje. Najbolji modni poklon koji neke možete donijeti iz Koebe jest *furoshiki*. *Furoshiki* je kvadratni komad platna koji se u Japanu stoljećima koristi za zamatanje poklona i nošenje potrepština. Filozofija *furoshikija* slična je onoj origamija: raznim načinima presavijanja platna moguće je dobiti razne oblike pogodne za umatanje i nošenje raznovrsnih stvari. Koristan je i zato jer ima funkciju ekološki prihvatljive ambalaže, a zbog svojih zanimljivih uzoraka lijep je i modni dodatak. Danas je *furoshiki* u svijetu toliko popularan da se i ponegdje u Hrvatskoj nudi kao način zamatanja poklona.

### Nara

Najveći kip Bude na svijetu nalazi se u hramu u Nari, što dovoljno govori o tome gradu kao ambasadoru budizma. U Nari obitava i najveći broj jelena po broju stanovnika. Riječ je svetim životinjama šintoizma i budizma, što je zanimljivo sve dok vas te lakome životinje ne počnu ozbiljno uznemiravati u potrazi za dodatnim zalogajem iz torbe, džepa ili ruke. Jelena se morate čuvati i kada idete u javni zahod. Naime brojna upozorenja na zidovima uvjeravaju vas u činjenicu da tim svetim životinjama nije problem razvaliti bravu zahoda ako smatraju da od njih krijete nešto jestivo. Iz spomenutog razloga jedan dan mi je bio sasvim dovoljan da upoznam veliko sveto odredište Japanaca,

veliki kompleks hramova okruženih bogatim zelenilom i domom velikog broja iznimno srdačnih budističkih svećenika.

### Hirošima

Hirošima je i danas grad u cijelosti posvećen uspomeni na žrtve atomske bombe – brojne karakteristične građevine oštećene za Drugoga svjetskog rata ostavljene su neobnovljene kao *in situ* spomenici velike katastrofe, a brojni parkovi uglavnom su posvećeni simbolima i spomenicima mira u svijetu. U Memorijalnome muzeju mira čuvaju se brojni izložci kao dokumenti kobnog 6. kolovoza 1945. i moram reći da oni, bez obzira na brojne informacije te dokumentarna i filmska uprizorenja katastrofe, ostavljaju dojam koji zna biti nesavladivo neugodan – turistički vodič spomenuo je kako većina turista muzej napusti u suzama. Unatoč tomu Hirošima je



neizostavno odredište onih koji žele doživjeti Japan. Za ljubitelje tehnologije grad nudi odredišta poput Mazdinog muzeja u sklopu kojeg se nalazi i inovacijski centar te automobilske robne marke, a oni željni pamtljivoga gastronomskog užitka zadovoljit će se *okonomi-yakijem*, japanskim hibridom pizze i palačinke kao jednim svjetlijim simbolom Hirošime.

Uz grad posvećen nacionalnoj tuzi nalazi se i mjesto posvećeno duhovnosti. Do manjeg otoka Miyajime putuje se 10-ak minuta trajektom koji kreće iz Hirošime.

Miyajima je otok posvećen uglavnom hramovima, od kojih je najpoznatiji kompleks svetih građevina Itsukushima Shinto, spomenik svjetske kulturne baštine od 1996. godine. Kompleks je čudesan primjer tzv. arhitekture shinden-zukuri, sagrađen prije oko 850 godina u razdoblju Heian japanske povijesti. Sve drvene građevine uz obalu stoje na mnoštvu tankih drvenih potpornja, odvojene nekoliko desetaka centimetara od zemlje. Budući da je na otoku smjena plime i oseke svakodnevna i poprilično velikih razmjera, već oko podneva žarkocrveni hramski kompleks doima se kao da lebdi na vodi, što u kombinaciji s bogatim zelenilom otoka stvara zaista zadivljujući prizor.

Nakon što sam obišla hram Itsukushima, u potrazi za lokalnim specijalitetima prošetala sam otokom preplavljenim jelenima i turistima. Popularni jestivi suvenir s Miyajime jest *momiji-manju* ili biskvit u obliku japanskog javora, punjen šećernom *azuki* pastom.

Rastanci su uvijek teški, pogotovo kad vas uz određeno mjesto veže pregršt lijepih uspomena, te zato pri povratku u Hrvatsku službeno nisam opraštala od Japana. »Zemlja izlazećeg sunca« kao odredište ostaje na prvome mjestu u mom srcu i veselim se ponovnoj prilici za stvaranje novih divnih utisaka.

Ribnjačarstvo Crna Mlaka - Zdenčina

## I ribe su prevožene željeznicom

**Kornelius Zwilling, vlastelin u Crnoj Mlaci (ondašnja porezna općina Zdenčina doljnja), dobio je, uz obvezu ispunjenja odredaba Zakona o vodnom pravu od 31. prosinca 1891., koncesiju na 50 godina da na svojem posjedu može sagraditi ribnjake za umjetni uzgoj ribe.**



Prema tehničkom opisu od 1. srpnja 1914., na Zwillingovu zamolbu izrađena je osnova za proširenje ribnjačarstva u Okičkome Lugu. Tim su se proširenjem neplodna zemljišta sjeverno i sjeveroistočno od postojećih ribnjaka željela pretvoriti u ribnjake. Prema tome projektu, trebalo je sagraditi 11 ljetnih ribnjaka koje bi se punilo vodom iz potoka Lukavca i Botića. Za potrebe njihove eksploatacije projektirana je konjska uskotračna željeznica (0,76 m): postaja Zdenčina-Ribnjak (Ribnjačarstvo Zdenčina).

Dozvola za rad dodijeljena je na temelju odluke ministra trgovine od 26. ožujka 1915. Ribnjačarstvo Zdenčina tada se prostiralo na površini od 380 jutara, a proširenje ribnjaka na 1200 jutara već je bilo u tijeku. Na toj novoj površini nalazilo se 600 jutara šume, čije je iskrcivanje trebalo početi u ljetnim mjesecima. Šumski proizvodi trebali su biti izvezeni tom projektiranom uskotračnom željeznicom, a poslije je trebala služiti za potrebe Ribnjačarstva. Izlazna točka projektirane konjske željeznice nalazila se na južnoj strani teretnog

skladišta, na postaji Kraljevskih ugarskih državnih željeznica (profil 0+75), a odatle je na zemljištu državne željeznice u dužini od otprilike 1700 metara paralelno pratila prugu Zagreb – Rijeka sve do vahternice (čuvarnice) broj 14. Iza vahternice željeznica je prolazila kroz od osam do deset metara širok općinski put koji je, osim malog zavoja, vodio prema jugu sve do Ribnjačarstva.

Kako bi promet bio što učinkovitiji, osim pretovarnih postaja u Zdenčini te postaje Ribnjak, između profila 36 i 37 trebalo je postaviti jedno ugibaldište u dužini od 50 metara. Za izvoz šumskih proizvoda koristila su se kola Lowry, dok su se za prijevoz ribe planirala naručiti posebna kola.

Prema podacima Zagrebačke županije iz 1914. godine, dužina uskotračne konjske željeznice (0,76 m) u Crnoj Mlaci iznosila je 9620 metara, a prema Očevidniku Građevinske sekcije u Zagrebu iz ožujka 1921., željeznica je vodila od željezničkoga kolodvora Zdenčina do Crne Mlake i služila je za prijevoz ribe od Ribnjačarstva Crne Mlake do kolodvora Zdenčina.

Tijekom Drugoga svjetskog rata Kornelius Zwilling ponudio je svoj veliki ribnjak na otkup Nezavisnoj Državi Hrvatskoj (NDH). Tada se taj posjed sastojao od 1140 katastarskih jutara ribnjaka, uključujući sve naprave potrebne za održavanje pogona tih ribnjaka, te 123 katastarskih jutara zemlje koja je služila kao vrt, livade i pašnjak, dakle ukupno 1263 katastarska jutra. Na posjedu se nalazilo sedam stambenih zgrada, od kojih su najveću spalili partizani, i veliko skladište za smještaj 40 vagona robe i šest gospodarskih zgrada.

Osim toga na posjedu se nalazila uskotračna pruga, koja je povezivala Ribnjačarstvo i pojedine ribnjake te željeznički kolodvor Zdenčina, a bila je duga 16 000 m. Vozni park ribnjaka činili su lokomotiva na benzinski pogon, devet četveroosovinskih vagona i vagon za prijevoz žive ribe za normalni kolosijek državnih željeznica NDH, koji se nalazio u Zagrebu.

Komisija državne kontrole Narodne Republike Hrvatske provela je 27. prosinca 1950. kontrolu u Ribnjačarstvu Zdenčina te je o korištenju voznog parka utvrdila sljedeće: »Ribnjačarstvo je povezano sa željezničkom stanicom vlastitom industrijskom prugom koja je razvedena i uz ribnjake a duga je svega 18 km. Za saobraćaj prugom, ono raspolaže sljedećim sredstvima: devet vagona na četiri osovine, šest vagoneta na dvije osovine, jedan lokomobil i jednu motornu drezinuk«.

Prema podacima iz veljače 1952., Ribnjačarstvo Zdenčina imalo je stabilni motor na upojni plin (saugasmotor) od 12 KS, dizelski motor Jadran od 6-8 KS, dizelski motor Turner, motor Renoll, motor Puch (motorna drezina), motor Simmering, devet teretnih vagoneta (od toga dva na Ribnjaku Draganić), lagani vagonet, zatvoreni vagon Cirkus, prugarski vagonet, neispravnu nožnu drezinu, motornu lokomotivu te 18 km tračnica. Godine 1959. u završnom računu poduzeća spominje izdatak od 1 225 000 dinara kao predujam za dizelsku lokomotivu »Đuro Đaković«.

Početak 1990-ih godina poduzeće je privatizirano, a zadnja dizelska lokomotiva koja je vozila, Jenbach 20 s dva plato-vagona, predana je u fundus Hrvatskoga željezničkog muzeja.



/Zagreb, novi ŽCP u Osječkoj



/ Foto: Branimir Butković



/Novi vlak u prometu



/ Foto: Branimir Butković