

ŽELJEZNIČAR

broj 825/ kolovoz 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



/U nedjelju 24. kolovoza 2014. na mostu »Jelenski Jarak« kraj Vrbovskog, na pruzi Ogulin – Moravice montirana je nova mosna konstrukcija, a toj najsloženijoj operaciji obnove mosta bili su nazočni predstavnici investitora – član Uprave HŽI-a mr. sc. Ivan Vuković te predsjednik Uprave Pružnih građevina Igor Matulić, direktor SPEGRA-e mr. sc. Berislav Borovina i član Uprave Viadukta Ivo Jurić.



/ IZ SADRŽAJA

- /4 U pokusni rad pušten uređaj AP SOFT BOX
- /6 Bujica doslovno odnijela prugu
- /7 Obljetnica najteže željezničke nesreće
- /10 Razgovor s Stjepanom Nikolićem, direktorom Sektora logistike u INI
- /12 Razgovor s željezničarima u Gunji
- /16 Ne tako davno bilo je više vlakova
- /18 Tango i Hendrixov most
- /27 Malo o "švicarcima"
- /32 Pleme Korwai

/ IMPRESSUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Ivan Vuković

Glavni urednik: Branimir Butković

Jezična urednica: Nataša Bunijevac

Likovno oblikovanje: Oskar Pigac

Priprema za tisak: Lidija Torma i Kata Marušić

Obrada fotografija: Gordana Petrinjak

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

Fotografija na naslovnici: Na Glavnom kolodvoru

Fotografiju na naslovnici snimio: Renato Brandolica

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: 01/4534 288

telefaks: 01/457 21 31

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

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

U zadnje dvije godine dogodile su se velike organizacijske promjene na željeznici. Jedinštveni željeznički sustav razdvojio se na tri društva, no ljudi koji rade na terenu, neovisno o poduzeću u kojem rade, ukazuju na slične probleme. Statistički pokazatelji objavljeni u medijima također svjedoče o tome da je željeznički sustav opterećen poteškoćama koje se ogledaju u smanjenome opsegu posla. Tako »Novi list« u članku o domaćem prijevozu »Željeznica najbrže gubi putnike« objavljenom 12. kolovoza sugerira da su najveći problemi u željezničkome prometu. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u drugome kvartalu ove godine prevezeno je 10,7 posto manje putnika u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Pad opsega u teretnome prijevozu na godišnjoj razini je 3,1 posto. Prijevoznici u svim oblicima prometa su u prvih pola godine prevezli ukupno 44,5 milijuna putnika. To je 2,2 posto manje u odnosu na isto razdoblje prošle godine, pri čemu je najveći pad od 11,6 posto zabilježen u prijevozu putnika željeznicom.

Istodobno se u zadnjem broju »Vijesti«, časopisu Sindikata željezničara Hrvatske, može pročitati članak o odličnom poslovanju slovenskog SŽ Carga. Naime, prošle godine SŽ Cargo prevezao je 17,6 milijuna tona robe (unatoč konkurenciji). Prijevozi za potrebe Luke Kopar čine 57 posto opsega, a učešće međunarodnog prijevoza je 90 posto. Treba reći i to da SŽ Cargo toliki rad ostvaruje s čak 140 lokomotiva, što je neusporedivo više od broja lokomotiva s kojim raspolaže HŽ Cargo.

Jasno je da se opredjeljenje države za gradnju cesta u zadnja dva desetljeća itekako odrazilo na željeznički sustav. Otkako je Hrvatska samostalna zemlja nije kupljena ni jedna nova lokomotiva. Kupljeno je osam novih nagibnih vlakova od kojih vozi još samo pokoji. Uz njih trenutačno našim prugama voze tri prototipa domaćih vlakova. I to je sve. Remont pruga zaostao je za planom redovitog održavanja možda jednu »svjetlosnu godinu«. Naravno da je u takvim uvjetima teško očekivati velike rezultate.

No ne može se reći da se uz samo malo dobre volje i koordinacije među društvima ne bi moglo bolje poslovati. Ako se s gotovo svakog mjesta primjerima ukazuje na loše usklađen vozni red, to se u svakome pojedinom slučaju ne bi trebalo smatrati zlonamjernom kritikom. Vožnje autobusa umjesto vlakova između Banove Jaruge i Daruvara postavljaju jednostavno pitanje čemu onda obnavljati prugu i graditi moderne željezničko-cestovne prijelaze. To nije logično! Izreka poput one da ondje gdje završava logika počinje željeznica možda je mogla vrijediti za praksu u nekom drugom vremenu, no danas to više ne prolazi.

Branimir Butković
glavni urednik lista »Željeznicar«

ŽCP Milja

U pokusni rad pušten uređaj AP SOFT BOX

Na ŽCP-u Milja ugrađen je i u pokusni rad pušten uređaj AP SOFT BOX. Njegova osnovna svrha jest kontrola pregrijanosti i istrošenosti ležajeva kotača i kočnih cilindara na željezničkim vozilima.



Ministar Hajdaš-Dončić

U ponedjeljak 28. srpnja 2014. na željezničko-cestovnom prijelazu Milja prigodnom svečanošću obilježeno je puštanje uređaja AP HOT BOX u pokusni rad. Putnici u vlakovima uglavnom ne primjećuju uređaje na pruži, kao ni poduzeća koje proizvode uređaje i naprave vezane za prometnu sigurnost. Koliko god specijalizirana javnost zna za takve tvrtke, široj javnosti one su potpuna nepoznanica. Jedno od takvih poduzeća je ALTPRO, tvrtka koja svoje proizvode izvozi čak u 41 zemlju diljem svijeta. Prodaja proizvoda vezanih za sigurnost željezničkog prometa vrlo je kompleksan pothvat, jer na potencijalnom tržištu svi ti proizvodi trebaju proći razdoblje ispitivanja i dobiti sve potrebne dozvole. To u svakom pojedinom slučaju, osim kvalitete proizvoda, zahtijeva poznavanje ispitnih postupaka i iziskuje puno strpljenja.

Uređaj HOT BOX služi za kontrolu pregrijanosti i istrošenosti ležajeva kotača i kočnih cilindara na željezničkim vozilima kako bi se na njima spriječila šteta čija vrijednost često višestruko premašuje vrijednost uređaja. Europska Unija u najvećoj mogućoj mjeri nastoji spriječiti ulazak neispravnih vagona na svoj teritorij. Stoga je, kao prvi u HŽ-u, sustav ugrađen u suradnji s HŽ Infrastrukturuom i na njezin zahtjev. Pokusnu dionicu na brdskom dijelu riječke pruge, najkritičnijemu u Hrvatskoj, odobrila je Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Uređaj će u pokusnom radu biti šest mjeseci, nakon čega će Uprava HŽ Infrastrukture odlučiti o iskorištavanju sustava na mreži.

- Proizvod je globalno rezultat tehničke i komercijalne suradnje naše tvrtke i američke kompanije *Progress Rail* te se već ugovara njegova ugradnja na pružnoj mreži u raznim zemljama i nudi se na međunarodnim natjecanjima - rekao je Zvonimir Viduka, ALTPRO-ov direktor. - Uređaj smo ugradili u suradnji s tvrtkom Pružne građevine, a podatke potrebne za izradu studije opravdanosti pripremio nam je HŽ Cargo. Za HOT BOX već imamo potražnju u Sovačkoj, Sloveniji, Srbiji, Rumunjskoj, Bosni i Hercegovini, Azerbejdžanu i Izraelu. Pri daljnjoj proizvodnji nastojat ćemo da u konačnom proizvodu u što većoj mjeri participiraju dijelovi proizvedeni u Hrvatskoj. Vjerujem da će se na toj dionici s velikim usponima i padovima pokazati da uređaj radi u skladu s očekivanjima. Zanimljivo je spomenuti da je već prvoga dana rada uređaj otkrio pregrijanost jednog ležaja.

Uređaj za nadzor temperature osovinskih ležajeva, kočnih diskova i oboda kotača željezničkih vozila temperaturu mjeri na principu elektromagnetnog zračenja koje emitira svaki predmet čija je temperatura viša od apsolutne nule (-273°C). Intenzitet elektromagnetnog zračenja ovisi o temperaturi mjerenog predmeta, pri čemu se mjerenje obavlja



Uređaj HOT BOX



bez dodira s mjerenim elementima. Kada se željeznički kotač približi uređaju, on aktivira senzore kotača i tada počinje mjerenje. Ako se osovinske ležajeve utvrdi temperatura od 70°C, tada alarm označava toplu. Ako se pak izmjeri temperatura od 100°C, riječ je o pregrijanosti i vagon se isključuje iz prometa. Kada se mjeri temperatura kočnih elemenata, tada 300°C označava toplu a 400°C pregrijanost. Rezultati mjerenja se pohranjuju, a u slučaju pregrijanosti uređaj upozorava zaposlenika zaduženoga za nj i on tada poduzima potrebne mjere. Nekada, kao u slučaju kada je samo jedna kočnica neispravna, radi se o upozorenju. Ako nema detekcije svi vagoni u kompoziciji su ispravni, a u slučaju pregrijanosti vagon se isključuje iz prometa.

Osim domaćinâ iz tvrtke Altpro prezentaciji mogućnosti uređaja HOT BOX bili su nazočni resorni ministar Siniša Hajdaš Dončić; Ivan Vuković, član Uprave HŽ Infrastrukture; Vladimir Habuš, ravnatelj Agencije za sigurnost željezničkog prometa, kao i predstavnici MP-PI-ja, ASZ-a, Agencije za istraživanje nesreća, HŽ Infrastrukture, HŽ Carga te potencijalni kupci iz Slovenije i Slovačke.

Dvije nezgode na ŽCP-u Milja

Ili kako se lome branici



Prema službenim podacima godine 2013. na željezničko-cestovnim prijelazima diljem Hrvatske bilo je 518 lomova branikâ i polubranikâ. Uprava HŽ Infrastrukture možda bi mogla biti zadovoljna ako se u obzir uzme to da je prije tri godine lomova bilo gotovo stoti-

nu više. Kada se pogleda realno, 518 lomova branikâ i polubranikâ na godinu zastrašujuća je brojka. No, osim tzv. slalomske vožnje automobilom između polubranikâ teško je predočiti si na kakve se sve to načine događa.

Tijekom prezentacija novoga uređaja vezanoga za sigurnost prometa na ŽCP-u Milja dogodila su se dva slična incidenta. Srećom bez ikakvih posljedica. Naime, u oba slučaja polubranik se spuštao polako, i kada je automobil ušao u šticheno područje, ostao je zarobljen između dvaju spuštena branika. Željezničar s toga područja objasnio mi je da se s te lokacije posljednji put vidi more, pa vozači gledaju panoramu i zaboravljaju na prometne znakove. Nije opravdanje, ali zvuči logično.

Kada su vidjeli stranoga turista zarobljenoga između polubranikâ, nekoliko sudionikâ prezentacije spustilo se do vozača i smirilo ga objasnivši mu da ne pokušava voziti unatrag. Panika i vožnja unatrag zasigurno su uzrok velikomu broju lomova branikâ. Malo poslije iz suprotna smjera naišao je domaći vozač. Vozio je polako i branik ga je »klepnuo« po krovu. Kao i u prvom slučaju, automobil je stao nekoliko metara od pruge. Iz automobila je izašla suvozačica i pogledala krov. Zadovoljno je zaključila da nema štete. Vlak je prošao, podigla se rampa i zarobljeni automobili nastavili su putovanje. Srećom bez posljedica.

Brošura o sigurnosti u 2013.

/ Piše: Vlatka Škorić
/ Foto: Branimir Butković

ŽCP-ovi i dalje najcrnije točke u prometu

U 2013. najveći dio svih ozbiljnih nesreća i nesreća dogodio se na željezničko-cestovnim prijelazima (ŽCP), koji su i dalje najcrnije točke nastanka izvanrednih događaja sa smrtnim posljedicama i težim ozljeđivanjem. U svim tim izvanrednim događajima krivci za nesreće bili su vozači cestovnih vozila koji se nisu pridržavali propisane signalizacije ili pješaci koji su se kretali po pruzi ili su prelazili preko pruge na nepropisnim mjestima.

To je samo jedan od podataka iz Godišnjeg izvješća o sigurnosti (brošure za javnost) koje je krajem lipnja izašlo iz tiska. Brošuru je izradio Sustav upravljanja sigurnošću u suradnji s Ravnateljstvom Ureda Uprave. Brošura se u elektroničkome obliku može preuzeti na mrežnoj stranici HŽ Infrastrukture.

U 2013. ukupan broj ozbiljnih nesreća je u odnosu na 2012. smanjen sa 17 na 15, dok je u odnosu na petogodišnji prosjek smanjen 34,2 posto. Najveći dio ozbiljnih nesreća dogodio se na ŽCP-ovim, i to osam izvanrednih događaja i sedam izvanrednih događaja nastalih kao posljedica naleta željezničkih vozila u pokretu na osobe koje su nesmotreno prelazile preko pruge odnosno kretale se po pruzi na mjestima koja nisu predviđena za to.

U 2013. dogodilo se 88 nesreća, što je u odnosu na 2012. povećanje za četiri nesreće, ali je u odnosu na petogodišnji prosjek smanjenje od 17,2 posto. Velik dio tih nesreća odnosio se na izvanredne događaje na ŽCP-ovima. Riječ je o 21 nesreći (devet na ŽCP-ovima osiguranim signalno-sigurnosnim uređajima, a 12 na ŽCP-ovima osiguranim cestovnim prometnim znakovima). Osim nesreća na ŽCP-ovima, u 2013. zabilježeno je i šest nesreća odnosno naleta željezničkih vozila u pokretu na osobe koje su nesmotreno prelazile preko pruge odnosno kretale se po pruzi na mjestima koja nisu predviđena za to.

Ukupni broj usmrćenih osoba (bez samoubojstava) ostao je na razini prošlogodišnjeg broja, odnosno usmrćeno je 18 osoba, i to njih 11 na ŽCP-ovima, a sedam zbog naleta vlaka na osobe koje su se kretale odnosno prelazile prugu na mjestima koja nisu predviđena za to. U odnosu na prethodnu godinu zamjetno je smanjenje broja teže ozljeđenih osoba (sa 38 na 26 osoba, odnosno 31,6 posto). U 2013. zabilježeno je 15 samoubojstava, što je devet samoubojstava manje u odnosu na 2012. Zabilježeno je i sedam pokušaja samoubojstva, među kojima su tri okončana s teškim ozljedama.



U 2013. ni jedna osoba nije smrtno stradala od udara visokog napona električne struje, ali su u pet takvih izvanrednih događaja teško ozljeđene ponajprije mlade osobe. Kako bi što bolje upozorila na opasnosti koje prijete na pruzi i oko nje, HŽ Infrastruktura je kao upravitelj infrastrukture, uz već postojeće oznake koje zabranjuju pojedine postupke i upozoravaju na opasnosti, pokrenula izradu (normiranje) te ugradnju novih oznaka koje će na upečatljiv način dodatno upozoravati na moguće opasnosti.

U 2013. najveći dio svih ozbiljnih nesreća i nesreća, točnije 29 izvanrednih događaja, dogodio se na ŽCP-ovima, koji su i dalje najcrnije točke prema mjestu nastanka izvanrednih događaja sa smrtnim posljedicama i težim ozljeđivanjem. Kao i prošle godine, treba istaknuti da je od ukupno 29 ozbiljnih nesreća/nesreća njih 17 nastalo na ŽCP-ovima osiguranim signalno-sigurnosnim uređajem (SS-uređajem), što i dalje upućuje na veliku nediscipliniranost ostalih sudionika u prometu, ponajprije vozača cestovnih vozila.

Slatina

Bujica doslovno odnijela prugu

Jak pljusak na području grada Slatine uzrokovao je velike štete na željezničkoj infrastrukturi. Bujica je doslovno odnijela sedamdeset metara kolosijeka ispod mosta na izlazu iz Slatine. Promet je prekinut 5. kolovoza, a vlakovi su tom dionicom ponovno krenuli samo pet dana kasnije, 10. kolovoza. Izvođač radova na sanaciji bile su Pružne građevine.



Obilni pljusak koji je 5. kolovoza zahvatio šire područje grada Slatine u samo pola sata napravio je veliku štetu na željezničkoj infrastrukturi. Zbog toga je u Gradu Slatini proglašena elementarna nepogoda. Zbog obilnog pljuska spustili su se bujični potoci s Papuka. Kroz vodotok formirala se bujica koja je nosila sve pred sobom. Tako je »nestao« zastorni materijal (kamen tučenac) i dio pružnog trupa pruge Osijek – Virovitica – Koprivnica ispod podvožnjaka na izlazu iz Slatine. Bujica je doslovno odnijela sedamdeset metara donjeg pružnog ustroja, a još je oštećeno oko dvjesto metara pruge.

Prema izjavi strojovođe koji je 5. kolovoza »plavcem« zadnji prošao tu dionicu, od kiše se doslovno ništa nije vidjelo, a gornji rub tračnice na više je dijelova bio prekriven vodom.

Pomoćnik voditelja Nadzorne grupe Našice Željko Bužonja je po dojavi iz prometnog ureda u Slatini izišao na teren i imao je što vidjeti:

/ To se zapravo ne može opisati riječima, već se samo može doživjeti. Dobio sam obavijest od prometnice Dijene Bujan da se na pruzi događa nešto čudno, da su pragovi ostali u zraku. I doista, voda je sve odnijela. Do propusta sam došao uz prugu, a nazad sam se vraćao kroz vodu. Bilo je jasno kako je riječ o većem oštećenju i čim su to vremenski uvjeti dopuštali počeli su radovi na sanaciji.

Radovi na sanaciji trajali su do 10. kolovoza kada su vlakovi ponovno krenuli. Brzina je bila ograničena na 20 km/h, a nakon što su zavarene i predignute tračnice i kolosijek definitivno reguliran uspostavljene su redovite brzine.

Dok je promet bio prekinut prijevoz putnika bio je organiziran autobusima. Putnike brzih i IC vlakova od Osijeka do Koprivnice prevozili su autobusi, a za one koji su putovali putničkim i ubrzanim vlakovima autobusi su vozili na dionici Đurđenovac – Čačinci – Slatina. U Koprivnici odnosno Slatini putnici su ponovno prelazili u vlakove.



Željezničari u kolodvoru Slatina tih su se dana našli u puno većoj gužvi od uobičajene. O tome nam je posvjedočio prometnik Vinko Bukovac:

/ Radilo se o izvanrednoj situaciji i mislim da smo radili najbolje što smo mogli. Jasno je da su putnici negodovali, ali nije bilo većih neurednosti u prometu. Vlakovi su do krajnjih odredišta kasnili od pola sata do sata. Bilo je oko 1000 upita na koje je trebalo odgovoriti i svaki put objašnjavati da autobusi skreću s ceste i voze do kolodvora. U jednome trenutku u kolodvoru je znalo biti do pet autobusa i morali smo paziti da putnici ne uđu u krivi.

Putnička blagajnica radi do 14.30 sati, a nakon toga karte prodaju prometnici i to nam je kompliciralo situaciju. Događalo se da se suputnici razdvoje, koferi zagube, ali s obzirom na okolnosti, sve je na kraju dobro prošlo.

HŽ Cargo je koristio pomoćni prijevozni put od Osijeka preko Vinkovaca i Novske. To je usporilo promet, ali prevezeni su svi tereti.

Izvođač radova na sanaciji kolosijeka bile su Pružne građevine. U pomoć je kao podizvođač uskočilo i poduzeće »Jet set« iz Vrbanje. Radilo se intenzivno i pruga je za promet osposobljena nakon pet dana. Na gradilištu sam bio u petak i tada se činilo kako će ipak trebati malo više vremena za pokretanja prometa. Iako je bio vruć, sunčan dan zemlja je bila natopljena vodom i osjećao se intenzivan miris vlage. Bio je ugrađen donji pružni ustroj, a kamioni su odvozili otpadni materijal s kolosijeka. Ipak, radovi su bili završeni do nedjelje. Preostali radovi izvodit će se u uvjetima redovitog tijeka prometa.

Pruga je ponovno otvorena za promet u nedjelju 10. kolovoza u 14.00 sati te je prvi vlak koji je prošao tu dionicu bio »Podravka-express«, koji je u Osijek stigao u 21.15 sati na zadovoljstvo ogromnog broja putnika koji su se vraćali s mora i s vikend-odmora na rad u Osijek.

Obljetnica željezničke nesreće u Zagrebu

Najteža nesreća u povijesti željeznice u Hrvatskoj

Prije točno četrdeset godina u Zagrebu se dogodila najteža željeznička nesreća u povijesti željeznice na ovim prostorima. Posljedice su bile katastrofalne.



Dana 30. kolovoza 1974. izvanredni vlak br. 10410 vozio je na relaciji Atena – Zagreb – Dortmund. U sastavu vlaka bilo je devet dvoosovinskih putničkih vagona u vlasništvu Njemačkih saveznih željeznica. Vlak je vukla osam godina stara dizel-električna lokomotiva (tzv. kenedijevka) JŽ 661-216, a kompozicija je bila duga 211 metara. Upravljanje vlakom u Vinkovcima je preuzela posada ŽTP-a Zagreb. Strojovođe

su do tada već radili ukupno 45 sati. Iz Vinkovaca je vlak krenuo u 19.45 sati. Nesreća se dogodila na ulazu u zagrebački glavni kolodvor. U zavoju ispred Zagreb Glavnog kolodvora vlak je vozi brzinom od 103,1 km/h, iako je dozvoljena brzina bila 50 km/h. Iz zavoja je vlak izašao brzinom od 102,7 km/h. Zbog prevelike brzine vlak se



nije uspio zadržati na tračnicama, unatoč kočanju. Na skretnicu br. 60 vlak je ušao brzinom od 101,4 km/h, što je izazvalo oštećenja na vagonima i uzrokovalo prevrtanje vagona. Veza između lokomotive i prvog vagona puknula je na 613 metru prije njezina zaustavljanja tako da je na kolosijek II.a Zagreb Glavnoga kolodvora lokomotiva ušla sama. Vagoni su ostali razasuti, prevrnuti po čitavome kolodvorskom području.

Poginulo je 167 putnika u vlaku, a nesreću je preživjelo 90 ljudi. Za nesreću su odgovornima proglašeni strojovođa, koji je osuđen na 15 godina zatvora, i pomoćnik strojovođe, koji je osuđen na osam godina zatvora.

Lokomotiva JŽ 661-216 odnosno HŽ 2061-025 nije bila znatno oštećena te je kasnije korištena u redovitome prometu. Danas se ta lokomotiva nalazi u fundusu Hrvatskoga željezničkog muzeja u Zagrebu.

Virtualna izložba u povodu važnih obljetnica

/ Piše: Tamara Štefanac

»Pruga Prvog svjetskog rata«

Ove godine navršava se stota obljetnica pruge Ogulin – Plaški, a na međunarodnoj razini obilježava se stota obljetnica početka Prvoga svjetskog rata. Obje obljetnice popratit će i Hrvatski željeznički muzej virtualnom izložbom »Pruga Prvog svjetskog rata«.

Od Plaškog lička se pruga nastavila graditi prema Vrhovinama te je u promet puštena 1918. godine. Taj dio pruge sagrađen je uz pomoć ruskih i talijanskih ratnih zarobljenika koje je austro-ugarska vojska zarobila na europskim ratištima. Izložba je posvećena tim nepoznatim pojedincima koji su godine proveli gradeći ličku prugu. Hrvatski željeznički muzej (HŽM) odaje priznanje i Nikoli Turkalju koji je kao inženjer sudjelovao u njezinoj gradnji od početka radova do konačnog povezivanja s Kninom 1925. godine. U sklopu izložbe HŽM prezentira i željezničku tehničku baštinu ličke pruge koja je unatoč razaranjima tijekom Drugoga svjetskog rata i Domovinskog rata ostala prepoznatljiva u svojim izvornim oblicima i važan je segment željezničke povijesti.

Budući da izložba tematizira fizički prostor željezničke pruge, a tema ratnih zarobljenika u Prvome svjetskom ratu međunarodno je važna, odabran je format virtualne izložbe kako bi putem interneta fizički prostor bio prezentiran uz pomoć videomaterijala, a krug njezinih posjetitelja znatno proširen. Izložba je realizirana u suradnji HŽM-a i Kluba studenata povijesti ISHA s Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatskog državnog arhiva i Zavičajnog muzeja Ogulin. Sufinancirana je sredstvima iz programa Ministarstva kulture RH.

Izložba će biti dostupna na adresi <http://muzej.hzinfra.hr/virtual> od 12. rujna 2014. na hrvatskom i engleskom jeziku. U sklopu prezentacije željezničke tehničke baštine ogulinskog područja istoga dana bit će otkrivena obnovljena parna lokomotiva serije JŽ 51-148 iz HŽM-ova fundusa koja je izložena u Ogulinu i koja ove godine navršava točno 101. godinu.

Ovim putem HŽM zahvaljuje svim zaposlenicima HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza koji su pomogli u izradi izložbe kao i mnogobrojnim pojedincima koji su prepoznali vrijednost željezničke povijesti i čuvanja željezničkih predmeta.

Duga Resa

Sporazum o proširenju podvožnjaka

U Dugoj Resi je 12. kolovoza 2014. potpisan Sporazum o sufinanciranju radova na proširenju podvožnjaka koji spaja novi i stari dio grada. Ugovor su potpisali član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković i gradonačelnik Duge Rese Ivan Baršić.



Ivan Vuković i Ivan Baršić

Podvožnjak se nalazi nekoliko stotina metara od željezničkoga kolodvora u smjeru Karlovca. Širok je 5,05 metara i svojim karakteristikama otežava siguran tijek prometa. U njemu se teško mogu mimoići dva osobna vozila, a prostora nema ni za pješake. Po završetku radova njegova širina iznositi će 7,5 metara.

/ HŽ Infrastruktura je na području Karlovačke županije uložila 35 milijuna kuna, a slično kao i u Moravicama i Skradu i ovdje lokalna uprava potpomaže projekt, što je pravi put. Prije godinu dana obećali smo da ćemo riješiti problem i ovim potpisom to i činimo. Radovi počinju u rujnu i bit će izvedeni u najkraćem mogućem roku – istaknuo je Ivan Vuković.



Ivan Baršić istaknuo je da se problem podvožnjaka nastoji riješiti već dulje, no tek je prošle godine HŽ Infrastruktura pokazala razumijevanje i volju da se podvožnjak proširi.

/ Projektiranje i izradu projektne dokumentacije započeli smo 2007. Općina će radove poduprijeti s 400.000 kuna. Kada se proširi, podvožnjak će imati dvije trake za vozila široke 2,75 metara i nogostup za pješake. Tijekom radova vozila će morati koristiti alternativne pravce – rekao je Baršić.

Kada radovi počnu, umjesto sadašnjeg mosta ugradit će se provizorij. To će omogućiti neometan tijek željezničkog prometa.

Kolodvor Sisak

Neizvjestan nastavak radova

Kada su 2. travnja 2013. počeli radovi na rekonstrukciji željezničkoga kolodvora Sisak, malo je tko očekivao da će nastavak radova biti neizvjestan.

Radovi su se izvodili pod nadzorom Konzervatorskog odjela pri Ministarstvu kulture, a vrijednost investicije procijenjena je na 40 milijuna kuna. Zanimljivo je kako je kolodvor Sisak već jednom obnavljan početkom stoljeća. Da je na tome ostalo, uz kakve manje zahvate, situacija bi bila kudikamo bolja nego što je to danas.

U sklopu rekonstrukcije trebalo je sagraditi otočni peron s pothodnikom. S obzirom na iznenađujuće vrijedna arheološka nalazišta, radovi su se izvodili sporije od planiranog tempa. U međuvremenu je prostor s iskopinama postajao veći, a nastavak radova u kolodvoru sve se češće odgađao. Vrata i prozori kolodvora zatvoreni su daskama, a radovi arheologa proširili su se oko dvije stotine metara



u dužinu, nekoliko kolosijeka u širinu i nekoliko metara u dubinu. Početkom kolovoza obilne kiše razmočile su zemlju a voda je prekrila iskopane kanale, pa nije bilo moguće raditi. S obzirom na važnost nalazišta, u medijima se čak predlaže preseljenje kolodvorske zgrade. Treba reći kako je kolodvor povijesno važna zgrada i nije malih dimenzija. Hrvatsko vijeće za kulturna dobra vjerojatno će odobriti aneks ugovoru između izvođača radova i HŽ Infrastrukture i tako će se nastaviti arheološka istraživanja. Kako sada stvari stoje, putnici će i dalje u vlakove ulaziti na privremenome peronu smještenome nasuprot kolodvorskoj zgradi, jer drugog rješenja u sadašnjoj situaciji nema.



Razgovor s Ivanom Jakovljevićem, voditeljem obnove Zelenog mosta

Veliki projekt, veliki izazov

Obnova Zelenog mosta vrlo je složen i zahtjevan projekt. Radi se »pod strujom«, uz promet putničkih i teretnih vlakova i stalne vibracije, i to gotovo svaki dan, bez zastoja.

Željeznički zeleni most preko Save jedna je od poznatijih točaka Zagreba. Kolokvijalno prozvan Hendrix, jer se taj grafit na njemu nalazio godinama. Stari most se više od godine i pol obnavlja i ojačava, a voditelj posla je Ivan Jakovljević.

/ Nema više nijednoga grafita. Cijeli most smo očistili i prebojili i sada je samo zelen. Bio je to opsežan posao. Nije mi baš jasno kako su taj grafit uspjeli ispisati bez skela i ikakvog pomagala te na toj visini – komentirao je Jakovljević.



Most je star sedamdeset godina, a do sada je obnovljen jedanput, i to 60-ih godina prošlog stoljeća.

/ Most je sagrađen 1936. godine. Dijelovi mosta su, koliko znam, dotegljeni brodom u Sisak, a onda ovamo dovučeni konjima i splavima. Dizali su ih koloturima, motikama i polugama, kako se god moglo, jer bilo je nekih parnih dizalica, ali se puno toga radilo ručno.

Most je sagrađen visoko da bi ga se zaštitilo od djelovanja rijeke jer tada nije bilo ni nasipa niti je korito bilo uređeno. Most je bio djelomično oštećen u Drugome svjetskom ratu i potom je »krpan« 1962. Osim kolosijeka, sama konstrukcija mosta odonda nije obnovljena i trajala je pedeset godina – rekao je Jakovljević.

Veliki projekt obnove i ojačavanja mosta vrijedan 30 milijuna kuna, koji vodi inženjer Jakovljević, vrlo je zahtjevan i složen, dugo traje i zahtijeva veliki angažman svih. Most je težak oko dvije tisuće tona, dug je 300 metara, a visok 20 metara.

/ Riječ je o vrlo složenom i zahtjevnom projektu jer se radi »pod strujom« i uz promet putničkih i teretnih vlakova, uz stalne vibracije. A radilo se gotovo svaki dan, bez zastoja. Možete si samo zamisliti koliki je to opseg radova i koliko opterećenje. Svi radnici moraju imati test za rad na visini – komentirao je.

Nakon što su učvrstili stupove, najteži posao uslijedio je na kraju: promjena ležajeva ispod mosta. Naime, svi ležajevi osim jednog su pokretni i ta je zamjena izniman zahvat.

/ To je najveći izazov. Taj se poduhvat mora dobro i detaljno isplanirati da bi ga se mogao izvesti. Trebalo je dignuti cijeli most i zaustaviti promet, manevarski prostor bio je vrlo mali, jedan ležaj trebalo je maknuti a drugi staviti i potom spustiti most. Prvi put sam se suočio s takvim zadatkom. Bio je to moj najveći izazov, ali sâm sam radio.

HŽI–SŽI

Potrebna je intenzivnija suradnja

U Zagrebu je 21. kolovoza održan bilateralni sastanak Uprava HŽ Infrastrukture (HŽI) i Slovenskih željeznica-Infrastrukture (SŽI) na kojem su bili član Uprave HŽI-a mr. sc. Ivan Vuković i direktor SŽI-a Bojan Kekec sa suradnicima.

Na sastanku su razmijenjene informacije o stanju u obje tvrtke, razgovaralo se o jačanju suradnje između dvaju upravitelja infrastrukture, o aktivnostima međunarodne udruge Korridor X Plus na uspostavljanja novoga teretnog koridora na relaciji X. paneuropskoga koridora te o daljnjem razvoju infrastrukture na području Hrvatske i Slovenije.

Član Uprave HŽI-a mr. sc. Ivan Vuković izvijestio je goste o stanju u HŽI-u, naglasivši da je prije dvije godine pokrenut snažan investicijski ciklus koji je prošle godine rezultirao sa 1,5 milijardi kuna investicija, a ove se godine planiraju ulaganja u željezničku infrastrukturu u vrijednosti od 1,25 milijardi kuna, što su prosječna godišnja ulaganja višestruko veća nego li svih poslijeratnih godina. Izvijestio ih je i o radovima na modernizaciji s težištem na riječkome prometnom pravcu i koridoru RH1 te o projektima koji se financiraju ili će se financirati iz EU-ovih fondova. Mr. sc. Vuković zamolio je SŽI-a za pomoć oko rješavanja problema na pruži prema Đurmancu na kojoj je krenula obnova.

Direktor SŽ-Infrastrukture Bojan Kekec, tvrtke koja je dio holdinga Slovenske željeznice, najvažnijom svrhom sastanka procijenio je upoznavanje i zbližavanje vodećih ljudi dviju tvrtki jer smatra da se kroz prijateljske odnose problemi mogu rješavati puno učinkovitije. Kao najveći problem na SŽI-u istaknuo je obnovu kontaktne mreže nakon što je u tzv. ledenom tjednu u veljači ove godine ona uništena na većini gorskih pruga tako da na nekim dionicama još uvijek vozi dizelska vuča. Osim toga, SŽI ima ulogu upravitelja infrastrukture, dok su druge djelatnosti u ingerenciji Agencije za sigurnost (prodaja trase i određivanje cijena) i Ministarstva prometa u čijoj su ingerenciji investicije iz EU-ovih fondova. Od investicija spomenuto je uvođenje GSMR-a i ETCS-a te pripremu dviju obnova između Zidanog Mosta i Maribora. Kao zajednički strateški cilj dviju tvrtki Kekec je naveo uvođenje koridora RH1 u mrežu teretnih koridora za čiju je organizaciju ponudio svoje iskustvo koje ima u menadžmentu VI. koridora na čijem je čelu.

Vuković i Kekec dogovorili su intenzivniju suradnju na rješavanju svih otvorenih pitanja između dviju tvrtki te preuzimanje aktivnije uloge u pretvaranju Udruge Korridor X Plus u službenu organizaciju novog koridora RFC na koridoru RH1 kako bi od Europske komisije mogli dobiti što više novca za njegovu obnovu do razine interoperabilnosti.

Razgovor s Stjepanom Nikolićem, direktorom Sektora logistike u INI

Osjetno povećanje opsega prometa

Za ovaj broj Željezničara pripremili smo razgovor s g. Stjepanom Nikolićem, direktorom Inina Sektora logistike. Suradnja između Hrvatskih željeznica i Ine datira još od davne 1883. godine i traje sve do današnjih dana. Radi se o vrlo uspješnoj suradnji zahvaljujući posebnom angažmanu zaposlenika Ine i HŽ Carga na organizacijskoj i izvršnoj razini. Inin promet željeznicom tijekom prošle godine bio je upola veći nego 2011. godine. No, prostora za poslovnim širenjem još ima.



Stjepan Nikolić

/ Hrvatske željeznice i INA imaju dugogodišnju suradnju. Možete li nam reći nešto više o tomu?

Suradnja između Ine i HŽ-a započela je samim osnutkom Ine 1964., pa možemo reći kako ove godine, kada INA slavi 50 godina postojanja, zapravo imamo i 50 godina uspješne suradnje s HŽ-om. No, vratimo li se još dalje u povijest možemo vidjeti kako je naša poslovna suradnja svoje korijene imala u davnoj 1883. godini, odnosno deset godina nakon izgradnje pruž-

ne dionice između Rijeke i Karlovca. Naime, te je godine puštena u rad Rafinerija nafte Rijeka, tada najveći i prvi pogon za preradu nafte na industrijski način u Europi s preradom od 60.000 tona godišnje. Time se podmirivala trećina potreba za derivatima Austro-Ugarske Monarhije, a prevozilo se uglavnom željeznicom. Danas INA, zahvaljujući suradnji s HŽ Cargom, osigurava redovitu i sigurnu opskrbu kupaca na više od 449 benzinskih postaja gdje im je dostupno gorivo vrhunske kvalitete u dovoljnim količinama tijekom cijele godine.

/ Na koji je način organizirana Inina prijevozna logistika?

Sektor logistike je najveći sektor poslovnog segmenta Rafinerije i Marketing i pokriva prijevoz cestom, željeznicom, morem, rijekama, cjevovodima, terminale za skladištenje nafte i naftnih derivata, osiguranje kvalitete, zaštitu na radu i održavanje. Za organizaciju, kontrolu i ugovaranje prijevoza naftnih derivata željeznicom zadužena je Služba željezničkog, pomorskog, riječnog i cjevovodnog transporta čiji je stručni tim u posljednjih nekoliko godina dodatno osnažen mladim i motiviranim zaposlenicima koje smo zaposlili u okviru Growww programa usmjerenog na zapošljavanje mladih talenata.

/ Što obuhvaća prijevoz naftnih derivata željeznicom, odnosno, kako je to regulirano međusobnim ugovorima između poduzeća?

Prijevoz naftnih derivata željeznicom obuhvaća primarnu opskrbu domaćeg i inozemnog tržišta naftnih derivata, dakle opskrbu Ininih skladišta u Solinu, Pločama, Slavonskom Brodu, Osijeku i Zagrebu,

opskrbu velikih kupaca na domaćem i inozemnom tržištu (između ostalih i HŽ-Carga), kao i transfere naftnih poluproizvoda između naših dviju rafinerija. Poslovni odnosi HŽ-Carga i Ine definirani su višegodišnjim ugovorima: Ugovor o uvjetima prijevoza pošiljaka željeznicom, koji primarno definira cijene prijevoza, Sporazum o transportno komercijalnim i operativnim odnosima, koji primarno definira tehničke uvjete prijevoza željeznicom i Ugovor o uvrštenju privatnih vagona u vagoni park HŽ-Carga.

/ INA je tzv. veliki korisnik željezničkih usluga, te s HŽ-Cargom ima dugoročni ugovor o prijevozu. Kako to funkcionira na godišnjoj razini i koji su glavni prijevozni pravci?

INA je veliki korisnik s kontinuiranim prometom svih 12 mjeseci u godini. Glavna prijevozna odredišta željeznicom su Rafinerije Rijeka i Sisak i Inina skladišta derivata, a posebno pravac Rijeka - Sisak. Prošle je godine INA željeznicom prevezala 607.000 tona naftnih derivata, što je svrstava na 2. mjesto poslovnih partnera po ostvarenom prometu. Inače, prošlogodišnji promet Ine željeznicom je 8 posto veći nego 2012., odnosno 40 posto veći nego 2011. godine.

/ Kako je organiziran prijevoz željeznicom?

Željeznički prijevoz je organiziran na temelju godišnjih, mjesečnih odnosno tjednih i dnevnih planova koje naši planeri usklađuju sa službom planiranja HŽ-Carga gdje imamo izvanrednu podršku izvršnih profesionalaca bez kojih ne bi bilo moguće redovito ispunjavanje poslovnih planova i kontinuirano povećanje efikasnosti.

/ Koliko je cisterni potrebno za kvalitetnu organizaciju prijevoza i u čijem su vlasništvu?

Za kvalitetnu i učinkovitu organizaciju prijevoza željeznicom potrebno je uvijek raspolagati optimalnim brojem željezničkih cisterni. Za naše je potrebe to je oko 600 cisterni od kojih je 2/3 u vlasništvu Ine, dok je ostatak uglavnom u vlasništvu HŽ Carga, a koje iznaj-



mljujemo prema punoj prijeznoj tarifi. Dodatnu fleksibilnost ostvarujemo sklapanjem ugovora o najmu cisterni na domaćem i inozemnom tržištu.

/ Koliko smo upoznati, servisi cisterni obavljaju se redovito u željezničkim radionicama, primjerice u RŽV-u Čakovec. Kako je koncipirana suradnja i postoje li neki problemi?

INA redovito obavlja redovne i izvanredne servise vagonskih cisterni u ovlaštenim radionicama RŽV-a Čakovec d.o.o. i Održavanje vagona d.o.o., koje su u vlasništvu HŽ Carga, sukladno godišnjim ugovorima o poslovnoj suradnji. Suradujemo izuzetno kvalitetno dugi niz godina tijekom kojih smo znatno smanjili vrijeme održavanja i optimizirali troškove.

/ S obzirom na ekološku osjetljivost pri prijevozu naftnih derivata, koje sigurnosne i ekološke standarde treba zadovoljiti?

Sve sigurnosne i ekološke standarde u prijevozu naftnih derivata propisuje Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (CO-TIF- Convention concerning International Carriage by Rail), Dodatak C, Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID- Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail), a koja vrijedi od 1. siječnja 2013.

/ Kako je organizirano pranje vagonskih cisterni?

Izvanredno pranje prema povremenim potrebama i redovito pranje vagonskih cisterni prije upućivanja na redovite servise provodi se prema ugovoru o poslovnoj suradnji s tvrtkom STSI – Integrirani tehnički servisi d.o.o.

/ Može li se reći da je dosadašnja suradnja bila uspješna za obje strane? Postoje li naznake da bi se mogla širiti s obzirom na započeti proces modernizacije željezničkog prijevoza i proširenja ponude željezničkih proizvoda i usluga?

Dosadašnja suradnja s tvrtkom HŽ Cargo bila je vrlo uspješna i to zahvaljujući posebnom angažmanu i svakodnevnoj suradnji zaposlenika HŽ Carga i Ine na svim organizacijskim razinama, pri čemu posebno želim istaknuti vaše i naše operativce koji su najzaslužniji da se iz dana u dan transport izvršava sigurno i sukladno planovima.

Jedan od preduvjeta za dodatno unapređivanje naših poslovnih odnosa i povećanje opsega suradnje je prije svega pouzdanost usluge koju nam HŽ Cargo može osigurati. To znači, primjerice, kako se naša dosadašnja suradnja može proširiti i na HŽ Infrastrukturu koja je nezaobilazni čimbenik u ostvarivanju povećanja kapaciteta, ne samo za Inu nego i za vaše ostale poslovne partnere. U tom je smislu veoma važno usklađivanje i koordiniranje planova radova na željezničkoj infrastrukturi s potrebama hrvatskog gospodarstva.

Drugi bitan čimbenik je postojeća raspoloživost elektro-lokomotiva za vuču tereta. Ovo su preduvjeti za daljnje proširenje naše poslovne suradnje za što je INA, kao društveno odgovorna kompanija veoma zainteresirana, prvenstveno iz aspekta ekološki i ekonomski prihvatljivog transporta naftnih derivata. Konačno, želio bih istaknuti kako u Ini vjerujemo da HŽ Cargo ima potrebna znanja i ljudske resurse za sva daljnja unapređenja svojih poslovnih procesa te bih iskoristio ovu priliku da se u ime Ine i svoje osobno zahvalim svim partnerima i kolegama, operativnim ekipama i planerima, u HŽ Cargu koji su svojom predanošću i stručnošću omogućili da naša višegodišnja suradnja bude ovako uspješna.



Razgovor s željezničarima u Gunji

Najviše je pomogao tzv. mali čovjek

U željezničkome kolodvoru u Drenovcima razgovarali smo s željezničarima stradalima u poplavi. Svi odreda slažu se kako im je najviše pomogao tzv. mali čovjek. Mještani iz Nijemaca, Cerne, Gradišta, Otoka, Lipovca, Brčkog i Vinkovaca odmah su uskočili i pomogli. Što se obnove tiče, ljudi se uzdaju u vlastite snage, a Crveni križ najviše ih je razočarao.



Dragan Šarić

O poplavi u Gunji i Drenovcima pisali smo u nekoliko navrata. Među 5000 poplavom pogođenih stanovnika Gunje su i željezničari. Bio je to povod da obiđemo željeznički kolodvor u Drenovcima u kojemu rade željezničari iz Gunje.

Drenovci su pogranični kolodvor. Za razliku od novoobnovljenog Belog Manastira kolodvor Drenovci već na prvi pogled djeluje skromno. U prometnome uredu, gotovo u krilu prometniku, sjedi zaposlenik HŽ

Carga. Vakumski zahod koriste svi, čak i pogranična policija. U kolodvoru smo razgovarali s prometnicima Draganom Šarić i Marijanom Somekom te skretničarom Franjom Somekom.

Razočaranost državnim institucijama ne kriju i zato su kuće odlučili obnavljati sami. Svi se slažu s tome da su im najviše pomogli ljudi iz susjednih mjesta (»mali čovjek podnio je najveći teret«). Uz ispriku onima koje ćemo možda izostaviti, treba spomenuti mještane Nijemaca, Cerne, Gradišta, Otoka, Vinkovaca, Brčkog, Lipovca ...

U Gunji je nasip popustio 17. svibnja oko 15.30. Tada još ništa nije ukazivalo na razmjere predstojeće katastrofe. U to vrijeme na malo izdignuto stajalište Gunja ljudi su dovozili stoku. I dok je Gunja bila potopljena, u obližnjim Drenovcima ljudi su sjedili u kafićima. Željezničari su bili u kolodvoru Drenovci i tek oko 23.00 sata, nakon što je policija stigla s upaljenim rotirajućim svjetlima i upozoravala na opasnost, nastupila je opća evakuacija. Željezničari se prisjećaju toga kobnog dana:

/ Vidjeli smo da ljudi zbog nas riskiraju živote. Nije bilo druge, morali smo ići. Prema policijskome popisu, te večeri 550 stanovnika Gunje smjestilo se u Nijemcima. Takvo što nismo ni mislili da se može dogoditi.

U tim trenucima najviše su im pomagali ljudi iz obližnjih mjesta. Ljudi su dolazili u sportsku dvoranu u Cerni i svojim kućama odvodili nepoznate ljude. Dragan Šarić smještaj je našao kod me-nevrste Đure Kesegića, a Marijan Somek kod strojovođe Željka Ostojića.

/ U Vinkovcima, kod Željka, sam kao kod svoje kuće. Gane vas ljudska dobrotu. Moglo je biti i kudikamo gore. Sa mnom je moje

najvrednije – supruga i dvoje djece. Kuću ću obnavljati sam i ne znam kako će biti. Samo se nadam da će 70.000 kuna biti dovoljno. Prije mjesec dana komisija HŽ Infrastrukture obišla je teren i rekli su nam da nam je društvo odobrilo pomoć.

Odmah nakon poplave gotovo cijela Hrvatska prikupljala je pomoć za poplavljena područja i onda je sve šokirala vijest kako Crveni križ preko kojeg se pomoć prikupljala ljudima nije doznačio ništa. Uslijedila su neuvjerljiva tumačenja čelnih ljudi Crvenoga križa kako su sredstva oročili i kako iz Gunje nisu stigli popisi ljudi kojima treba pomoć. Tek nakon medijske buke ljudima je isplaćeno po 4000 kuna.

Dragan Šarić s dosta gorčine prisjetio se tih dana:

/ U tim trenucima ljudima je trebao novac. Već je nastala panika, mediji su uzbunili javnost i uz dosta natezanja dobili smo 4000 kuna. Dobili smo sapuna i četkica za zube za dvije godine, ali nama je trebao novac za gorivo da možemo stići na posao. Svi oni koji su uplaćivali novac, mislili su da ga uplaćuju nama. Nama je najviše pomogao Sindikat prometnika vlakova. Branko Cindrić me odmah nazvao i pitao što mi treba. Isplatili su nam po 7000 kuna. Školski instruktor Slavko Vuković došao je sa kolegama i izbacili smo stvari iz kuće. Prijatelju moj, u dva sata izbacili smo sve ono što sam ja ubacivao dvadeset godina. To je bolna slika. Znaš svaku stvar koju si kupio i što je ostalo od roditelja.

Kada se već govori o pomoći, radnici HŽ Infrastrukture dobrovoljno su uplatili više od 200.000 kuna pomoći. Ta sredstva uplaćena su Crvenome križu i pitanje je ne bi li bilo bolje da je taj novac uplaćen na račun naših radnika.

/ Ne bi bilo u redu da se nekima daje više, a nekima ništa. Pomoglo se ljudima u Srbiji i Bosni i neka, treba i njima. Tamo je situacija bila tri puta gora. U Bosni su velika klizišta i malo jača kiša odnijet će kuće – komentirao je Marijan Somek.

Franjo Somek misli drugačije.

/ Imam 41 godinu staža i ostale su mi dvije-tri godine do mirovine. Volio bih da sam tri godine stariji. I sada kada malo bolje razmislim, ja njima nikada ne bi dao novce. Najbolje je dati čovjeku, od srca, toliko i toliko.

U Gunji Franjo Somek dijeli katnicu s bratom.

/ Dvadeset dana smo u čamcu stizali do kuće. Plakao sam kada sam se vratio natrag, suze su same krenule, a nisam od plakanja. Sve je pusto, ni čuko nije zalajao. Svuda je pustoš, pa bih sada i lošeg susjeda poželio – rekao je.

Razgovoru ispred kolodvora priključilo se i nekoliko mještana koji su čekali vlak. Zanimljivo je kako je *facebook* ljudima bio glavni izvor informacija. Problem je što u tome slučaju ljudi starije životne dobi nisu informirani, a tko će ljudima od sedamdeset godina nešto dati. Ljudima su dodijale i konzerve:

/ Rat je prošao i što će nam konzerve. Neki su se i *udebelli*. Bez *zafrcancije* ti govorim. Kad vidim jednog vašeg željezničara, vidim što je narezak napravio od čovjeka. No opet naš je, *kaki je taki* je – komentirao je jednog od okupljenih mještana.

Ljetna sezona

Hit - hostel na kotačima

Nakon uvođenja sezonskih vlakova i ponuda u unutarnjem i međunarodnom prijevozu, i u ovoj je godini ponuda »Hostel na kotačima« bila izvrsno popunjena pa je u srpnju prevezeno 4115 putnika. Uz to, HŽ Putnički prijevoz bio je partner mnogih glazbenih i turističkih događanja.

Međunarodni sezonski vlakovi i ponude

Tijekom ljetne sezone dva puta tjedno od sredine lipnja do 1. rujna vlak »Adria« povezuje Budimpeštu, Moskvu i Prag sa Splitom. Vlak u svojem sastavu ima vagon za spavanje iz Moskve, Praga i Budimpešte te vagon s ležajima i vagoni restoran iz Budimpešte.

Od 25. lipnja do 30. kolovoza vlak svakodnevno vozi i na relaciji Hrpelje Kozina (Slovenija) – Pula – Hrpelje Kozina i povezuje Pulu s odredištima u Sloveniji, Austriji i Mađarskoj.

Za putnike koji se nisu odlučili za jadranska odredišta, HŽ Putnički prijevoz uveo je posebnu ponudu za putovanja prema Münchenu po cijeni od 39 eura, tj. Frankfurtu od 49 eura.

Za dvosmjerna putovanja na relaciji Zagreb – München – Zagreb koriste se karte uz 50 % popusta tako da cijena povratne karte za 2. razred iznosi 111,80 eura, a u vlaku EN »Lisinski« 118 eura.

Unutarnji sezonski vlakovi i ponude

U razdoblju od 27./28. lipnja do 31. kolovoza/1. rujna 2014. na relaciji Split – Zagreb – Split vozi drugi par brzih noćnih vlakova broj 1823/1822 s polaskom iz Zagreba u 21.45 sati i dolaskom u Split u 5.58 sati. Iz Splita kreće u 21.04 sati, a u Zagreb stiže u 5.31 sati. Noćni vlakovi u sastavu imaju izravne vagon na relaciji Vinkovci – Split i Osijek – Split.

Sezonski dnevni vlak Zagreb – Split – Zagreb (broj 521/522) od 14. lipnja do 14. rujna vozi svaki dan. Iz Zagreba polazi u 6.30 sati, a u Split stiže u 12.44 sati. Iz Splita polazi u 13.40 sati, a u Zagreb stiže u 19.48 sati.

S obzirom na izvrsnu popunjenost vagona s ležajima tijekom srpnja i kolovoza prošle godine (više od 5200 putnika), HŽ Putnički prijevoz u srpnju i kolovoza ove godine nastavio je nuditi posebnu ponudu »Hostel na kotačima« koja putnicima omogućuje korištenje vagona s ležajima na relaciji Zagreb – Split – Zagreb uz nadoplatu od 77 kuna na redovitu cijenu prijevozne karte. Ponuda se odnosi na vlakove br. 1823/1822 u kojima su dva vagona s ležajima, kao i na



vlakove br. 825/824 u kojima je jedan vagon s ležajima. Ove godine u sklopu ponude »Hostel na kotačima« zabilježena je još bolja popunjenost jer je u srpnju prevezeno 4115 putnika, što je za 1320 putnika više nego u srpnju prošle godine.

Posebna ponuda »Autom na more vlakom« putnicima noćnih vlakova na relaciji Zagreb – Split – Zagreb omogućuje besplatan prijevoz praćenih automobila. Ponuda vrijedi od 1. srpnja do 27./28. rujna u noćnim vlakovima br. 825 i 824. Dvije ili više osoba koje putuju klasičnim vagonima 2. razreda uz kupljenu zajedničku povratnu prijevoznu kartu ostvaruju pravo na besplatan prijevoz automobila u jednome smjeru, a putnici koji putuju u vagonima za spavanje, bez obzira na vrstu odjeljka, uz kupljene jednosmjerne ili povratne prijevozne karte i posteljne karte ostvaruju pravo na besplatan prijevoz automobila.

Vlakovi u unutarnjem i međunarodnom prijevozu na relaciji Zagreb – Split – Zagreb u lipnju su prevezli 16.480 putnika (u prosjeku 120 putnika dnevno), dok je u srpnju zabilježeno znatno povećanje jer je prevezeno 40.577 putnika (u prosjeku 171 putnik dnevno).

Nezaobilazan partner glazbenih i turističkih događanja

Kao i prošlih godina, tako je i ove HŽ Putnički prijevoz posjetiteljima glazbenih događanja tijekom lipnja i srpnja nudio 40 % popusta na cijenu povratne karte. Tako su ljubitelji glazbe tijekom lipnja i srpnja mogli posjetiti InMusic festival u Zagrebu, Urbanfest u Osijeku, Ferragosto Jam u Orahovici, festival Superuho, koncert Hugh Lauriea (dr. Housea) i The Copper Bottom Banda u Zagrebu, festival Rocklive u Koprivnici i Sava festival u Županji.

Tijekom lipnja i srpnja HŽ Putnički prijevoz organizirao je posebne vlakove koji su putnike vozili na međunarodnu izložbu vina »Vino-dar« i sajam tradicionalnih proizvoda u Daruvaru, ogulinski festival bajke i đurđevačku Picokijadu, a na županjsku manifestaciju tradicionalnog načina žetve i vršidbe vozio je posebni vlak »Žetalac-express«.

HŽ Putnički prijevoz nastavio je ugovornu suradnju s Bizovačkim toplicama. Putnicima-posjetiteljima Bizovačkih toplica odobrava se popust od 40 %, a kupnjom prijevozne karte putnici ostvaruju popust od 30 % na redovite cijene ulaznica za bazen.



Razgovor s Brankom Radačićem, šefom Podregije Split HŽ Putničkog prijevoza

Potencijala ima i treba se pokrenuti

Naš sugovornik Branko Radačić na željeznici je dobro poznato ime. Odlukom Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) 1. svibnja 2014. imenovan je šefom Podregije Split. Tijekom boravka u Splitu razgovarali smo o stanju i potencijalima putničkog prijevoza u splitskoj regiji.



/ Možete li nam nešto reći o dosadašnjem tijeku turističke sezone i organizaciji željezničkoga putničkog prijevoza na Vašem području?

/ U sezoni smo uglavnom okrenuti poslovima oko organizacije prijevoza i rješavanju dnevnih zadataka ali i izvanrednih zahtjeva, a tek nakon turističke sezone treba podvući crtu i vidjeti što smo propustili učiniti i gdje je u kojem segmentu možemo više i bolje. Okolnosti u kojima je tekla ova turistička sezona nisu nam išle u prilog, ali

zalaganjem svih zaposlenika uspjeli smo bez većih poteškoća odrediti sve postavljene ciljeve.

/ Kakva je popunjenost vlakova i kakva je reakcija putnika na posebne usluge koje nudi HŽPP?

/ U 2014. popunjenost vlakova u prosjeku je manja oko 10-15 % u odnosu na 2013. godinu. Često putujem vlakom i svjedok sam negativnih trendova u zadnjih nekoliko godina. Kriza se osjeća i kod nas. Pored vlastitih objektivnih i subjektivnih slabosti, nažalost, sve je manje radnih mjesta, potreba za putovanjem a time i domaćih putnika. U daljinskome prijevozu većinu putnika čine strani državljani (oko 85 %), uglavnom mlađe životne dobi. Kako bi privukao što veći broj putnika, HŽ Putnički prijevoz nastoji se svojom prijevoznom ponudom što više približiti pojedinim kategorijama korisnika kojima se tijekom godine nudi niz atraktivnih povlastica. U skladu s time, osim standardnih zakonskih povlastica, u ponudi imamo posebne komercijalne povlastice »Indeks vrijedi više« i »Godine vrijede više« ili »Putovanje snova«. Naravno, našim korisnicima nudimo i mogućnost korištenja polumjesečne, mjesečne, višemjesečne ili godišnje pretplatne karte, a korisnici tih karata mogu ostvariti dodatnu povlasticu »Vikendom u pola cijene«. Tu su i korisnici koji povremeno, kao organizirane skupine, koriste naše usluge pa njima prema posebnome odobrenju organizacijske jedinice nudimo niz popusta od 30 do 50 %. Treba spomenuti i zanimljive povlastice od 50 do 85 % za skupna putovanja djece predškolske dobi, učenika osnovnih i srednjih škola te redovitih studenata koji putuju u organizaciji obrazovne ustanove. Tako su u sklopu Podregije Split u razdoblju od siječnja do srpnja 2014. otpremljene 33 organizirane skupine

korisnika, odnosno ukupno 1349 putnika. Posebno su izdvojene skupine korisnika prevezene posebnim vlakovima »Tin-express« i »Zeko-express«. Na području Podregije Split u tih 15 posebnih vlakova ukupno je bio prevezen 1261 putnik.

Tijekom turističke sezone u ponudi su i posebne komercijalne ponude »Autom na more vlakom« te »Hostel na kotačima« koje vrijede na relaciji Zagreb – Split – Zagreb. S obzirom na veliku konkurenciju na prijevoznome tržištu, a u cilju daljnjeg privlačenja i zadržavanja što većeg broja korisnika na ovome području, nadamo se ponovnome uvođenju promotivnih cijena prijevoznih karata za daljinske vlakove na relaciji Zagreb – Split i obratno u razdoblju manje frekvencije putnika, tj. izvan turističke sezone (najkasnije od 15. rujna 2014. do 15. lipnja 2015). U skladu s financijskim mogućnostima i potrebama putnika te s obzirom na kvalitetu prijevozne usluge, mislimo da bi u postojećim uvjetima na prijevoznome tržištu navedene promotivne cijene trebale biti u ponudi tijekom cijele godine i nakon turističke sezone automatski se vraćati u primjenu. U prigradskome prijevozu treba uskladiti vozni red tako da on bude ujednačen koliko god je to moguće svake godine i ne činiti velike promjene.

/ Poznato je kako su autobusni prijevoznici vrlo fleksibilni i vrlo brzo reagiraju na sve promjene na tržištu. Kakva je poslovna politika HŽPP-a po pitanju tarifa?

/ Autobusni prijevoznici imaju fleksibilnije tarife i brže reagiraju na ponudu i potražnju za razliku od HŽ Putničkog prijevoza u kojemu su procedure u odlučivanju nešto složenije i sporije. Analizom cijena ustanovili smo kako su u prigradskome prijevozu cijene vlakova konkurentne, dok su u lokalnome prijevozu na udaljenostima većima od 50 km i u daljinskome prijevozu izvan sezone cijene autobusnog prijevoza upola jeftinije.

Zbog niza objektivnih razloga i do uvođenja u promet novih vlakova potrebno je radikalno sniziti cijene u prigradskome prijevozu vikendom i na linijama na kojima je popunjenost vlakova mala te u lokalnome i daljinskome prijevozu izvan sezone.

Mjere neophodne za veću kvalitetu usluga i povećanje broja putnika u lokalnom i daljinskom prijevozu trebale bi se temeljiti na prednostima koje vlak ima u odnosu na konkurenciju. Jedna od prednosti željeznice u odnosu na autobusni prijevoz je kapacitet, odnosno mogućnost prijevoza većeg broja putnika. Cijena bi morala biti usklađena s kvalitetom i kvantitetom, veće cijene trebale bi biti na snazi u sezoni, a niže izvan sezone. Njihova korekcija trebala bi biti automatska. To znači da bi na snazi trebale biti niže cijene vikend-karata, obiteljskih karata, karata za linije koje nisu frekventne, karata koje se prodaju tijekom blagdana ili tjedna mobilnosti, karata za starije osobe, za mlade (neovisno o njihovu studentskom statusu), te cijene ostalih usluga kao što su cijene postelja u vagonima za spavanje i u vagonima s ležajima ili cijene prijevoza praćenih automobila. U vlakovima bi Wi-Fi trebao biti besplatan. U suradnji s Ministarstvom turizma i gradovima trebalo bi urediti mjesta besplatnog pristupa internetu (tzv. *hotspot* lokacije) u većim kolodvorima, pogotovo u turističkim odredištima. Segment prodaje, koliko god on bio dobar, je nešto što je potrebno stalno dograđivati i prilagođavati uvjetima ponude i potražnje.

Snizavanje cijena karata na svim relacijama na području Podregije Split izvan sezone doprinijelo bi povećanju interesa za željeznicu i povećanju broja putnika i ukupnog prihoda. Jedinствене cijene za sve vlakove i sva područja nisu najbolje rješenje te bi kod njihova kreiranja svakako trebalo voditi računa o specifičnostima svakog područja.

/ Jesu li se restrikcije u voznome redu HŽPP-a odrazile i na poslovanje na splitskome području?

/ Sve dosadašnje restrikcije i veće promjene u voznome redu utjecale su na smanjenje broja putnika, prihoda te na prodaju mjesečnih karata u sezoni i izvan nje. Važno bi bilo ustaliti vremena polazaka i dolazak vlakova, stajanja u usputnim većim kolodvorima, priključne veze, koncept prometa vlakova te vozni red. Putnici koji češće koriste naše usluge često funkcioniraju po inerciji i navici pa su prilikom svake promjene moguće neugodnosti i iznenađenja.

/ Split bilježi veliki turistički uzlet. Je li željeznica u dovoljnoj mjeri uključena i uzima li svoj «dio kolača»?

/ Željezničari često nisu ni svjesni svoje uloge i važnosti u javnome prijevozu. S kadrom s kojim raspoložemo možemo stvarati dodatni prihod djelatnostima kojima se ne koristimo, a možemo to kvalitetno odraditi te na taj način biti korisniji tvrtki, zajednici i sebi. Te mogućnosti su u prodaji prijevoznih karata za sve vrste prijevoza: autobusnih karata za linijski i posebni prijevoz u međunarodnom i domaćem prijevozu, brodskih karata u međunarodnome prijevozu, zrakoplovnih karata u domaćem i međunarodnom prijevozu, te u pružanju usluga izvan primarne djelatnosti društva kao što su usluge *rent a cara*, mjenjačnice, turistički aranžmani, usluge prodaje kombiniranog prijevoza željeznicom, autobusom, zrakoplovom i brodom, paket-aranžmana prijevoza i usluge hotelskog ili privatnog smještaja te artikala namijenjenih turistima (vodiči na stranim jezicima i ostalo), sve vrste ostalih agencijskih poslova, imajući u vidu lokacije naših punktova te to kako konkurencija pokreće poslove u mjestima i HŽ-ovim prostorijama. Širenjem djelatnosti smanjio bi se višak radnika.

/ Što mislite o organizaciji HŽPP-a?

/ Zadnjim izmjenama i dopunama sistematizacije formirana je Regionalna jedinica Jadran s podregijama Rijeka i Split. Uvažavajući

sve okolnosti koje su prethodile toj odluci, činimo sve kako bi sustav neometano funkcionirao i bio učinkovit.

Većinu vremena i energije od dolaska na mjesto šefa Podregije uložio sam u povezivanje i poboljšanje odnosa nositelja poslova. Mislim da smo došli u fazu da sami možemo rješavati svakodnevne probleme i time ne opterećivati druge i Upravu.

/ Koji su potencijali splitskog područja u gradsko-prigradskom prijevozu?

/ Koncept razvoja javnoga gradskog putničkog prijevoza potaknuo je 1992. Grad Split. Taj koncept je u kratkom roku dobio podršku nadležnog ministarstva, Hrvatskih željeznica, Splitsko-dalmatinske županije, Grada Splita, a kasnije gradova Kaštela i Solina.

Prema tome konceptu, uz pet postojećih kolodvora Kaštel Stari, Kaštel Sućurac, Solin, Split Predgrađe (Kopilica) i Split (Grad) planirano je 12 mogućih lokacija za smještaj stajališta brze gradske željeznice, i to: Kaštel Lukšić, Kaštel Kambelovac, Kaštel Gomilica, Inavinil, Željara, Sv. Kajo, Solin Širina, Dujmovača, Neslanovac, Brda, Brodogradilište Split i Sud (Trg Hrvatske bratske zajednice). Stajališta u Kaštel Kambelovcu i Kaštel Gomilici sagrađena su i uz pomoć Grada Kaštela prošle godine opremljena nadstrešnicama, što svakako treba pohvaliti kao dobar primjer Splitu i ostalima kako poduprijeti projekt daljnjeg razvoja prigradske željeznice. Odlukom župana formiran je Odbor za mobilnost u Splitsko-dalmatinskoj županiji čiji sam član. Cilj i zadatak tog odbora je koordinacija pri izradi strateškog plana za intermodalnu mobilnost na razini Splitsko-dalmatinske županije, utvrđivanje i predlaganje mjera za povećanje mobilnosti na području Županije te priprema podataka i podloga za izradu Strategije promocije turizma i prometa u regiji pa tako i željezničkog.

Željeznica je upravo ta koja u budućnosti, po mišljenju Odbora, treba predstavljati okosnicu i ključnog nositelja javnoga gradskog i prigradskog prijevoza na splitsko-kaštelanske području.



Split

Ne tako davno bilo je više vlakova

Split je ovog ljeta pun turista. Na gotovo svakom metru prostora u središtu grada nešto se nudi i prodaje. Stekao sam dojam kako je ponuda suvenira obogaćena i kvalitetnom domaćom robom. Otvorene su brojne zalogajnice, u malim uredima mogu se unajmiti bicikli, rikše i automobili, prtljaga se može predati na čuvanje na brojnim lokacijama ... Čini mi se kako je željeznica pomalo izvan svega toga.



Mirko Vukorepa

Šef željezničkog kolodvora Split Predgrađe i njemu podčinjenog kolodvora Split Mirko Vukorepa na željeznici je zaposlen od 1978. godine. U 36 godina radnog staža bilo je i boljih i lošijih trenutaka, a današnje vrijeme zasigurno nije »zlatno doba« željeznice.

Organizacija prijevoza u Splitu je dobro uhodan posao i nema nikakvih problema. Nažalost, broj vlakova bitno je manji nego prije desetak godina. U odnosu na 2005. danas imamo oko 40 % manje vlakova.

Danas voze agencijski vlakovi iz Mađarske i Češke, a prije rata agencijski vlakovi vozili su i iz Njemačke, Austrije i Vojvodine, a iz Beograda su vozila tri agencijska vlaka. I sve su to bili vlakovi sastavljeni od 12 do 14 vagona. U usporedbi s tim vremenima, današnje brojke su male – komentirao je Vukorepa.

Danas tijekom turističke sezone iz Splita prema Budimpešti u 18.37 sati kreće vlak »Adria-express«. U kompoziciji se uz mađarske vagona mogu vidjeti i slovački, češki te jedan ruski vagon koji vozi u Moskvu. Kada se govori o izvrsnim prijeratnim godinama, samo po sebi nameće se pitanje gdje su nestali i teret i putnici. Kao sudioniku svih događanja u tome vremenu, Vukorepi je situacija jasna:

Prije rata u Solinu smo imali 1200 saldo vagona dnevno. Tri manevarke radile su 24 sata dnevno. Tijekom dana vozilo je deset teretnih vlakova u odlasku i isto toliko u dolasku. Na tome su području poslovala tvrtke kao što su »Jugoplastika«, »Jugovinil«, »Brodospas« i »Vranjica«, a ogroman posao radila je i cementara. Posljedica privatizacije je propast, odnosno smanjeni opseg rada preostalih tvrtki na tome području. Kada su nestala poduzeća, više nema ni potrebe za prijevozom radnika iz Dalmatinske zagore. Teško je govoriti zašto nema više putnika u daljinskoj prijevozu. U biti je to stvar HŽ Putničkog prijevoza, ali teško je ne primijetiti neke stvari.

Odluku o tome da se željeznica organizacijski u cijelosti razdvoji na tri zasebna poduzeća donio je vlasnik. Europski je parlament većinom glasova odbio propisati takav organizacijski oblik kao obvezu.

Na terenu takva organizacija ne funkcionira. Ne bi se smjelo dogoditi da putnički vlak na nekoliko sati »zaglavi« u Lici zbog kvara na lokomotivi jer ne smije »skinuti« lokomotivu s teretnog vlaka. A to se događa. Možda je prilikom razdvajanja poduzeća ipak trebalo uvesti prijelazno razdoblje od godinu-dvije jer tada bi se mogle uočiti organizacijske slabosti i naći rješenja za probleme. Ovako se u praksi susrećemo s jako puno poteškoća – rekao je Vukorepa.

Danas se najveći dio posla obavlja u kolodvoru Split Predgrađe. Tamo je nekoliko industrijskih kolosijeka za velike korisnike, tamo posluje i AGIT, a tamo je i terminal za rasute terete. U njemu se peru putnički vagoni. U Splitu se osim prijama i otpreme putnika još samo utovaruju osobni automobili na vagona za njihov prijevoz.

Ideje o iseljenju splitskoga željezničkog kolodvora iz središta grada svoju zakonsku podlogu imale su u odluci Sabora RH da splitska pruga do Split Predgrađa ima međunarodnu važnost, a pruga od Split Predgrađa do Splita lokalnu. Istina je da željeznica u središtu Splita raspolaže s prostorom impozantne površine koji je mamac za ulagače. No isto tako, u malo kojem gradu kao u Splitu su tako idealno povezane različite vrste prijevoza. Odmah uz željezničku kolodvor je autobusni kolodvor, a nasuprot njega je splitska luka. Ovaj saziv Sabora to je prepoznao i 2013. je pruži Oštarije – Knin – Split vratio međunarodni rang (M 604). Sada bi možda trebalo poraditi na tome da se i željeznica više uključi u veliki turistički uzlet grada.



Razgovor s dr. sc. Milivojem Mandićem

Doktor za vlakove fakultet zamijenio željeznicom

Dr. sc. Milivoj Mandić, dipl. ing. elektrotehnike, jedan je od samo dva doktora znanosti u HŽ Infrastrukturi. Glavni je inženjer za izvedbu elektroenergetskih postrojenja (EEP) u Službi za izvedbu i nadzor električnih tehničkih radova u Građenju.



Taj 36-godišnjak rođen je u Splitu, a odrastao je u Imotskoj krajini. Tijekom studija na energetske usmjerenju na Fakultetu elektrotehnike i računarstva u Zagrebu dobio je godišnju nagradu »Hrvoje Požar« za izvrstan uspjeh. S istim uspjehom je i diplomirao 2002. na smjeru Elektroenergetika, s težištem na znanstveno-istraživačkom radu.

Magistarski rad »Elektroenergetski proračun u elektrovučnom sustavu 25 kV, 50 Hz« obranio je 2006., a 2010. doktorirao je s disertacijom »Metoda za optimiranje

potrošnje energije električnih vlakova«. Čim je diplomirao zaposlio se kao znanstveni novak na FER-u, potom kao asistent, a kasnije i viši asistent. Na Fakultetu je proveo 11 godina, a u listopadu prošle godine, nakon što je izabran za znanstvenog suradnika, prešao je u HŽ Infrastrukturu.

Znanstveno i stručno radi u području elektromagnetske kompatibilnosti visokonaponskih postrojenja. Kao koautor radio je na više od pedeset studija i elaborata te objavio 17 znanstvenih i stručnih članaka. Sudjelovao je u nastavi iz više kolegija na preddiplomskom i diplomskom studiju te na kolegiju »Električne željeznice« na poslijediplomskom. Kao izvođač nastave sudjeluje na poslijediplomskome specijalističkom studiju »Željeznički elektrotehnički sustavi«, čiji je jedan od organizatora. To je jedinstveni takav studij u Hrvatskoj i jugoistočnoj Europi.

Recenzent je u časopisu »Promet – Traffic&Transportation« i »Tehnički vjesnik«. Aktivan je član IEEE i HRO CIGRE, a polaznik je e-learning akademije u organizaciji CARNet-a. Aktivno govori i piše engleski, a služi se i francuskim jezikom.

/ Koji je Vaš posao u HŽ Infrastrukturi, a što je područje Vašega znanstvenog interesa?

/ Glavni sam inženjer za izvedbu elektroenergetskih postrojenja. To su elektrovučne postavnice, postrojenja za sekcioniranje i manja postrojenja kao što su trafostanice. Uključen sam u rad triju timova. Rad u HŽ Infrastrukturi za mene je novo iskustvo i izazov. Što se tiče znanosti, doktorirao sam na optimiranju potrošnje energije električnih vlakova i na tu temu objavio sam s kolegama s drugih fakulteta i znanstvene radove. Bavio sam se i elektroma-

gnetskom kompatibilnosti te utjecajima elektrovučnog sustava na ostale sustave – telekomunikacijske, signalno-sigurnosne te na magistralne cjevovode. Radio sam i u laboratoriju na FER-u, osnovali smo jedan akreditirani laboratorij za ispitivanje visokonaponske opreme, a sudjelovao sam i u ispitivanju uređaja za mjerenje odvodnika prenapona. U pripremi je sveučilišni udžbenik »Napajanje električne vuče« u koautorstvu sa sveučilišnim profesorom Ivom Uglešićem.

/ Vaša uža specijalnost je elektrovučni sustav i ušteda energije?

/ Da, elektrovučni sustav s težištem na optimiranju potrošnje energije. Naime, smanjenje potrošnje električne energije može se postići na više načina, na primjer režimom vožnje. Sada se radi i studija o regenerativnome (rekuperativnome) kočenju, što znači povrat energije u kontaktnu mrežu, a potom eventualno i u HEP-ovu mrežu. Time se može uštedjeti i do 30 % električne energije. No, da bi se energija vratila u HEP-ovu mrežu, u postrojenja za sekcioniranje treba ugraditi još neke uređaje. Sada naše stare lokomotive nemaju tu mogućnost. Uštedjeti se može i optimiranjem voznog reda. Sada imamo statički vozni red i u slučaju izvanredne situacije propuštaju se vlakovi višeg ranga, a ostali čekaju. S dinamičkom optimizacijom na potrošnji i protočnosti mogli bismo uštedjeti od 15 do 30 posto.

/ Koliko spoj znanosti i prakse pomaže i znanosti i željeznici?

/ Svakako pomaže, ali mislim da bi to trebalo iskoristiti i bolje nego do sada. Do izražaja bi trebala doći suradnja znanstvenih institucija s tvrtkama. Primjerice, u Njemačkoj u poduzećima ima više doktora znanosti. Time se dobiva veći znanstveni doprinos. U Hrvatskoj ima malo inovativnih rješenja, među zadnjima smo u Europi i jako malo se ulaže u znanstveno istraživanje, manje od 1 % (u Njemačkoj 2-3, a u Finskoj 3-4 posto). I suradnja fakulteta i tvrtki kod nas nije osobita. Kao zaposlenik HŽ Infrastrukture u prednosti sam pred znanstvenicima jer se i stručno usavršavam, a to je, osim znanstvenog i nastavnog usavršavanja, uvjet za znanstveno napredovanje.

/ Ima li konkretnih primjera suradnje znanosti i željeznice?

/ Upravo je na snazi inicijativa SHIFT2RAIL (Prelazak na željeznicu), čija je zamisao suradnja znanosti i industrije preko javno-privatnog partnerstva. U srpnju ove godine Europska komisija prihvatila je SHIFT2RAIL. U sklopu te inicijative će se gotovo milijarda eura uložiti u istraživanje i inovacije kako bi se povećao broj putnika i količina tereta na europskim željeznicama. Naime, sada se željeznicom prevozi samo 10 % europskog tereta i šest posto putnika, iako je željeznički promet jedan od najučinkovitijih i klimatski najprihvatljivijih vrsta prometa. Cilj partnerstva je troškove izgradnje, rada, održavanja i obnove infrastrukture i željezničkih vozila smanjiti za polovinu, za stotinu posto povećati kapacitete i do 50 % povećati razinu pouzdanosti u različitim segmentima željezničkog tržišta.

/ Vrednuje li društvo dovoljno doktore znanosti?

/ Nažalost, ne dovoljno. Eto, ja ovdje nemam ni kunu veću plaću na doktorsku titulu. U »Končaru«, primjerice, imaju velikih 30 %. Vjerojatno u HŽ Infrastrukturi to dosad nije bilo predviđeno baš zato jer gotovo i nije bilo doktora znanosti. Nadajmo se da će se stvari mijenjati s vremenom. Nažalost, ni na sveučilištu trendovi nisu dobri – dosad ste s magisterijem dobivali plaću uvećanu za osam posto, s doktoratom 15 %, a sada čujem da će se to ukidati.

/ Kako vidite poželjan razvoj HŽ Infrastrukture? Koji su prioriteti?

/ To je svakako obnova magistralnih pravaca zajedno sa zagrebačkim čvorištem (na sjeveru do Koprivnice, na jugu do Karlovca, na istoku do Novske, a na zapadu do Rijeke). Prioritet je i obnova, tj.

ubrzanje pruge visoke učinkovitosti, tzv. nizinske pruge prema Rijeci. Tu su i magistralni pravac RH1 prema Vinkovcima, zatim pravac RH2 Dugo Selo – Križevci – Koprivnica – Botovo – državna granica, izgradnja drugih kolosijeka na prugama Dugo Selo – Novska i Dugo Selo – Križevci ... Sve je to u planu u HŽ Infrastrukturi, ali trebalo bi postati i strategija. Od toga se, naime, ne smije odustati bez obzira na to koja je stranka na vlasti u Hrvatskoj. I napokon, važno je pomlađivanje, dovođenje mladih inženjera, kao i ulaganje u infrastrukturu.

/ **Gdje su danas hrvatske željeznice u odnosu na druge u Europi?**

/ Svakako smo nešto ispred susjednih zemalja, iako i Slovenci intenziviraju izgradnju brzih pruga. Zaostajemo za austrijskim i njemačkim željeznicama. Glavni cilj nam treba biti povećanje brzina na one iznad 140 ili 160 km/h. Evo, jučer sam vlakom stigao do Koprivnice za sat vremena, što nije loše jer vam je automobilom potrebno sat i pol!

Mnogo je toga napravljeno u zadnjih godinu dana – obnovljeno je puno više pruga nego ranije. Ako nastavimo tako, do 2020. mogli bismo možda biti u rangu sa srednjoeuropskim željeznicama i to bi nam trebao biti cilj!

/ **Koji su Vaši planovi i želje?**

/ U sljedećih godinu-dvije želim se pozicionirati u HŽ Infrastrukturi, možda ne u ovome odjelu nego u razvojnom i investicijskom, što je više moje područje, te dalje znanstveno napredovati i ostati u vezi s Fakultetom. Pokušavam Upravi i nadležnome ministarstvu predložiti inicijativu suradnje znanosti i gospodarstva. Vidim da to nedostaje. Nema razvojno-istraživačkih studija, a ja sam sudjelovao na 15-ak takvih velikih studija i mogao bih doprinijeti. Cilj mi je ponajprije dobrobit HŽ Infrastrukture i veseli me što se puno više radi i ulaže nego prije, ali sigurno se može još više. Vidim svijetlu budućnost ovog društva jer inače ne bih ni bio tu!

/ **Piše:** Hrvoje Dečak
/ **Foto:** »Vatra«

Razgovor s Ivanom Dečakom, frontmenom rock-skupine »Vatra«

Tango i Hendrixov most

Vatra je trenutno najpopularniji hrvatski band, a pjesma Tango mjesecima je već na vrhu svih top lista. U Tango se spominje Zeleni most koji zbpog natpisa koji je donedavno stajao na vrhu njegova luka i dobio naziv Hendrixov most. Sve to dodatno potaknulo da razgovaramo s Ivanom Dečakom, frontmenom skupine »Vatra«.



/ **Po čemu pamтите putovanja vlakom?**

/ Vlak je bio moje osnovno prijevozno sredstvo kada sam krajem 1990-ih preselio iz Virovitice u Zagreb. Vožnje vlakom ostale su mi u lijepome sjećanju. Uvijek bih sreću pokojeg istomišljenika s kojim bih udobnost kupea zamijenio za žamor »veselog vagona«. Budući da u dobrome društvu vrijeme leti, često sam imao osjećaj kako je linija Virovitica – Zagreb supersonična.

/ **Ove godine »Vatra« slavi 15 godina, »Tango« je mjesecima na vrhu HR TOP 40, dobili ste drugog »Porina«, a Vi ste postali otac. Baš Vas je krenulo!**

/ Jedino što me upravo uklještio živac u kičmi, pa u vožnji teško provjeravam »mrtve kutove«! Sve ostalo uistinu je lijepo i čarobno, kao darovi za rođendan, koje mislim da smo i zaslužili nakon 15 godina »rudarskog« posla.

/ **Odakle inspiracija za Hendrixov most o kojemu pjevate u pjesmi »Tango« i je li Vam žao što na željezničkome Zelenom mostu preko Save u Zagrebu više ne piše »Hendrix«?**

/ Ispod Hendrixova mosta svojedobno su bile barke na kojima smo vikendima uživali u dobroj glazbi. Mislim da bi Zeleni most valjalo preimenovati u Hendrixov most. Zagreb bi tako dobio sjajnu turističku atrakciju i besplatan koncert »Vatre« na otvorenju!

/ **Barem dvije pjesme sa svakog vašeg albuma završe na top-listama. Zbog čega vas publika voli i što je razlog tolike popularnosti »Tanga«?**

/ Trudimo se biti otvoreni prema našoj publici. Bliskost i iskrenost u odnosu prema ljudima koji poštuju naš rad i uživaju u njemu dovede i do povratne reakcije, ali za objektivniji odgovor valjalo bi isto pitanje postaviti upravo našoj publici.

Što se pak tiče uspjeha »Tanga«, mislim da su sve ranije pjesme, naši singlovi, zapravo povile leđa kako bi se »Tango« preko njih popeo tako visoko. Isto takvo povijanje leđa u budućnosti čeka i »Tango«, nešto u stilu one predivne dječje pjesme »Kad se male ruke slož« ...

/ **U Zagrebu pripremate slavljenički koncert 17. listopada u »Tvornici«. Što spremate obožavateljima?**

/ Koncert u Zagrebu središnji je na slavljeničkoj turneji. Sve koji dođu na koncert provest ćemo kroz našu pjesmaricu od 1999. i pjesama kao što je »Vrati se«, pa sve do današnjeg »Tanga«. Taj koncert trebao bi biti rođendanski party na koji ste svi pozvani, a odbiti poziv na rođendan nije pristojno! Naravno, bit će tu još pregršt iznenađenja, pa 17. listopada navratite do »Tvornice«.

/ **Kako je bilo osnovati rock-bend poratne 1999. u malome gradu Virovitici?**

/ U to vrijeme Virovitica nije nudila puno sadržaja. Jedino mjesto za okupljanje mladih zaljubljenika u glasnu glazbu bio je klub »Omladinac«. Za »Vatru« je tamo sve počelo i traje do danas – sve osim »Omladinca«, nažalost.

/ Kako ste se probijali i stvarali svoj glazbeni put?

/ Nije lako ako dolaziš iz male sredine koja nema povijest rock-bendova. Sve smo morali napraviti sami, što je s današnje točke gledišta bio jedini ispravan put. Taj put je možda bio duži, ali o svakome smo koraku odlučivali isključivo mi. Upravo to nas danas svrstava među rijetke bendove koji o svojoj sudbini mogu odlučiti sami.

/ **Je li za veliku karijeru bilo neophodno otići u veću sredinu?**

/ Danas svi osim bubnjara Marija živimo u Zagrebu. O preseljenju u veću sredinu i utjecaju te sredine na karijeru mogu govoriti samo iz osobnog iskustva, a to je da nam je preseljenje sigurno pomoglo u razvoju i napretku karijere.

/ **Prvog »Porina« »Vatra« je dobila 2012. Ove godine, osim benda, dobio ga je i vaš basist Tomislav Šušak za drugi angažman. Koliko vam znače nagrade?**

/ Nagrade i potvrda struke dolaze kao šlag na tortu. Naravno da nam je drago dobiti nominaciji i »ugrabit« »Porina«, međutim najveća nagrada je publika, odnosno njihova reakcija – ako to izostane, džaba svi kipići ...

/ **Uvijek ste tražili svoj glazbeni izraz, niste dali da vas netko »modelira«. Što mislite o tzv. instant zvijezdama i podilaženju širokoj publici?**

/ Ma sve je to OK. Nova su vremena, klinci samo pokušavaju iskoristiti blagodat vremena u kojemu žive. Međutim, pokazuje se da je njihov uspjeh i ozbiljnost karijere prilično površna i kratkog daha. Čast iznimkama.

/ **Kako gledate na mnogima neobjašnjivu popularnost tzv. narodnjaka u nas, i to među mladom, urbanom populacijom?**

/ Svatko bira svoj način zabave, uz koju će vrstu glazbe pjevati ili plakati. Bitno je da izbor postoji. Osobno sam kao slušatelj odabrao glazbu od koje mogu nešto i naučiti, a taj je mikrokozmos svjetlosne godine daleko od spomenute glazbe.

/ **Napisali ste više od sedamdeset pjesama. Što njima želite izraziti ili poručiti?**

/ U svojim se tekstovima ponajprije bavim osobnim propitkivanjima i borbom sa samim sobom. Nisam pisac socijalnih tekstova. Više me zanimaju međuljudski odnosi te pitanja i odgovori na osobna, intimna pitanja. Ako takva tematika dodirne još nekoga osim mene, ja sam sretan čovjek.

/ **Što je važno da bi skupina mogla ostati na okupu?**

/ Individualnost unutar čopora te istodobno potpuna pripadnost njemu. Drugarstvo koje graniči s bratstvom i brutalna iskrenost, pa makar ponekad nekog od nas i zapekla, dugoročno ipak pomaže da poteze koje vučemo za posljedicu imaju opstanak čopora.

/ **Irena, Tomislav i Robert sve češće su i autori, a Mario aranžer. Kako se međusobno upotpunjavate?**

/ Stvaranje nečega iz ničega, kao i izvlačenje onog najboljeg iz nekoga od nas ponekad jednostavno zahtijeva da se međusobno izazivamo. Imati više autora u bendu slično je kao držati lovnu na više mjesta – ako koji od stupova propadne, uvijek se možeš osloniti na onaj drugi.

/ **Uz vas se ne povezuju skandali. Podižu li ekscesi popularnost nekih vaših kolega na estradi i izazivaju li ih namjerno?**

/ Ne zamaramo se načinom promocije drugih. Mislimo da je pjesma ta koja nas treba lansirati ili prizemljiti, sve ostalo je popratni sadržaj i rezervno gorivo, ali pjesma je raketa!

/ **Kakvi su vam profesionalni planovi?**

/ Dakle, dana 17. listopada u zagrebačkoj »Tvornici kulture« održat ćemo središnji koncert u povodu 15. obljetnice benda. Dovršavamo sedmi studijski album, kojeg najavljuje pjesma »Tango«, a u rujnu ćemo ga nastaviti najavljivati novim singlom. Do kraja godine planiramo još puno koncerata, a u idućoj krećemo s koncertnom promocijom novog albuma. Uz sve to je gomila privatnih obveza koje nas vesele i kojima se radujemo.

/ **Već 11 godina ste u vezi s Ninom Celio-Cega, sestrom klavijaturistice »Vatre« Irenom. Sada ste dobili kćerkicu Ditu. Čeka li Vas bračna luka?**

/ Nina i ja nismo ljudi koji vole luke. Više volimo putovanja bez veza, vjetar u jedra i sunce u lice, to je ono čemu se radujemo. Od ostalih članova benda Mario je u divnome braku, a ostali su u sretnim vezama.

Đurđa Ferina, bivša prvakinja Europe u daktilografiji i najbolja hrvatska tajnica

Počela sam na željeznici i dospjela do vrha

Do kraja rujna 2014. u Tehničkom muzeju u Zagrebu može se pogledati izložba koju su Tehnički muzej iz Beča i Zaklada Erste priredili pod nazivom »Vama na usluzi: umjetnost i svijet rada«. Prvo popratno predavanje uz tu izložbu, o daktilografiji, zanimanju koje izumire, održala je Đurđa Ferina, svojedobno prvakinja Europe i višestruka prvakinja Hrvatske i bivše države u daktilografiji te poslije najbolja hrvatska tajnica. Naša sugovornica svoju je karijeru započela na željeznici.



Đurđa Ferina

Budući da se ove godine navršava točno 300 godina otkako je engleski inženjer Henry Mill 1714. patentirao prvi pisači stroj (prvi uporabljivi prototip s valjkom i polužem izradio je 1866. austrijski mehaničar Peter Mitterhofer), to je bio dodatni povod da s gospođom Ferinom razgovaramo o zanimanju koje je u tri stoljeća opisalo puni krug, od izuma do gašenja, jer su pisače strojeve gotovo potpuno zamijenila osobna računala. Kuckanje pisaćih »mašina« čuje se još jedino u privatnoj uporabi, mahom kod pripadnika starijega naraštaja. Ipak, neki ih, primjerice pojedini liječnici u ambulancama, još uvijek rado rabe i na radnom mjestu kao najpraktičnije rješenje.

- Vaše prvo radno mjesto bilo je u Zagrebu, na željeznici?

- Da. Počela sam raditi 1. prosinca 1967. u sjedištu ondašnjega Željezničkoga transportnog poduzeća Zagreb u Mihanovićevoj ulici u odjelu općih poslova. Radila sam ondje sve administrativne poslove, pa i kao tajnica. Naime, iz željezničarske sam obitelji. Moj otac, Mirko Brljević, bio je strojovođa. Poslije je postao lokomotivski nadzornik, ali devet mjeseci prije mirovine zamolio je da ga vrate na lokomotivu, jer je posao strojovođe volio najviše. To je, na žalost, bilo kobno za nj. Naime, 10. rujna 1974. bio je teško ozlijeđen u sudaru svoje lokomotive s cestovnim tegljačem i od posljedica nesreće ubrzo je preminuo. Bila je to nevjerojatna slučajnost: nesreća se dogodila samo deset dana nakon što sam 1. rujna 1974. iz ŽTP-a Zagreb prešla raditi u INA-u (svega nekoliko metara dalje u Gajevu

ulicu), a njegov vlak sudario se upravo s tegljačem koji je prevozio INA-inu bušaču garnituru. Kakva ironija sudbine!

- Radeći, sve više ste se usavršavali u daktilografiji, pa ste bili i višestruka prvakinja Hrvatske, bivše Jugoslavije i prva u Europi?

- Na natjecanjima sam bila prvakinja Zagreba, Hrvatske i bivše Jugoslavije, i to nekoliko godina uzastopce. Godine 1989. osvojila sam prvenstvo Europe, a na svjetskim prvenstvima - nastupila sam na sedam takvih natjecanja - bila sam među prvih deset natjecatelja. Na natjecanja sam često putovala vlakom, noseći uvijek sa sobom svoj pisači stroj. Sjećam se dobro takva putovanja u Prag.

- U čemu se sastojalo natjecanje u daktilografiji? Kolikom brzinom je pisao prosječni daktilograf, a kolikom vi?

- Natjecali smo se u trima disciplinama - točnosti (prijepis deset minuta), brzini (trideset minuta) i ponovljenim rečenicama (deset minuta). Kad se oduzmu pogreške, dobijete prosječnu brzinu. Pravila su bila jako rigorozna. Za jedan »tipfeler« oduzimalo se 500 otkucaja. Prosječna brzina odličnih daktilografa bila je 400 - 450 otkucaja u minuti, a moj najbolji rezultat, na koji sam jako ponosna, bio je 713 otkucaja u minuti.

- Nakon mehaničkih, pa električnih pisaćih strojeva, uspješno ste svladali i pisanje na osobnom računalu. Potonja imaju mnoge prednosti. Jesu li pisači strojevi u čemu bili bolji?

- Mehanički pisači stroj 1970-ih godina bio je jedini moguć. Sjećam se prvoga IBM-ova električnoga pisaćeg stroja s kuglicom, mislim da sam ga dobila prva u Hrvatskoj. Svi u uredu bojali su se električnog stroja, a ja sam molila da mi ga daju. Negdje devedesetih godina počela sam se služiti Appleovim osobnim računalom i do danas nisam prestala učiti. Komunikacijska tehnika razvijala se zaista strahovitom brzinom. Danas tvrtke imaju pred sobom kao cilj povećati produktivnost i smanjiti poslovne troškove te povećati svoju konkurentnost. Jedan od najboljih načina povećanja konkurentnosti jest uporaba najmodernije informatičke tehnologije i infrastrukture. Danas s bilo kojega mjesta u svijetu, doslovce gdje god bili, možete se koristiti uslugama mobilnog ureda. Nisam nostalgična prema pisaćem stroju. Na meni je ostavio traga - danas imam tegobâ sa kralješnicom, zglobovima, i mišićima.

- Zašto danas izumire daktilografsko zanimanje?

- To se zanimanje s vremenom infiltriralo u administrativno-referentska zanimanja i mislim da čistih daktilografa danas ima vrlo malo. Svi koji na radnom mjestu imaju računalo sami se koriste tipkovnicom, pa daktilografkinje uglavnom više nisu potrebne. Ipak, negdje su nezamjenjive, osim što sad pišu na računalu, na primjer kao zapisničarke.

- Skoro cijeli radni vijek radili ste i kao tajnica?

- Da, punih 36 godina. U mirovinu sam otišla prije deset godina. U sklopu tajničkih poslova obvezno je trebalo poznavati stenografiju te se znati služiti pisaćim strojem, zatim električnim pisaćim strojem a poslije, od devedesetih godina, i osobnim računalom. Svaka kvalitetna tajnica uz to je morala poznavati i pravopis. U početku nije trebalo znati nijedan svjetski jezik, ali danas se, naravno, očekuje i to. Ja sam znala francuski.

- Dugo ste radili u INA-Naftaplenu, a poslije ste u INA-i bili tajnica nekoliko generalnih direktora. Koji su to bili?

- Posljednjih desetak godina radnoga vijeka bila sam tajnica mnogim INA-inim glavnim direktorima. Oni su se često izmjenjivali, a ja sam ih dočekivala i ispraćala kada bi odlazili. Nisam se nikada vezala uz svoje pretpostavljene, radila sam profesionalno svoj posao i trudila se biti brza, učinkovita i uslužna. Danas je posao tajnice pretvoren u nešto drugo.. Sa završenim fakultetom i znanjem ne-

koliko svjetskih jezika tajnice su, što se tiče posla koji rade, zapravo podignute na menadžersku razinu, a plaće su im ostale na razini daktilografa.

- Kako su direktori bili zadovoljni s vama, a kako vi s njima?

- Pretpostavljam da su bili zadovoljni s mojim profesionalnim radom, jer ih nitko nije mogao spriječiti da me ne zamijene drugom tajnicom. Možda sam imala sreću raditi s INA-inim glavnim direktorima koji su u teškim trenucima rađanja Hrvatske vodili to najveće hrvatsko poduzeće.

- Bili ste proglašeni najboljom hrvatskom tajnicom. Što sve mora imati i znati dobra tajnica?

- Za najbolju hrvatsku tajnicu predložile su me kolegice iz INA-e. Osim radnih kvaliteta, od poznavanja i uporabe modernih tehničkih pomagala do poznavanja funkcioniranja tvrtke, psihologije ljudi i praktičnih načina komuniciranja, tajnica mora znati filtrirati komuni-

kaciju između svojega pretpostavljenoga i osoba koje žele kontakt, mora biti ljubazna, susretljiva i biti od pomoći i jednima i drugima. Što se tiče izgleda, mislim da tajnica mora njegovati poslovni kodeks ponašanja, prije svega biti uredna. Nikako ne smije biti drska i osorna, nesusretljiva. Mora nastojati usmjeriti osobu na pravo mjesto, pomoći pri kontaktu, dati informaciju. I naravno, u pismenom poslovnom komuniciranju nikada ne smije raditi pogreške, tzv. tipfelere. Ja sam jako osjetljiva na to.

- I na kraju, imate li kakvu poruku današnjim tajnicama i svima koji su radno aktivni?

- Ne dajte da vas obeshrabre poteškoće. Sve što radite radite najbolje što znate i budite marljivi, a rezultate vašega rada kad-tad prepoznat će svaki kvalitetan menadžer. Eto, ja sam živi primjer za to. Zahvaljujući uspjehu u daktilografiji, radu i kreativnosti, malo-pomalo otvarala su mi se vrata i danas mogu reći da sam uspjela u svakom smislu.

/ Piše: Branimir Butković

/ Foto: Branimir Butković

Iskustvo iz Željezničkog fonda

Informiranje članova moglo bi biti kvalitetnije

Odlazak u Željeznički fond ili uzimanje poticajne otpremnine bili su izbor koji se 2008. postavio pred našu sugovornicu, ekonomsku tehničarku Gordanu Klanfar. Gledano iz današnje perspektive, odlazak u Željeznički fond pokazao se dobrim izborom.

Opredjeljenje za odlazak u Željeznički fond za Gordanu Klanfar bio je rezultat odabira između dviju nepovoljnih mogućnosti. Kako sada stvari stoje, bio je to dobar odabir.

Ekonomska tehničarka Gordana Klanfar na željeznici se zaposlila 1982. u ondašnjoj osnovnoj organizaciji udruženog rada (OOUR) Saobraćaj koji je bio u sastavu Pogona za zgrade. Osnovna djelatnost te poslovne jedinice bila je održavanje zgrada. Tako je bilo sve do 2002. kada je formirano društvo PZZ Inženjering. Jedinice odnosno pogoni razasuti po cijeloj Hrvatskoj pripojeni su jedinstvenome poduzeću.

/ I u tome trenutku imali smo mogućnost izbora između odlaska za željeznice i prelaska u PZZ Inženjering. Možda je postojala mala mogućnost da ostanem raditi u skladištu u Karlovcu, ali sada je jasno da bi to bila loša opcija. Tako sam promijenila i mjesto rada. Od tada na posao putujem iz Karlovca u Zagreb – rekla je na početku razgovora Klanfar.

PZZ Inženjering održavao je zgrade po cijeloj Hrvatskoj i do 2007. ništa nije naslućivalo na predstojeća događanja. S vremenom se pokazalo kako je društvo u velikim dugovima. U kolovozu 2008. konačno je pokrenut stečaj, a radnicima je ponuđen izbor između odlaska uz poticajne otpremnine i prelaska u Željeznički fond.

/ Dvoje školaraca, moja životna dob i vrijednost na tržištu rada nisu mi nudili neki veliki izbor i završila sam u Željezničkome fondu. Zahvaljujući zalaganju Sindikata hrvatskih željezničara, prebačeni smo u HŽ Infrastrukturu pa smo mogli u Fond – nastavila je Gordana. PZZ Inženjering je na kraju likvidiran i danas se malo tko sjeća da je na željeznici postojalo društvo koje se bavilo održavanjem zgrada. Neko vrijeme se pisalo o nerealno visokim dugovima društva, pokrenuti su i sudski procesi, a na kraju ostaje pitanje je li PZZ tako morao završiti.

/ Gomilali su se veliki troškovi. U društvu smo imali velik broj radnika koji su izgubili zdravstvenu grupu i često su se koristile usluge kooperanata. To je koštalo i morali smo propasti. Ne volim se svega toga niti prisjetiti – komentirala je Klanfar.

Na pitanje o tome koliko je radnika otišlo u Željeznički fond, Gordana je odgovorila:

/ Nas 90 završilo je u Fondu, a kolegica i ja smo još neko vrijeme ostale raditi za stečajnog upravitelja. Nakon toga neko sam vrijeme bila doma. No ukazala se prilika za zamjenu u PROREG-u jer je kolegica Ana otišla na rođiljni dopust. Nakon toga neko sam vrijeme bila na zamjeni u ETP-u i kada sam se opet vratila u PROREG, to je društvo otišlo u stečaj i početkom prosinca 2012. se konačno ugasio. Izgleda da trava ne raste tamo kamo ja dođem.

U međuvremenu sam se bez uspjeha javljala na natječaje, a organizacijske promjene na željeznici, odnosno gašenje HŽ-ova holdinga, rezultirale su time da su ljudi iz Fonda poslani na čekanje. Trebalo je čekati dok se ne oformi Savjet Fonda i potom je Željeznički fond »prebačen« u HŽ Infrastrukturu.

Jedno sam vrijeme bila na bolovanju pa mi moj rok od tri godine »nije curio« i od lipnja 2013. sam na porti u Mihanovićevoj.

O radu na porti rekla je:

/ Istina je da to nije posao koji čovjeka ispunjava, ali radim i to je bitno. Prilagodila sam se, ljudi su OK. U početku su u zgradi bila sva tri društva. Službe nam nisu dostavile raspored sjedenja ljudi pa smo išli od sobe do sobe i uzimali podatke od ljudi. Sada je to donekle sređeno. Znam većinu ljudi, a promjene i »nova lica« treba pratiti.

I nakon svega Gordana smatra da su radnici koji su se u to vrijeme odlučili za odlazak u Željeznički fond izvrsno prošli u odnosu na druge.

/ Imam još dvije godine Fonda i na trenutke sam zabrinuta, no uvijek se nadam najboljem. Prema tablici, godine 2019. stječem prve uvjete za mirovinu i mislim da ću nekako dogurati do mirovine – komentirala je.

Kao i ostali željezničari u Fondu i Gordana prati interne natječaje. No informiranje radnika nije najbolje organizirano. Uvijek se može reći da svatko sâm treba voditi brigu o svojim interesima. Radnici prate interne natječaje na portalu i obavijesti na oglasnim pločama, no što ako je čovjek u tom trenutku kod kuće na čekanju ili na bolovanju? Naime, na portal se može ulaziti samo iz željezničke mreže računala, a službene dojave o mogućnostima zaposlenja zapravo i nema.



U posjetu lokomotivskom nadorništvu u Zagreb GK

Nema predaha ni danju ni noću

Zagreb Glavni kolodvor najveći je željeznički kolodvor u Hrvatskoj. U njemu vlakovi neprestance, i danju i noću, sustižu jedni druge. Zbog toga se prometne situacije moraju rješavati rutinski i u što kraćem vremenu, bez oklijevanja, dugotrajna razmišljanja i dvoumljenja. Za posjeta zaposlenima u lokomotivskom nadzorništvu u Zagreb GK vidjeli smo kako to izgleda te razgovarali s Antunom Čorkom, voditeljem nadzora lokomotivâ i motornih vlakova, kao i lokomotivskim nadzornicima Brankom Platužićem i Đurom Božićem.



Antun Čorak

- Na željeznici sam završio slučajno. Nitko iz moje obitelji prije mene nije bio željezničar. Pohađajući srednju školu, putovao sam vlakom. Svidjelo mi se pa sam tako za svoju budućnost izabrao posao na željeznici. Počeo sam raditi 1982. i ostao do danas. Nakon srednje škole završio sam jednogodišnji tečaj za strojovođe i 25 godina vozio vlakove. Onda sam odlučio napustiti posao strojovođe i osposobiti se za lokomotivskog nadzornika, što radim upravo sada, uveo nas u svoj posao Branko Platužić. Njegov kolega Đuro Božić ima sličnu priču.

- Ja sam na željeznicu došao jer mi je ujak radio na njoj. Njegov sin radi i danas i uz njega sam zavolio vlakove. Završio sam školu za strojovođe i počeo raditi na tome radnom mjestu. No, onda je sve bilo drugačije, tijekom školovanja svi smo imali ugovore, znalo se što ćemo kada završi školovanje, čekaao nas je posao. No, radno vrijeme bilo je takvo da nikad nisi znao kamo ideš i koliko će ti trajati turnusna smjena. No, s posla strojovođe nisam se »skinuo« samovoljno. Godine 2004. doživio sam nesreću na radu i cijelu sljedeću godinu bio na bolovanju. Kada sam se 2006. vratio na posao, najprije sam radio kao telefonist a zatim kao alatničar. Zbog pomanjkanja izvršitelja na radnom mjestu lokomotivskog nadzornika došao sam raditi ovamo. U početku nije mi baš bilo lako, sve je bilo novo.

Posao je zahtjevan i napet

U maloj nadzorničkoj sobi poprilična je buka od telefonske zvonjave i vlakova koji prolaze, ali i vreva što ju stvaraju strojovođe koji dolaze i odlaze javljajući i odjavljujući se. Kao u kakvu filmu, mogli bismo pomisliti na trenutak.

- Ovo je specifičan posao. Povremeno je lakši, ali većinom je napet. Nema u njemu razdoblja u kojima bi opseg radnih zadataka bio manji nego što je uobičajeno. Kod nas puna sezona traje uvijek - smije se Branko Platužić na spomen zahtjevnosti posla kojime se bave.

- Kad bi sve išlo prema voznom redu, onda bi se još i mogle napraviti kraće stanke. Ali, uvijek ima odstupanja od voznog reda i puno je nepredviđenih situacija koje treba rješavati smjesta. Puno toga nakupi se u 12-satnom radnom vremenu od 7.00 do 19.00 sati tijekom dnevne smjene odnosno od 19.00 do 7.00 sati za noćne smjene. U najkraćem vremenu moramo rješavati sva odstupanja od voznog reda kako bi njegovo remećenje bilo što manje - tumačio mi je Branko. Dotle se Đuro javljao na telefonske pozive te objašnjavao i određivao što treba napraviti, a onda je dodao:

- Za razliku od posla strojovođe ovaj nadzornički posao obavlja se u redovitim turnusnim smjenama. Odgovoran je kao i po-



Branko Platužić

sao strojovođe, ali na mjestu strojovođe stres je ipak veći i traje skoro neprekidno jer je odgovornost za živote putnikâ golema. Inače mi lokomotivski nadzornici ovdje strojovođama određujemo koju će lokomotivu ili koji motorni vlak voziti tijekom smjene. Bez našega odobrenja strojovođe ne mogu krenuti na vožnju ni jednoga vlaka, najprije se moraju javiti nama. Ovdje na Glavnom kolodvoru im je baza i odavde kreću na vožnju. Djelokrug našega nadzorništva proteže se od Dugoga Sela do Zaprešića.

Obojica se slažu oko toga gdje je najteže i najkompleksnije.

- Imamo puno poteškoća zbog kvarova na lokomotivama i garniturama motornih vlakova. Svi popravci na vozilima izvode se od ponoći do pola četiri ujutro, kada sva vozila idu van. Za ta tri pol sata na njima se moraju otkloniti svi kvarovi. Katakada se dogodi da nije tako. Onda se dovijamo situaciji i kombiniramo zamjenjujući lokomotive i vlakove, ili pak koji put moramo bez njih. Zimsko razdoblje je najstresnije, tada je raditi najteže. Zbog snijega i leda kvarovi i zastoji su najveći. Onda zna biti zaista grdo. Tada je presudno zadržati hladnu glavu, tj. koncentraciju i smirenost u svim situacijama i vladati njima.

- Skoro i nema trenutka da sve ide kako je predviđeno i kako treba, jer nije posrijedi tek jedna pruga, nego veliko čvorište iz kojega pruge polaze u svim smjerovima. Kako reagiramo? Dobro se razumijemo i nadopunjujemo kada radimo skupa, složni smo, ali svakto reagira na svoj način. Ne radimo uvijek ista dvojica u paru, ali svi si pomažemo, i složimo se - rekao je Đuro.

Telefoni stalno zvone

- Telefoni zvone praktički neprekidno. Osim javljanja na telefonske pozive treba voditi prometne knjige te ispisivati naloge i druge službene isprave. Dobijemo plan posla, a vlakove razlikujemo prema brojevima i po danima. Poznajemo sve strojovođe, svi dolaze k nama. Nadzornički posao teoretski smo učili na tečaju, a potom su nas od prvoga dana bacili u vatru. Početak je bio jako težak. Kad bi mi samo dali malo više vremena da pohvatam konce, mislio sam. Ali, čovjeku sve legne s vremenom i privikne se. Ne može se i ne smije dogoditi da stane promet. Zato smo dvojica, moramo se samo dogovoriti - rekao je Branko sa smijehom. - Moramo se javiti svakomu strojovođi koji nas nazove, moramo znati što je s njime, što se dogodilo. Budući da radimo u paru, jedni strojovođe zovu jednoga od nas, a drugi drugoga. Naravno, moramo si prenijeti informacije, ali ono što je bitno jest to da i jedan i drugi morano imati isto rješenje. Samo, katkada ima toliko posla da ne stajemo ni minute, ne jedemo do navečer.

U poslu im pomaže kombinatorika, kao u šahu, treba dobro postavljati figure, ali i dobro predviđati stvari.

- U prometu, na pruži, događa se svašta počevši od pregaženja, ispada naponske mreže pa kvarova i zastoja. Imamo dežurne ljude, instruktore vuče, oni su nam na raspolaganju. Ako baš nema nikoga da u kakvoj potrebi zamijeni strojovođu, postoje strojovođe u pripravnosti i zovemo ih od kuće - objasnili su mi.

Unatoč suvremenoj tehnici praćenja lokomotivâ i vlakova, još uvijek se uzdaju u osobno izviđanje situacije na pruži i čvorištu.

- Pa, lakše je kad pogledaš i vidiš sâm - kažu uvjerljivo.

Ni jedan o njih svojoj djeci ne bi preporučio rad s vlakovima i lokomotivama, ali djeca im nisu ni izabrala željeznicu:

- Ma, nipošto - kaže mlađi Branko, čiji su sin i kći izabrali strojarstvo i pravo, a u glas potvrđuje i Đuro, čiji su sin i kćer izabrali školovanje u Tehničkoj školi Ruđera Boškovića i poslovnu ekonomiju na veleučilištu. - Ne bih im želio to.

Antun Čorak, voditelj nadzora lokomotivâ i motornih vlakova, posao opisuje na sličan način kao Branko i Đuro. Sve službe tzv. prateće logistike na jednom su mjestu.

- Ima boljih i lošijih dana, kao što je to u životu. Nikada nema zastoja. Ni kada sam kod kuće ni kada sam na odmoru, uvijek

sam onaj koji mora znati što se događa, odnosno događa li se što. Naravno, najbolje je kada se ne događa ništa posebno, odnosno

kada vlakovi voze po voznom redu. Svaki posao, tako i ovaj, ima više licâ, ovisi od dana do dana, jer ni jedan slučaj nije isti. Ovdje smo svi na jednom mjestu i to je dobro, jer svi moramo usko surađivati. Rasporedni odjel, Tehnološki odjel, Instruktori, Vuča pa Operativa, kao tzv. prateća logistika.

Puno je ljudi s o kojima se Antun Čorak brine svakoga dana.

- Pa, jest, puno je to ljudi, njih 158 o kojima vodim brigu i uz to nadzirem nadzornike. Prema planu uvijek je njih oko 110 na raspolaganju od ukupnog broja, a ostali su prema planu na godišnjem odmoru. Svi koji su u radnom lancu moraju surađivati na najvišoj razini. Tako surađujemo sa strojnim osobljem, prometnom operativom i radionicom za popravke. Mi smo velika obitelj i tako mora biti jer nas veže zajednički posao - rekao je voditelj Čorak.

Radnog vremena zapravo i nema.

- Pa, nema ga, radi se stalno i mobitel mora biti uključen 24 sata na dan. Kad se dogodi nešto ili ikrsne neka situacija, djeluje se prema protokolu. Imamo 21 garnituru vlakova i s time raspoložemo. Prema linijama upravljanja.

No, cilj je samo jedan i sasvim jasan.

- Tu nema nikakve dvojbe. Naš je cilj svakoga putnika prevesti što sigurnije i udobnije. Naša briga su putnici, mi smo logistika koja prema voznom redu mora obaviti vožnju vlakova u najboljem redu. Ni on ne bi djeci preporučio posao na željeznici, kao ni njegovi nadzornici:

- Ne znam bih li djeci preporučio ovakav posao. To nije bila obiteljska tradicija kod nas, ja sam otišao u školu za strojovođe bez takva poticaja. Bio sam strojovođa desetak godina, poslije sam završio višu prometnu školu. Radio sam tada na Zagreb Ranžirnom kolodvoru, to je bio svojevrsan prekid na putu. Od 2003 do 2012. opet sam vozio vlakove. Od onda sam na ovdje na Glavnom kolodvoru. Djeca su mi izabrala farmaciju i zadovoljan sam što je tako.



Đuro Božić



Žene u HŽ Infrastrukturi

Postotak žena ispod europskog prosjeka

U ukupnom broju zaposlenih u HŽ Infrastrukturi postotak žena iznosi 12,7 %, u najvišem upravljačkom tijelu nema žena, najmanje je žena u izvršnoj službi (4,7 %), a najviše ih je među voditeljima službi, odjela ili grupa (46,5 %).

Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) i Europska federacija prometnih radnika (ETF) prošle su godine provele prvo istraživanje o razvoju zapošljavanja žena u europskom željezničkom sektoru. Rezultati objavljeni u veljači ove godine pokazali su da prosječan udio žena u željezničkom sektoru iznosi oko 20 % te da žene još uvijek nisu dovoljno zastupljene u tehničkim profesijama.

Istraživanje je pokazalo da je među europskim željezničarima oko 18 % žena s upravljačkim odgovornostima, dok je nešto bolja situacija na području inženjerstva. Brojke su pokazale da inženjerke nisu dovoljno zastupljene u Italiji, Francuskoj, Luksemburgu, Portugalu, Švicarskoj, Austriji, Nizozemskoj, Finskoj i Belgiji jer u prosjeku čine samo 11 % ukupno zaposlenih inženjera, dok u Češkoj, Latviji, Bugarskoj, Poljskoj, Sloveniji, Rumunjskoj, Turskoj, Slovačkoj i Srbiji one čine 40 %.

Ovih dana CER i ETF pokrenuli su novu anketu kako bi uvidjeli kojim se trendom kreće zapošljavanje žena pa je upitnik stigao i do HŽ Infrastrukture. Podatci govore da je u HŽ Infrastrukturi na kraju prošle godine bilo zaposleno 4749 muškaraca i 689 žena (12,7 %), da je među 412 inženjera bilo 70 žena (17 %) te da je među 2494 izvršna radnika u prometu bilo 117 žena (4,7 %). Danas žene rade gotovo sve poslove u izvršnoj službi. Koliko nam je poznato niti jedna žena u sustavu hrvatskih željeznica ne radi kao strojovođa. Zanimljiv je podatak da je među 4000 strojovođa na Austrijskim saveznicama (ÖBB) 55 žena. Također se može čuti prigovor da iako žene u brojnim kolodvorima rade kao prometnice, niti jedna ne radi u Zagreb Glavnom kolodvoru.

Upravljačke odgovornosti imalo je 69 muškaraca i 32 žene (31,7 %). U tzv. top menadžmentu do 2014. Nije bilo žena, u srednjem menadžmentu je 53 ljudi, među kojima je 12 žena (22,7 %), dok su među voditeljima bila 23 muškarca i 20 žena (46,5 %). Iz podataka je vidljivo i to da u najvišem upravljačkom tijelu nema žena (u zadnjih 25 godina na željeznici je samo jedna žena u jednome mandatu bila članica Uprave), da je najmanje žena u izvršnoj službi te da ih je najviše među voditeljima službi, odjela ili grupa.

Kako bi prevladali nejednakost između žena i muškaraca, željeznička društva u Europi odlučila su se usmjeriti na rješenja koja bi



mogla bolje uskladiti obiteljske i poslovne obveze. Otprilike 80 % željezničkih društava nude, na primjer, fleksibilno i skraćeno radno vrijeme te potporu prilikom organizacije brige o djeci i starijim osobama. HŽ Infrastruktura, prema aktualnim podacima, nije u toj skupini.

Što se tiče mogućnosti zapošljavanja, potencijal još nije u cijelosti ostvaren. Međutim, 16,7 % društava koja su sudjelovala u istraživanju pokrenula su kampanje kako bi profesije u znanostima, tehnologiji, inženjerstvu i matematici bile atraktivnije ženama, a njih još 12,5 % planira to provesti u skoroj budućnosti. Anкета je ukazala na podatak da oko 20 % željezničkih društava ima sklopljene dogovore o kvantitativnim ciljevima kako bi povećali udio žena. Štoviše, nekoliko je društava već provelo mjere za podržavanje karijera žena kao što su programi mentorstva, dogovori o popisima kandidata i skrb za djecu tijekom stručne izobrazbe. HŽ Infrastruktura nije ni u toj skupini, ali se neke od tih mjera pripremaju.

Prilikom objave prošlogodišnjih rezultata izvršni direktor CER-a Libor Lochman rekao je to da je jedan od prioriteta CER-a osiguranje mjera jednakosti kod zapošljavanja žena i muškaraca na željeznicama, a u tome cilju sektor razvija alternative i rješenja koja će osigurati pravilne uvjete zapošljavanja žena na željeznicama. Kao zemlja članica EU-a i kao željeznica članica CER-a, HŽ Infrastruktura morat će voditi brigu i o tim trendovima.

Malo povijesti:

Tijekom Austro-Ugarske Monarhije ženama je rad na državnim željeznicama bio omogućen od 1874. godine, tj. nekoliko mjeseci nakon otvorenja pruge Budimpešta/Zagreb – Karlovac – Rijeka, koja je za promet otvorena 23. listopada 1873. O tome su pisale i »Narodne novine« 17. lipnja 1874.: »Ugarsko ministarstvo za komunikacije izdalo je naredbu, da odsad mogu i žene služiti kod željeznica. Zasad će se žene rabiti kod kontrole pri prometu, kod razredjivanja kartah, kod blagajnah za osobe i za robu, kod izdavanja avisah i kod brzojava. Žene, koje su u rodu sa željezničkim kojim činovnikom, uzet će se uz jednaku sposobnost prije od drugih, za koje nejamči u njihovoj službi rodjak činovnik. Od pol do pol godine imadu željeznička ravnateljstva glavnomu nadzorničtvu ugarskih željeznica javljati, kako napreduju žene.«

Prometnik Ilija Šebalj

Dok je bilo posla, bilo je i novca

Nakon gotovo četiri desetljeća provedena na željeznici i rada u dvadesetak kolodvora, prometnik Ilija Šebalj prisjeća se i boljih i lošijih dana.



Ilija Šebalj

Ilija Šebalj odradio je 38 godina radnog staža na željeznici. Trenutačno radi na zamjeni u Đakovu. Osim što obavlja redoviti posao prometnika, u Đakovu je posao organiziran tako da prometnici prodaju karte za HŽ Putnički prijevoz. Tijekom 33 godine prometničkog staža Ilija Šebalj radio je u Velikoj Gorici, Bršadinu, Ivankovu, Cerni, Vrbovskom, na zagrebačkome ranžirnom kolodvoru, u Istri na zamjeni, da bi konačno dobio raspored u Slavonskome Šamcu.

/ Kada se sve zbroji, radio sam u dvadesetak kolodvora. Kada »film« preotam malo unatrag, najteže je bilo u Ivankovu.

Tamo je bilo doista puno putnika. Zbog poplava u Bosni i Hercegovini prekinut je željeznički promet preko Slavnskog Šamca. U Bosnu i iz Bosne sada ne vozi ni jedan vlak. Promet je u prekidu i ne znamo kada će pruga u Bosni biti osposobljena za promet. Čuli smo da će to biti s novim voznim redom, no to nitko ne može tvrditi sa sigurnošću. Budući da je promet na pruzi od Vrpolja do Slavnskog Šamca trenutačno u prekidu, nas su rasporedili po drugim kolodvorima – rekao nam je Ilija.

I Marija Šebalj, supruga našega sugovornika, radi na željeznici. Posljednjih trinaest od trideset godina staža radi kao prometnica.

/ Živimo u Antinu, a oboje radimo u Slavnskome Šamcu. Kada se ukazala prilika, zatražili smo razmjestaj jer smo mislili da će biti posla. Prvo je HŽ Putnički prijevoz umjesto vlakovima putnike počeo

prevoziti autobusima, a jutros sam vidio da vozi kombi. Nakon toga uslijedile su poplave zbog kojih je promet u prekidu. Do radnog mjesta putujemo automobilom jer nema prikladne željezničke veze. Snalazimo se kao i drugi – dodao je Ilija.

U gotovo četiri desetljeća Ilija Šebalj vidio je i bolje i lošije dane željeznice.

/ Do mirovine su mi još ostale tri godine. Kada se već prave uspo-redbe, mogu reći da je osnovno pravilo oduvijek bilo: dok je bilo posla, bilo je i novca. Od 1979. pa do pred sam rat bilo je dobro. I u vrijeme rata u Županji smo vlakom izvlačili žito iz silosa. Tamo smo imali i manevru. U posljednjih deset godina nismo prevozili repu za šećeranu. Govori se kako to nije ekonomski isplativo. Sjećam se vremena kada je jedan vlak dnevno iz Mađarske dovozio repu u Županju. Uz to repa se kupila iz Blacko-Jakšića, Kopanice, Pleternice, Vrbanje, Otoka, Spačve ... Premda je putovanje od Kopanice do Županje dvostruko kraće, repa se i na toj relaciji prevozila željeznicom. Nakon prerade i šećer se vlakom prevozio u Mađarsku. Nekada se to isplatilo, no danas to više nije tako. Što reći na to da mi u jednome danu od Slatine do Okučana i u Požeškome bazenu skupimo manje vagona nego nekada samo u Andrijaševcima. Žao mi je što je sada takvo stanje – komentirao je.

U Đakovu, gdje sada privremeno radi, Ilija Šebalj je zadovoljan. Radna atmosfera je ugodna i, kako sam kaže, možda on i nije najpogodnija osoba da govori o poslu jer je tamo kratko. No, neke situacije imaju zajednički nazivnik u više-manje svim hrvatskim kolodvorima.

/ Tereta je malo, no kada se i pojavi, nemamo osoblja. Teret od Belog Manastira do Slavnskog Šamca putuje tri-četiri dana, a radi se o udaljenosti malo većoj od 100 kilometara. Ovdje utovarujemo crijep i onda on do određišta putuje po pet dana, a kamioni to rješavaju u jednome danu.

Zanimljiva je i cijena vožnje u putničkome vlaku od Đakova do Vrpolja. U jednome smjeru vožnja košta 11,70 kuna, a povratna karta košta dvostruko više jer je udaljenost između ta dva mjesta kraća od dvadeset kilometara i ne obračunava se nikakav popust. Ako se u automobilu voze dvije osobe, prijevoz se već isplati, dok istodobno vlak vozi prazan. To nije logično. I kada sve to sagleda, čovjek sam sebi postavi pitanje hoće li i on uskoro uopće biti potreban. Ako nema željeznice, čemu onda željezničari? – pita se Šebalj.

TEHNIČKA ŠKOLA ZAGREB

Palmoćeva 84
10 000 Zagreb

Temeljem Zakona o obrazovanju odraslih i odluke Školskog odbora Tehničke škole Zagreb na sjednici održanoj 30. lipnja 2014. objavljuje

N A T J E Č A J

za upis odraslih polaznika u program prekvalifikacije, za vlastite potrebe u školskoj godini 2014./2015.

PODRUČJE RADA: Promet i logistika

ZANIMANJE: TEHNIČAR/KA ZA ŽELJEZNIČKI PROMET - 24 polaznika/ca upisuju se polaznici/ce s prethodno završenom srednjom školom u trajanju tri godine, a do popune odjela upisuju se polaznici/ce s prethodno završenom srednjom školom u trajanju četiri godine. Prednost pri upisu imaju pristupnici koji su završili program za zanimanje Željeznički prometni radnik.

TRAJANJE ŠKOLOVANJA:

Početak nastave: 06. listopada 2014.

Kraj nastave: 10. srpnja 2015.

OBLIK IZVOĐENJA: Konzultativno – instruktivnim nastavom

ROKOVI UPISA:

Prijave se primaju u Tehničkoj školi Zagreb, Palmoćeva 84 do 26. rujna 2014; u prostoriji 3, od 9 do 12 sati.

Rezultati natječaja biti će objavljeni 29. rujna 2014. na oglasnoj ploči Škole.

Detaljne informacije o upisu, potrebnoj dokumentaciji, uvjetima školovanja, trajanju i troškovima prekvalifikacije moguće je dobiti na

broj telefona 01/378-33-18,

web stranici škole (<http://www.ss-tehnicka-zg.skole.hr>),

oglasnoj ploči škole.

Informiranje u HŽ infrastrukturi o društvenoj odgovornosti

Postojeće stanje nije pouzdano

Kao poduzeće s više od pet tisuća zaposlenih HŽ Infrastruktura d.o.o. u području društvene odgovornosti ima posebne obveze. Jedna od njih jest ta da sve svoje dionike informira u skladu s Direktivom za nefinancijsko izvještavanje. Konceptom društveno odgovorna poslovanja propisuje se da ono treba biti transparentno. To znači da bi društveno odgovorna poduzeća i bez zakonske regulative trebala biti odgovorna prema zahtjevima i interesima dionika da se točnije informiraju o poslovnim aktivnostima ili planovima poduzeća.

Da bi se utvrdilo postojeće stanje sustava informiranja u HŽ Infrastrukturi, provedeno je istraživanje prema područjima upravljanja kvalitetom, upravljanja sigurnošću, upravljanja okolišem i društveno odgovorna poslovanja. Na pitanje postoji li upravljanje informacijama prema svakom navedenom području, 19 željezničkih menadžera dalo je jednu od ocjena: 1. ne postoji ili ne znam postoji li, 2. upravljanje je dokumentirano/propisano tek formalno, 3. upravljanje se provodi iako nije propisano, 4. upravljanje se provodi dokumentirano i sustavno u skladu s normom ISO 9001 i 5. provode se ostali oblici dokumentiranosti i sustavnosti.

Tablica rezultata istraživanja

Postoji li upravljanje informacijama	Odgovor				
	1.	2.	3.	4.	5.
kvalitete	7	5	2	5	0
sigurnosti	3	6	4	4	2
zaštite okoliša	5	5	4	3	2
društveno odgovorna poslovanja	6	5	2	3	3
Ukupno	21	21	12	15	7

Što se tiče područja upravljanja kvalitetom, najviše je bilo odgovorâ da informiranje uopće ne postoji ili da ispitanik nije upoznat s njime. Isto tako znatan je ukupan broj odgovorâ koji napućuju na to da je nešto dokumentirano samo formalno ali se ne provodi, ili se provodi iako nije formalno dokumentirano. Ukupno stanje iz područja upravljanja kvalitetom stoga je nepouzdan.

U području upravljanja sigurnošću stanje je nešto bolje, iako također ima najviše odgovorâ koji napućuju na to da je nešto dokumentirano samo formalno ali se ne provodi, ili se provodi iako nije formalno dokumentirano. Kao zaključak može se reći da je sustav informiranja u području upravljanja sigurnošću također nepouzdan.

U području upravljanja okolišem postojeće stanje slično je stanju u području upravljanja kvalitetom. Veliki broj odgovorâ odnosio se na to da sustav informiranja ili ne postoji ili ispitanik nije upoznat s njime, tako da je i za to područje ukupno postojeće stanje nepouzdan.

Društveno odgovorno poslovanje uz navedena područja obuhvaća i izvještavanje o financijskim pokazateljima, tako da su rezultati i za to područje bili očekivani. Ukupno postojeće stanje je nepouzdan. Analizirajući broj odgovorâ s ocjenom 4 i 5, vidljivo je da ipak postoje određeno upravljanje informacijama u HŽ Infrastrukturi, samo

što ono nije normirano i prepoznatljivo. Može se reći da se u HŽ Infrastrukturi puno toga radi i da se ulažu veliki naponi u mnogim područjima, ali da sve to sada nije prepoznatljivo jer način informiranja o društveno odgovornu poslovanju nije učinkovit.

Koraci prema poboljšanju postojećeg stanja

Prvi korak prema poboljšanju postojećeg stanja jest taj da se utvrde vrste odgovornosti društveno odgovorna poslovanja, i to:

- ekonomska odgovornost kojom se opisuje način na koji poduzeće stvara bogatstvo. To je dio Kontroling, koji se mora dobro pripremiti. Postoji više zakonskih okvira koji se odnose na financijsko poslovanje poduzeća.

- društvena odgovornost znači uključenost poduzeća u život zajednice te poštivanje ljudskih i radnih prava. Tu u obzir dolazi više organizacijskih jedinica (sustav upravljanja sigurnošću, zaštita na radu, sigurnost sustava, korporativne i promotivne komunikacije)
- ekološka odgovornost znači ugradnju novih ekoloških tehnologija te utjecaj poduzeća na okoliš. To je dio Zaštita okoliša i zaštita od požara.

Drugi je korak taj da se utvrdi način izvještavanja. U Općoj inicijativi za izvještavanje (GRI) nude se smjernice za izvještavanje o održivosti poduzeća, uključujući društvene i ekološke pokazatelje (www.globalreporting.org). Taj način uključuje također tri dimenzije poslovanja:

1. ekonomsku - na koji način poduzeće stvara bogatstvo
2. društvenu - društveno ulaganje poduzeća, njegova uključenost u život zajednice, poštivanje ljudskih i radnih prava
3. ekološku: ugradnja nove ekološke tehnologije te utjecaj vlastitih proizvoda i usluga na okoliš.

Treći korak jest taj da se navedena načela kombiniraju sa standardnim podatcima HŽ Infrastrukture kako bi se dobile upute koje informacije trebaju biti u izvještajima o održivosti. To se odnosi: na profil - to su podatci koji postavljaju opći kontekst za razumijevanje učinka organizacije (strategija, upravljanje):

- misija i vizija poduzeća
- politika i ciljevi društveno odgovorna poslovanja
- na pristup upravljanju - to su podatci koji govore o načinu kako se poduzeće bavi određenom temom:
- upravljanjem kvalitetom
- upravljanjem sigurnošću
- upravljanjem okolišem
- upravljanjem društveno odgovornim poslovanjem
- na pokazatelje učinka - to su pokazatelji koji se odnose na usporedive informacije o ekonomskom, ekološkom i društvenom učinku organizacije:
- realizacija financijskih ciljeva
- realizacija ciljeva društvena poslovanja
- realizacija ekoloških ciljeva.

Na temelju dobivenih rezultata istraživanja postojećeg stanja nameće se zaključak da pred HŽ Infrastrukturom postoji dobra podloga kako bi se aktivnosti usmjerile prema suvremenim zahtjevima o društvenoj odgovornosti. Tu je u prvom redu potrebno da se menadžment jasno opredijeli za uspostavu društveno odgovorna poslovanja. Podizanje svjesnosti o društveno odgovornu poslovanju moguće je postići uz pomoć stručnih osposobljavanja. Na taj način brzo bi se prepoznali veliki učinci koje organizacija provodi u svojem svakodnevnom poslovanju, a izvještavanje bi bilo na zadovoljavajućoj razini.

Udruga »Franak«

Malo o „švicarcima“

Nakon prvostupajnske presude, koju je sudac Trgovačkog suda u Zagrebu Radovan Dobronić donio 4. srpnja 2013., na Visokome trgovačkom sudu (VTS) u srpnju 2014. donesena je i pravomoćna presuda u kolektivnome sudskom procesu protiv osam banaka, koje su tužene zbog nezakonito ugovorenih promjenjivih kamata u svim kreditima ugovorenim između rujna 2003. i prosinca 2008. te zbog nezakonito ugovorene valutne klauzule švicarski franak (CHF) u svim kreditima.

Prvostupajnska presuda bila je potpuno u korist dužnika te bi, da je kao takva potvrđena, banke morale sve kredite ugovorene s valutnom klauzulom CHF reobračunati po tečaju CHF-a na početku otplate kredita, i to s fiksnom početnom kamatnom stopom.

Sudsko vijeće VTS-a nije u cijelosti potvrdilo presudu, nego je dođeno sljedeće:

- Preinačena je prvostupajnska presuda u dijelu koji govori o nišetnosti valutne klauzule CHF te je odlučeno da ta valutna klauzula ipak nije nišetna odnosno da je zakonito ugovorena.

- Odlučeno je da su promjenjive kamate nišetne od početka trajanja kredita te da takvo stanje traje i danas u Zagrebačkoj banci d.d., Privrednoj banci Zagreb d.d., Erste i Steiermärkische banci d.d., bankama Raiffeisenbank Austria d.d. i Hypo Alpe-Adria-Bank d.d., OTP banci d.d. te u Societe Generale-Splitskoj banci d.d., i to za sve kredite ugovorene u razdoblju od 10. rujna 2003. do 31. prosinca 2008.

- Preinačen je dio prvostupajnske presude o nišetnosti promjenjive kamate u Sberbank d.d. odnosno presuđeno je da su promjenjive kamate u toj banci ugovorene zakonito.

Što sve to znači konkretno za dužnike:

1. Pravomoćna presuda je primjenjiva, i po njoj dužnici na čije se kredite presuda odnosi odmah mogu poduzeti određene pravne korake.
2. Banke automatski po toj presudi ne moraju učiniti ništa.
3. Banke mogu predati na Vrhovni sud zahtjev za reviziju presude i zahtijevati da se presuda VTS-a preinači tako da povećane promjenjive kamate na kraju ipak vrijede.
4. Nije isključeno da će banke pripremiti određene modele za vraćanje novca, ako se odluče da neće tražiti reviziju presude na Vrhovnome sudu odnosno ako odluče da je pravomoćna presuda za njih prihvatljiva.
5. Ako dužnici pokušaju mirnim putem tražiti svoje preplaćene iznose kamata, a banke ne budu htjele postupiti po zahtjevu za vraćanje novca, svaki dužnik može odlučiti pokrenuti privatni tužbeni proces protiv banke u kojoj je podigao kredit, ali na temelju vlastite odluke, uz savjetovanje s odabranim odvjetnikom, zastupnikom na sudu.

Udruga »Franak« na svojim je internetskim stranicama pripremila predložke kojima se dužnici mogu obratiti bankama i zahtijevati vraćanje preplaćenih kamata te dodatno savjetuje kako postupiti u novonastaloj situaciji. Sve to dostupno je isključivo članovima Udruge. Dakle, ućlanjenjem u Udrugu »Franak« postaju dostupni podatci o postupanju prema bankama u vezi s pravomoćnom presudom.

Odvjetnički tim koji zastupa Savez udruga »Potrošač« u kolektivnome sudskom procesu protiv osam banaka priprema zahtjev za reviziju presude na Vrhovnome sudu. Zahtjevom će se tražiti i dokazati da je nišetna i promjenjiva kamatna stopa u Sberbanci te da je nišetna valutna klauzula CHF u svim kreditima ugovorenima u osam tuženih banaka.

Naime, Sberbanka je u kreditnim ugovorima navodila parametre o kojima ovisi veličina kamate, pa se tako u ugovorima navodi 3M CHF Libor (to je kamata koju banka plaća pri nabavi švicarskih franka) uvećan za troškove pribavljanja sredstava i kamatnu maržu kreditora. Međutim, kamata u tim ugovorima neodrediva je svim korisnicima kredita, jer je očigledno da se unatoč smanjenju vrijednosti Libora kamata povećavala, dok je druge veličine banka mijenjala samovoljno i netransparentno. Visoki trgovački sud nije analizirao način kako izračunati kamatu i to je glavni razlog zašto je propušteno da se i promjenjiva kamata u Sberbanci proglašni nišetnom.

U prilog tužitelju ide i presuda Europskoga suda pravde broj C-26/13 iz travnja ove godine. Dio presude ECJ-a koji govori o nepoštenome načinu ugovaranja valutne klauzule glasi: »2. članak 4. stavak 2. direktive 93/13 treba tumačiti na način da, kada je riječ o ugovornoj odredbi kao što je ona u glavnom postupku, zahtjev prema kojem ugovorna odredba mora biti jasno i razumljivo sastavljena podrazumijeva obvezu ne samo da konkretna odredba potrošaču bude gramatički razumljiva nego i da ugovor razvidno izloži funkcioniranje konkretnog mehanizma konverzije u stranu valutu na koji se poziva dotična odredba kao i odnos između tog mehanizma i mehanizma propisanog drugim odredbama koje se tiču isplate kredita, tako da potrošač na temelju točnih i razumljivih kriterija bude u stanju procijeniti ekonomske posljedice koje iz toga za njega proizlaze«. Nije jasno zašto VTS nije tu odredbu primijenio prilikom odlučivanja o nišetnosti ugovorene valutne klauzule, dok je s druge strane tu istu presudu ECJ-a citirao u dijelu u kojem ona govori o nepoštenosti ugovaranja neodredive promjenjive kamatne stope.

U Udruzi »Franak« uvjereni su da Vrhovni sud neće propustiti uvažiti presudu C-26/13 ECJ-a i u dijelu koji govori o valutnoj klauzuli.

Valja očekivati val zahtjeva dužnika korisnika kredita za vraćanje preplaćenih kamata upućenih prema bankama, a ako ti vandski zahtjevi ne urode plodom, vjerojatno će dužnici pokretati privatne sudske procese radi obeštećenja.

Ako bi Vrhovni sud potvrdio prvostupajnsku presudu odnosno ako bi preinačio pravomoćnu presudu VTS-a, to bi značilo da bi banke morale vratiti dužnicima oko 8,5 milijarda kuna preplaćenih rata zbog nišetne kamate i nišetne valutne klauzule CHF. U Udruzi »Franak« kažu da bi to bila prva i dosad jedina prava antirecesijska mjera u Republici Hrvatskoj, jer riječ je o novcu nezakonito uzetom od hrvatskih građana, o novcu koji bi zacijelo velikim dijelom bio plasiran u potrošnju, a time i u otvaranje novih radnih mjesta.

Mariazellerbahn

NÖVOG uložio 117 milijuna eura

Na primjeru austrijskog Mariazellerbahna opisan je uspješan primjer restrukturiranja lokalnih željezničkih pruga. Riječ je o uskotračnoj pruzi s kolosijecima širine 760 mm koja povezuje središte Donje Austrije s hodočasničkim odredištem Mariazell. Godine 2010. Austrijske savezne željeznice (ÖBB) prugu su predale na upravljanje lokalnoj prijevoznčkoj tvrtki NÖVOG i stvari su krenule nabolje.

Mariazellerbahn je uskotračna željeznička pruga s kolosijecima širine 760 mm u austrijskim pokrajinama Donjoj Austriji i Štajerskoj koja povezuje glavni grad Donje Austrije St. Pölten s važnim štajerskim hodočasničkim središtem Mariazellom. Mariazell je važno hodočasničko i turističko odredište koje od početka 19. stoljeća privlači velik broj posjetitelja. Pruga Mariazellerbahn izvorno je bila duga 153 km, od čega je 91 km činio tzv. glavnu prugu (St. Pölten – Ober-Grafendorf – Mariazell), a 62 km otpadala su na sporednu prugu koja je povezivala Ober-Grafendorf s gradićem Grestenom. Željeznička pruga Mariazellerbahn planirana je u 19. stoljeću kao pruga s kolosijecima normalne širine, no 1990-ih godina odlučeno je da je financijski opravdana isključivo izgradnja uskotračnoga kolosijeka širine 760 mm, s polumjerima zavoja od 80 m. Pruga je otvarana u fazama od ljeta 1898. do ljeta 1907., a odvojak za Gresten pušten je u promet 1927. godine.

Zanimljiva činjenica vezana uz Mariazellerbahn jest ta da se na toj pruzi vuča parnim lokomotivama zadržala vrlo kratko. Naime, godine 1907. postalo je jasno da s obzirom na opseg prometa željeznici Mariazell trebaju nove jake parne lokomotive. Suprotno toj ideji, mladi bečki željeznički inženjer Eduard Engelmann predložio je elektrifikaciju pruge sustavom izmjeničnog napajanja. U to vrijeme jedina željeznička pruga opremljena tim sustavom napajanja bila je austrijska pruga Stubaitalbahn u blizini Innsbrucka. Engelmannov prijedlog je prihvaćen i radovi na elektrifikaciji počeli su 1909. godine. Prva probna vožnja na elektrificiranoj dionici bila je organizirana 5. listopada 1905., a prva dionica s električnom vučom bila je dionica Laubenbachmühle – Wienerbruck koja je za promet otvorena 27. ožujka 1911. godine. Električne lokomotive kupljene prilikom elektrifikacije ostale su u redovitome prometu do 2013. i tako postale najstarije električne lokomotive u uporabi i električne lokomotive s najduljim radnim stažem uopće!

Godine 1922. željeznicu Mariazellerbahn preuzela je austrijska nacionalna željeznička tvrtka BBÖ (prije toga željeznicom je upravljala tvrtka Željeznice Donje Austrije). Nakon Anschlusa 1938. prugu je preuzela Njemačka željeznica (Deutsche Reichsbahn), a oštećena je u bombardiranjima u Drugome svjetskom ratu. Nakon rata upravljanje prugom ponovno su preuzele austrijske željeznice, a 1953. uvedeno je i novo označavanje vozila.

Dugoročni planovi o produljenju Mariazellerbahna prema jugu nikada nisu ostvareni, što je činjenica koja je pruzi zauvijek odredila lokalnu važnost. Produljenje je planirano preko štajerskog Seeberga do sjevernoga kraja željeznice Thörlerbahn u mjestu Au-Seewiesen, što je podrazumijevalo i probijanje tunela dugog 1900 m. Tim produljenjem Mariazellerbahn bi povezoao St. Pölten sa Kapfenbergom, gradićem koji se nalazi na pruzi Graz – Beč, nešto sjevernije od Bruck an der Mura.

Željeznica Mariazell podijeljena je na dva, prilično različita djela – na sjeverni dio od St. Pöltena do Laubenbachmühlea koji prolazi kroz riječne doline i na kojemu vlakovi mogu ostvariti veće brzine i južni od Laubenbachmühlea do Mariazella koji je vrlo zavojit i na kojemu vlakovi mogu voziti samo manjim brzinama. Uz to, glavna cesta St. Pölten – Mariazell prolazi dalje od pruge i vrijeme putovanja autobusom ili automobilom na relaciji St. Pölten – Mariaze-



ll bitno je kraće od putovanja vlakom. Pruga je nacionalizirana i 1960-ih godina austrijska nacionalna željeznička tvrtka ÖBB provela je ciklus ulaganja u željeznicu koja je počela stvarati ozbiljne gubitke.

Brzina je povećana ulaganjem u infrastrukturu: polumjeri zavoja na sjevernome dijelu pruge povećani su tako da je omogućena veća brzina vlakova. Uz to, u nastavku je ÖBB prilagodio vozni red i modernizirao postojeće lokomotive. Te mjere osigurale su dobar rad i poslovne rezultate željeznici do kraja 1980-ih godina. Godine 1988. zbog promjene u poslovanju velike pilane u Gußwerku obustavljen je prijevoz drva, što je ozbiljno ugrozilo teretni prijevoz na pruzi. Nakon toga je ÖBB teretni prijevoz ograničio na dionicu St. Pölten – Laubenbachmühle, a 1998. ga je definitivno ukinuo. Ukidanje profitabilnoga teretnog prijevoza izazvalo je ekonomske poteškoće i ÖBB je od 2000. počeo razmišljati o ukidanju pruge. Ta mjera bila je potaknuta ekonomskim poteškoćama, a osim toga odražavala je želju nacionalne tvrtke da male i lokalne željeznice prepusti na upravljanje manjim tvrtkama koje su vlasnički i financijski povezane s lokalnim vlastima.

Neelektrificirana dionica drastičnije je propadala od dionice St. Pölten – Mariazell. Naime, konkurencija autobusnog i automobilskeg prijevoza ondje je bila jača nego na glavnoj pruzi te željeznice i putnički prijevoz je od 1970-ih godina propadao. Suprotno glavnoj pruzi, na pruzi Ober-Grafendorf – Gresten teretni je prijevoz ostvarivao dobre poslovne rezultate i dionica Wieselburg – Gresten je 1998. pretvorena u normalnotračnu. Putnički prijevoz je u vrlo malom opsegu nastavljen do 2010. kada je definitivno ukinut.

U prosincu 2010. sustav željezničkih pruga Mariazellerbahn predan je u vlasništvo i na upravljanje lokalnoj prijevoznčkoj tvrtki NÖVOG. Tim činom završilo je dugo razdoblje upravljanja ÖBB-a prugom te je počelo novo, za sada vrlo uspješno razdoblje. Naime, NÖVOG je odmah nakon preuzimanja definirao ciljeve i strategije modernizacije pruge i prometa. Prema tim planovima, dionica Ober-Grafendorf – Gresten ostat će zatvorena, uz mogućnost da se na njoj organizira muzejska željeznica. Normalnotračnim dijelom te pruge vozit će austrijski nacionalni teretni prijevoznik

RCA. Dionica St. Pölten – Mariazell ostat će u redovitoj uporabi za putnički prijevoz, s time da će sjeverni dio pruge biti prilagođen prigradskome i lokalnome prijevozu koji mjesta uz trasu povezuje sa St. Pöltenom. Južni dio pruge koristit će se za prijevoz turista u planinske krajeve oko Mariazella. Ti ciljevi postići će se prilagodbom voznog reda i kupnjom novih udobnih željezničkih vozila.

NÖVOG je prugu i promet na njoj preuzeo iz nekoliko razloga. Prvi razlog bio je smanjenje gužve na cestama i broja prometnih zastoja i nesreća. Taj cilj ostvaruje se ponudom alternativnog prijevoza željeznicom. Uz to, ponudom željezničkog prijevoza planinarima i hodočasnicima nastoji se smanjiti broj individualnih vozila i autobusa u planinama. Ukupna investicija NÖVOG-a u Mariazellerbahn iznosit će 117 milijuna eura. Od tog iznosa 65 milijuna eura bit će uloženo u moderna željeznička vozila.

Godine 2011. raspisani su međunarodni natječaji za modernizaciju, od kojih je svakako najzanimljiviji bio onaj za kupnju novih vozila. NÖVOG je u međunarodnome natječaju specificirao kupnju devet novih elektromotornih vlakova i na njemu je pobijedila švicarska tvrtka »Stadler«. Tom pobjedom »Stadler« je ponovno dokazao da je gotovo jedina tvrtka koja se bavi gradnjom željezničkih vozila i specifičnih vozila prilagođenih posebnim kriterijima kupaca. Naime, vlakovi za Marzallerbahn morali su biti nestandardni, sa širinom kolosijeka od 760 mm i specifičnom širinom sanduka većom od 2500 mm. Zbog toga su trebali biti projekti-

rani prema posebnim načelima uz poštivanje vrlo niskog težišta. Također, vlakovi su trebali imati nestandardni sustav napajanja od 6,5kV i 25 Hz te veliku snagu koja bi osigurala da elektromotorna garnitura može vući od tri do četiri putnička vagona. Svi ti zahtjevi rezultirali su visokom cijenom od 7,2 milijuna eura po vozilu. »Stadler« je vozila projektirao prema modelu Alegria koji je projektirao i isporučio švicarskoj željezničkoj tvrtki RhB koja vozi na kolosijeku širine 1000 mm. Uz te vlakove isporučena su i četiri putnička vagona s panoramskim prozorima koji putnicima omogućuju vrhunski pogled.

Danas, četiri godine nakon što je NÖVOG preuzeo željeznicu Mariazell, na ponudi su satni taktni vozni red na dionici St. Pölten – Laubenbachmühle, dvosatni taktni vozni red na dionici Laubenbachmühle – Mariazell, nekoliko pari izravnih vlakova dnevno na dionici St. Pölten – Mariazell, velik i vrlo atraktivan putnički kolodvor Laubenbachmühle, uređeni i modernizirani kolodvori na pruzi, udobni elektromotorni vlakovi i različite verzije pretplatnih karata za redovite putnike, kao i integrirane karte za druge oblike javnog prijevoza.

Ogromno ulaganje tvrtke NÖVOG svakako će se isplatiti, izravno i neizravno, na području koje gravitira željeznici Mariazell, kao i čitavoj Donjoj Austriji, i svakako je ogledni primjer ulaganja u lokalnu uskotračnu prugu na kojoj nacionalni željeznički operator više nije vidio mogućnost ekonomski isplativog poslovanja.

Velika Britanija

Utakmica inozemnih ponuđača

TransPennineExpress (TPE) je ove zime počeo u redovitome prometu koristiti četverodijelne elektromotorne vlakove serije 350/4 Desiro UK. Ti vlakovi voze na prugama Manchester Airport i Manchester Piccadily – Glasgow Central i Edinburgh Waverly.

Dana 18. svibnja 2014. u promet je ušla čitava nova flota tih vlakova koja broji 10 vozila. Ti vlakovi na gore spomenutim prugama voze maksimalnom brzinom od 177 km/h.

Dana 15. srpnja objavljeno je da su na međunarodnome natječaju za kupnju 39 četverodijelnih električnih vlakova za uporabu na prugama željeznica London Overground za ponuđače odabrani



Vlak 378 218 klasičan je primjer »Siemensovih« vlakova Desiro

»Bombardier«, španjolski CAF, »Hitachi« i »Siemens«. Tu odluku donijela je i objavila središnja organizacija za promet u Londonu – Transport for London (TfL). Natječajnu dokumentaciju odabrane tvrtke TfL-u moraju isporučiti u jesen ove godine, a odluka o najboljem ponuđaču bit će donesena 6. svibnja 2015. godine. Isporučka vlakova predviđena je od ljeta 2017. do proljeća 2018. godine.

Od 39 naručenih vlakova 31 će voziti na liniji London Overgrounda od kolodvora London Liverpool Street do Enfield Towna, Cheshunta (preko kolodvora Seven Sisters) i Chingforda, kao i na pruzi Romford – Upminster. Preostalih osam vlakova koristit će se na pruzi Gospel Oak – Barking na istoku londonske konurbacije koja će biti elektrificirana u ljeto 2017. godine.

Analitičari željezničkog prometa ističu prednosti i mane pojedinih odabranih proizvođača, ne donoseći konačan sud. »Bombardier« ima velike pogone u Velikoj Britaniji i eventualan gubitak tog posla možda bi ga naveo na njihovo zatvaranje i ukidanje niza radnih mjesta. To je svakako ono što politika ne želi! CAF nema jasnu poziciju u Velikoj Britaniji i pretpostavlja se da njegova ponuda ne stoji osobito dobro, za razliku od ponude japanskog »Hitachija« koji je željeznicama u Velikoj Britaniji već isporučivao jedan tip vlakova za brzi promet s kojim su Britanci vrlo zadovoljni. Ta činjenica »Hitachiju« omogućuje dobru poziciju u daljnjem odlučivanju. »Siemens« isporučuje brojna vozila Ujedinjenom Kraljevstvu i ima izvrsnu poziciju na tržištu, što je svakako ogromna prednost. Nedostatak je činjenica da bi »Siemens« Britaniji isporučio gotove vlakove te u samoj proizvodnji ne bi otvorio ni jedno novo radno mjesto. Treba napomenuti da se Velika Britanija u nedavnoj prošlosti svrstala u red zemalja koje nemaju vlastitu željezničku industriju i time je otvorila vrata isporuci željezničkih vozila velikih proizvođača poput »Siemensa« i »Bombardiera«.

Između Njemačke i Wrocława prestaju voziti EC vlakovi

Njemačka željeznica (DB) i Poljske državne željeznice (PKP) objavili su da se željeznička veza Hamburg – Berlin – Wrocław ukida u prosincu ove godine, a bit će nadomještena DB IC autobusom koji je uveden u promet lipnju 2013. i vozi znatno brže od vlaka zbog novosagrađene autoceste u Poljskoj.

EC vlak Hamburg – Berlin – Wrocław je do prosinca 2012. vozio do Krakova, a nosi naziv »Wawel«, prema uzvisini na kojoj je Krakov sagrađen. Vlak je prestao voziti do Krakova zbog velikih radova na rekonstrukciji pruge između Krakova i Opola.

Novi vlakovi »Naviland Carga«

Tvrtka »Naviland Carga«, koja je dio Francuskih državnih željeznica (SNCF), a specijalizirana je za prijevoz brodskih kontejnera, počela je prevoziti posebne 12,2 m duge kontejnere za tvrtku »ECS European Containers« koja ima velika skladišta u Zeebruggeu. Novi vlak za prijevoz tih kontejnera »Naviland Carga« uveo je u promet na relaciji Dijon Gevrey – Zeebrugge 19. svibnja. U Zeebruggeu većina se kontejnera pretovaruje na brodove i prevozi u Veliku Britaniju i Irsku. Vlak vozi jedanput tjedno – utorkom kreće iz Dijona, a subotom iz Zeebruggea. Glavni korisnik kontejnera je tvrtka »PepsiCo.«.

Rabljene lokomotive za »Floyd«

Mađarski privatni operator »Floyd« počeo je posuđivati lokomotive iz Rumunjske. Naime, taj operator posjeduje određeni broj rabljenih dizelskih lokomotiva serije 56 iz Velike Britanije koje su preteške za određene pruge na kojima operator vozi. Uz to, operator »Floyd« je 2013. prodao dvije rumunjske dizelske lokomotive serije 060DA rumunjskim tvrtkama, no sada je prisiljen iste takve lokomotive posuđivati od rumunjske tvrtke »Constantin Grup«. Lokomotive 60-0936 i 60-1567 su u »Floydov« depo na kolodvoru Budimpešta-Keleti stigle u lipnju ove godine i od tada su stalno u uporabi.

Novi teretni vlakovi Rail Onea

Dana 22. ožujka talijanska željeznička tvrtka »Rail One« u promet je uvela intermodalni teretni vlak koji vozi na relaciji Maddaloni – Marcianise (Italija) – Sławków (Poljska). Ta relacija duga je oko 1800 km, a vlak vozi kontejnere talijanske tvrtke »Stante Logistic«. Usluge te tvrtke koristi uglavnom talijanska automobilska industrija FIAT koja prevozi automobilske dijelove iz svojih pogona u Pomigliano d'Arco blizu Napulja do grada Tychy u Poljskoj. Te vlakove prevlače lokomotive tvrtke »Rail One« u Italiji, LTE u Austriji i Češkoj i »Rail Polska« u Poljskoj. Očekuje se da će već ove godine ti vlakovi početi voziti dva ili tri puta tjedno.

DB počinje voziti na relaciji Köln – Turska

Dana 7. lipnja »DB Schenker« počeo je voziti dvaput tjedno vlak na relaciji Köln Niehler Hafen/Westkai – Cerkezköy za tursku špeditorsku i prijevozničku tvrtku »Ulusoy Logistics«, koja surađuje s tvrtkom »Allport Cargo Services«. Od kraja ljeta 2014. na toj se relaciji planiraju u promet uvesti četiri vlaka tjedno. Putovanje tog vlaka traje od pet do šest dana. Vlak vozi kroz Njemačku, Mađarsku, Rumunjsku i Bugarsku, a vuku ga lokomotive »DB Schenker«, »Lokomotiona« u Austriji i Turskih državnih željeznica (TCDD) u Turskoj.

Kreditori prijete BDŽ-u

Nekoliko banaka koje su Bugarskim državnim željeznicama (BDŽ) odobrile kredite vrijedne 76,7 milijuna eura dogovorilo je 26. svibnja niz kaznenih mjera za BDŽ. Ako BDŽ ne podmiri dugovanja, mjere podrazumijevaju oduzimanje 25 vlakova Desiro i 3407 teretnih vagona. BDŽ je kreditom kupio 25 vlakova Desiro, od kojih je prvi isporučen 23. siječnja 2005. godine. Budući da su loše održavani, danas prosječna cijena tih vlakova iznosi samo od 1,5 do dva milijuna eura. Spominje se da bi mađarsko-austrijska tvrtka »GySEV« mogla biti zainteresirana za kupnju tih vlakova.

Novi »Eurostarovi« vlakovi na ispitivanju!

U lipnju je tvrtka »Eurostar« počela ispitivanje jednog novog i jednog moderniziranog vlaka iz svoje flote. Treći od naručenih 10 vlakova serije e320 Eurostar 4005/4006 »Siemens« je isporučio »Eurostaru« u svojem ispitnom centru u Wildenrathu 15. lipnja, a nakon toga ga je »Eurostar« počeo ispitivati u sjevernoj Francuskoj. Od 16. do 22. lipnja »Siemens« i »Eurostar« su vlak ispitivali na prugama oko Lillea, Calaisa i LGV pruzi Rhine – Rhone. U isto vrijeme »Eurostar« je počeo testirati i modernizirani vlak 3015/3016 na pruzi Lille – Calais LGV i pruzi Calais – London St. Pancras.

Prodor »Stadlera« na Istok

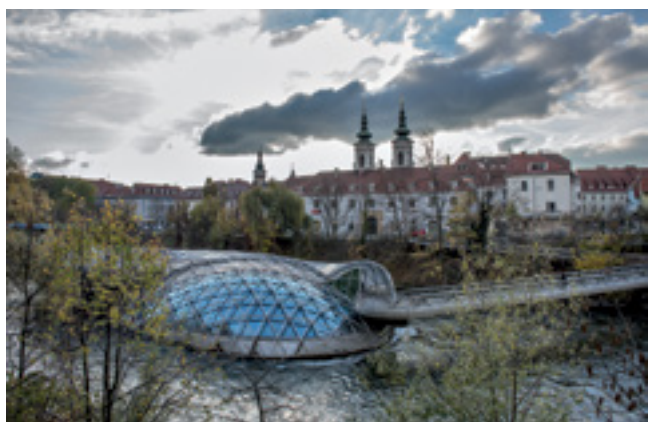
Švicarska tvrtka »Stadler« je 13. lipnja objavila svoje poslovne rezultate za 2013. godinu i prezentirala svoje planove širenja u idućem periodu. U 2013. »Stadler« je potpisao narudžbe ukupne vrijednosti 2,6 milijardi švicarskih franaka.

Jaki švicarski franak prisiljava »Stadler« na osvajanje novih tržišta, osobito onih u istočnoj Europi, bivšem Sovjetskom savezu i arapskom svijetu. Godine 2014. ta je tvrtka otvorila nove pogone u Minsku, a trenutačno proizvodi i nove katne vlakove za rusku željezničku tvrtku »Aeroexpress«. Uz to, nekoliko dana prije prezentacije »Stadler« je sa Željeznicama Azerbajdžana (ADY) potpisao ugovor o izgradnji 30 putničkih vagona vrijedan 120 milijuna švicarskih franaka. Vagoni, koje će »Stadler« sagraditi u svojim švicarskim pogonima u gradu Altenrheinu vozit će na relaciji Baku Tbilisi – Kars – Istanbul i bit će opremljeni posebnim postoljima s promjenjivom kolosiječnom širinom (1435/1520 mm).

Posjetite Graz

Grad usko povezan s hrvatskom poviješću

Graz. Ma odakle sad Graz? Pa ne skitam li se i ne »fotkam« po Hrvatskoj? Jest, ali budući da se za koji dan u Zagrebu otvara trgovina koja je mnoge ljude s ovih prostora godinama odvlačila u taj austrijski gradić, mislim da je Graz zaslužio da se na nj osvrne i na drugačiji način a ne samo kao na šopinško odredište. Budući da više neće biti potrebe da se u Graz odlazi po namirnice i pokućstvo, možda neki konačno produže do središta glavnoga grada austrijske pokrajine Štajerske kada se zateknu u njemu. Graz ima i slovenski i hrvatski naziv, Gradec odnosno Gradac. S 250 tisuća stanovnika, od kojih je oko pet tisuća Hrvata, Graz je drugi po veličini grad u Austriji. U Graz sam dolazio godinama. Jedno vrijeme po kavu, rižu i *Milku*, a poslije u Metro po planinarsku opremu i filmove za fotoaparat, pa sam onda skoro jedno desetljeće dolazio službeno bar jednom na mjesec.



No, tek prije desetak godina stao sam i prošetao središtem Graza. Tada je Graz bio središte europske kulture - *Kulturstadt 2003*. Te je godine u samom središtu pitoma Graza završen i »svemirski brod«, muzej moderne umjetnosti, koji je svojom arhitekturom i posebnošću neke privlačio, a neki su se zgražali nad tom građevinom. Ni danas nije drugačije. Američki arhitekt Vito Acconci tom je prigodom na Muri projektirao umjetni otok, *Murinsel*, s igralištem, kavanom i kazalištem.

Graz je povijesno prepleten s hrvatskim krajevima. Od samih početaka sjeverni dio Gradečkog polja bio je nastanjen Slavenima, a tek poslije onamo su se nastanili Nijemci iz Bavarske, pa se kroz povijest zvao i Bayerisch-Grätz. Bio je i prijestolnica u habsburško doba, iz njega se vladalo vojnom krajinom i pokrajinom Slavonijom, ali i utvrdama Varaždinom, Koprivnicom, Križevcima i Ivanićem. Nakon II. svjetskog rata Graz se razvojem obrtništva i industrije pretvario u prometno središte. Danas Graz najviše zarađuje od turizma, iako je i dalje snažno trgovačko središte i ima jaku autoindustri-

ju. Najvjerojatnije je i u vaš automobil ugrađen dio koji je došao iz tvornice *Magna Steyr* u Grazu. Negdje sam čuo ili pročitao da je iz te tvornice potekao golemi broj patenata koji se iskorištavaju u autoindustriji.

Graz je poznat po svojim sajmovima i njima privlači turiste. Ako odete na neki od sajmova, tada obavezno posjetite stadion »Arnold Schwarzenegger«, nazvan po možda najpoznatijem Štajercu rođenom u okolini Graza. Podatak koji možda niste znali o Grazu jest taj da je to i sveučilišni grad. Graz ima šest sveučilišta s oko 50 tisuća studenata, a 80 posto njih jesu stranci.

No vratimo se znamenitostima Graza. Samo gradsko središte vrlo je simpatično. Ima gomilu galerijâ, muzeja i sličnih umjetničkih ustanova te očarava prekrasnim i zanimljivim pročeljima u raznim bojama. Prošećite



do Mure, svako se zaustavi na već spomenutom umjetnom otoku, pa izvana i iznutra obidite muzej moderne umjetnosti. Naravno da je i šetnja na Schlossberg obvezna. Predlažem uspinjanje uspinjačom i hodanje, a spuštanje dizalom u stijeni. S brijega puca prekrasan pogled na grad te na *Uhrturm* (toranj sa satom), koji je jedan od gradskih simbola. Ondje se nalazi i dvorac Egenberg koji je pod UNESCO-vom zaštitom.

Kada se spustite u gradsko središte, prođite kroz zgradu štajerskoga parlamenta, prošećite botaničkim vrtom, razgledajte crkvu Srca Isusova sagrađenu u neogotičkom stilu i s tornjem od 109 metara koji je treći po visini u Austriji. I na kraju na glavnom trgu kušajte njihove kobasice, ali nemojte se prekasno odlučiti da pojedete što jer se štandovi zatvaraju u 20 sati.

Ako u Graz više ne dolazite zbog šopinga, preporučujem da ga posjetite kao turističko odredište. Doduše, fotografi će zasigurno odlaziti na fotosajam. Graz je proglašen i UNESCO-vim gradom dizajna, uvijek je pun dobrih koncerata, izložaba i drugih zbivanja.

Nova Gvineja

Pleme Korwai

Pripremajući se da posjetim, kako se čini, jedno od posljednjih plemena na svijetu koje u svojoj kulturi ima uvriježen ritualni kanibalizam, padala su mi svakakva pitanja na pamet. Može li u 21. stoljeću, sa svim blagodatima civilizacije i globalizacije, uopće postojati zajednica toliko izolirana i drukčija od svih ostalih? Ako može, koliko ju je tada sigurno posjetiti? Ili da pojednostavim, koliko lud trebaš biti da ideš tamo? Vrteći ta pitanja u glavi i nakon intenzivnih tromjesečnih priprema za ekspediciju, spakirala sam ruksak, isključila mobitel i s dvoje sputnika krenula na put...



Nova Gvineja drugi je najveći otok na svijetu. Teritorijalno podijeljen na dva dijela, sa zapadne strane na indonezijsku pokrajinu Papuu, a s istočne na državu Papua Novu Gvineju, velikim dijelom prekriven je neprohodnom džunglom. Sletivši u Dekai, malen grad smješten na rijeci Brazza, bili smo na samom rubu guste prašume. Ceste u okolici ne postoje i dolazak ovdje moguć je samo malim zrakoplovom. I to ne bilo kad. Velike vremenske promjene diktiraju tempo i način života pa se na dolaske ili odlaske može čekati i po nekoliko dana. Omamljeni sparinom i nevjerovatnom vlagom koja nas je zapljusnula odmah po izlasku iz aviončića, zaputili smo se prema motornom kajaku pored kojeg je čekao vodič Agus s još dva muškarca. Dobrodošli! Ovo će biti vaša kuća narednih dana – rekao je pokazujući brod.

Kratki pogled na vozilo s kojim krećemo u najveću avanturu života jasno je davao do znanja o kakvom se pothvatu radi. Drveni desetometarski kajak, s četiri reda dasaka za sjedenje i utovarenom prtljagom na pramcu, bio je all inclusive. Puna dva dana vožnje po rijeci, koliko je trebalo da dosegneмо točku od koje kroz džunglu krećemo pješice, on je bio mjesto gdje smo zajedno obavljali sve dnevne radosti. Doručak, ručak, večeru, druženje i nuždu. Doduše, kad je u pitanju bilo ovo potonje, ostali sudionici ekspedicije iz pristojnosti bi lagano okrenuli glavu.

No, to nije sve... U ponudu broda neplanirano je bilo uključeno i tuširanje. Iako je službeno bila sušna sezona, kiša nas je u prosjeku prala tri puta dnevno. Trenuci između pljusnuta bili su rezervirani za sušenje stvari i pokušaj izbjegavanja razornog ekvatorskog sunca obilnim mazanjem kremom za sunčanje. Osim povremenih prepreka na putu kada bi nam se prašumsko raslinje zapetljalo za motor, vožnja se

zaustavljala samo noću. Ulogorili bi se u nekom od sela na koje smo nailazili, podigli šatore i crveni kao rakovi pokušavali zaspati. Napokon je svanuo i dan Dž. Iskrcaj na kopnu i pohod pješke kroz džunglu. Uz Agusa, s nama je bio i Wayap, rođeni pripadnik jednog klana plemena Korowai, koji je prije nekoliko godina došao u civilizaciju. Naučio je indonezijski jezik i tako preko Agusa postao glavna spona u komunikaciji između nas i Korowaja. U posljednjem selu koje smo dosegli brodom odabrao je četvoricu nosača i poveo veselu povorku u prašumu.

Prvih stotinjak metara bili su najzanimljiviji. Pokušavajući izbjeći upadanje u duboko blato, hopsali smo džunglom kao po jajima i izazivali podsmijeh bosonoge ekipe koja je očito imala malo brži tempo u planu.

Nema šanse da barem jednom ne propadnete do struka u blato na ovom putu, tako da to slobodno možete odmah učiniti pa da ubrzamo – dobacio nam je Agus smijući se.



Jel ima pijavica? – bilo je prvo što mi je palo na pamet.

Da. Ali one nisu problem. Čuvajte se komaraca, zbog malarije.

Namazali smo se s Autanom... Koliko imamo do sela? – zanimalo me.

Ovakvim tempom nećemo stići danas i morat ćemo prenočiti, ali ako se jako požurimo mogli bi doći za nekih devet sati.

Mislila sam da je to dobra fora pa sam opalila šprint u uvjerenju da ćemo tako brže stići.

Nakon deset sati neprestanog hoda, gladi, umora, boli, tjeranja komaraca, čupanja iz blata i konstantnog skidanja pijavica sa cijelog tijela, bila sam već potpuno izvan sebe. Možda se i ti, dragi čitatelju, pitaš kojeg mi je to vraga uopće trebalo. Da budem iskrena, nemam pojma. U moru različitih zaključaka, od toga da sam totalni idiot pa nadalje, i to pitanje mi je odzvanjalo u glavi još narednih sat vremena. A onda sam začula najdivnije riječi na svijetu...

Stigli smo!!! – zaurao je Agus, pokazujući prstom u dvadesetak metara visoku kućicu u krošnji drveta koja se nazirala u daljini.

Odjednom kao da je netko upalio svjetlo i gumicom izbrisao svu patnju koju sam proživljavala. Ja sam napokon tamo!

U selu se nakratko zaustavio život. Zbunjeni pogledi lijepili su se po nama sa svih strana. Nekoliko muškaraca nižeg rasta i, rekla bi, tridesetih godina, odmah su krenuli do nas. Po njihovoj reakciji vidjelo se da su jako iznenađeni. Mada, nisam sigurna da li su bili više iznenađeni od mene. Iako sam se bojažljivo nadala da ću imati sreću upoznati kulturu lišenu modernih tekovina, prizor oko mene potpuno me zapanjio. Odjeveni samo u tanki pojas od trave svezane oko struka i s minijaturnim pokrivalom za penis, bosonogi i s probušenim nosnicama iz kojih su virile životinjske kosti, izgledali

su kao da ne pripadaju ovom vremenu. Wayap je odmah započeo komunikaciju i krenuo objašnjavati tko smo i zašto smo tu.

Nisu pokazivali posebni interes za našu odjeću, kao niti za kameru ili fotoaparati. Vjerojatno su im ti predmeti bili previše apstraktni pa su više pažnje posvećivali našim pokretima i govoru. Šutke su nas promatrali dok smo pričali o tome gdje ćemo prenočiti.

Jel' možemo gore, u kućici na drvetu? – uzbuđeno sam predložila. Gore? Ti se šališ. – u nevjerici me pogledao Agus.

Zašto ne? Ako smijemo ja bi to jako željela.

Kako se misliš popeti gore? Po ovim improviziranim ljestvama od trave i drveta?! Pa kuća se nalazi na visini od dvadeset metara! Labilna je i sve se odranja, opasno je!

Pa kako onda oni spavaju gore? – bila sam uporna.

Oni cijeli svoj život provode na drveću i jako su spretni penjači. Ne, ne mogu ti to dopustiti, previše je opasno. – odrješito je rekao.

Nakon otprilike pola sata popela sam svoju prvu stepenicu na putu do krošnje drveta gdje ću provesti noć. Iako je i dalje negodovao, uz odobrenje Korowaja ipak me morao pustiti da se popnem u kućicu. Uz pomoć nekoliko muškaraca iz sela koji su nosili prtljagu, gore se zapalila i vatra. Ubrzo nam se pridružio i Agus.

Ne mogu vjerovati da si me na ovo nagovorila – smijao se ulazeći u skučen prostor i pogledom tražio za šta da se uhvati.



- Ne ubijaju i ne jedu ljude iz gladi, nego ritualno. Ako se netko razboli i umire, a da nije od starosti ili nekog njima objašnjivog razloga, smatraju da je tijelo te bolesne osobe zauzeo zli duh, Khakhua, vještac iz susjednog klana. Prije nego što bolesna osoba umre, šapne ime tog vješca koji ju je zaposjeo i tada se otvara lov na glavu tog čovjeka.

- Kad se to zadnji put dogodilo ovdje? – bila sam znatiželjna.

- Prije dva dana.

Nakon što sam saznala da ga konzumiraju tako što otvore tijelo i izvade meso koje pojeduju, zanimalo me koji su dijelovi ljudskog tijela najfiniji.

Guza i dlanovi. Imaju okus po svinjetini. – rekao je Agus polako se dižući da nas pozdravi.

Lijepo spavajte, prijatelji moji, vidimo se ujutro.

Zoru smo dočekali budni. Osim posebnog uzbuđenja zbog činjenice što nas troje sami i bez ikakvog oružja spavamo iznad sela ljudoždera, tokom noći nas je veselilo i klimanje kućice. Prozračan kakav je bio zbog rasporeda daščica, pogotovo na podu, naš novi dom nije trpio ni najmanji trzaj. Pokušavajući se ustati ujutro, slučajno sam rukom odvalila komad drvenog zida. Taj se prizor posebno svidio Agusu koji je od dolje sve to promatrao čekajući nas da se spustimo



Sad će donijeti hranu. Pojedemo i nakon toga se spuštam dolje. Ne pada mi na pamet ovdje spavati. – nadovezao se.

Nikad do sad još nisam jela nešto što ima okus po pepelu, pa mogu reći da mi je sago bio zanimljiva večera. Unutrašnjost palme koja se posebnom procedurom obradila kako bi se od nje dobilo brašno, glavna je hrana plemena Korowai. Loptice zgrušanog sago pržile su se na vatri i potom pocrnjele vadle i prosljeđivale iz ruke u ruku da svatko malo otrgne. Negdje usred večere, poveo se razgovor o kanibalizmu.

Jedu li oni još uvijek ljude? – pitala sam.

Pomalo iznenađen pitanjem u tom trenutku, Agus se obratio Wayapu da pita dvojicu pripadnika plemena koji su s nama jeli.

Da, ali ne često. – prosljedio je.

Kako to misliš? Zašto?

Čekajući odgovor, razmišljala sam o priči koju sam prije puta, na jednom ručku s prijateljima, čula u Zagrebu. Prijatelj se kune da je istinita, čak navodno poznaje nekog tko je jako dobar s muškarcem kojem se dogodilo nešto nevjerovatno. Dakle, priča ide ovako... Frajer i njegov kompić, obojica avanturisti iz Slovenije, prije nekih petnaestak godina odlučili skoknuti malo do Papua Nove Gvineje. Znači na isti otok gdje se i mi nalazimo, samo nekih stotinjak kilometara istočnije. Namjerno ili ne namjerno, dospiju u džunglu kod plemena koje ih primi s velikim gostoprimstvom. Večer prolazi idilično, vatrice, klopica itd. Dečki odu na spavanje. Ujutro se ovaj jedan budi, a frenda mu nema. Misli si, valjda je otišao na pišanje. No nešto ga dugo nije bilo, a onda je pronašao njegov sat...

U daljnjem razmišljanju o tome da li to zaista može biti istinita priča da se Slovenac vratio kući solo, prekinuo me Agus:

i krenemo u lov s pripadnicima plemena. No, ispalo je da to nije neki veliki problem. Pokazali su mi kasnije kako ga poprave za pet minuta; par novih daščica koje povežu travkama i stvar je riješena. Odlazak u džunglu odvija se po strogo određenim pravilima. Bez obzira radi li se o lovu ili samo posjeti susjednog klana, uvijek se odlazi potpuno naoružan. Svaki Korowai uzima luk i posebne strijele: za divljač, ribe i ljude. Najzanimljivije su ove za ljude. Napravljene od kosti, nazubljene su tako da njihovo izvlačenje žrtvi uzrokuje strašne muke. Ratuje se često, ali uvjeravaju nas da je situacija trenutno vrlo stabilna i da nema mjesta brizi. Kimnuli smo glavom i pošli za njima...

Skoro stopostotna vlaga i poludnevno pješačenje u potrazi za nekom lovinom učinili su svoje. Po povratku sam bila toliko iscrpljena da sam se jedva oprala u obližnjoj rijeci. Točnije, jedva sam se iščupala iz vode koja me ponijela kad sam se, u pokušajima da se proplahnem, poskliznula niz improvizirane stepenice od blata. Uhvatila sam se za granje koje je raslo uz rub i, neplanirano smočivši kosu, nekako izvukla van. Dovukavši se do kućice na večeru, zaspala sam kao beba.

U šest dana provedenih s Korowaima, nisam se našla na njihovom jelovniku. Ali sam naučila neke stvari. Možda nemaju kredite, nabriane aute ili facebook profile. Možda nikad nisu čuli za svjetsku finansijsku krizu. Možda ne poznaju stres, nervozu, rokove, i samo žive u skladu s prirodom. Kad nestane džungle, nestat će i njih. Upijajući posljednje mirise i zvukove istinske divljine, oslobođene svih bolesti modernog svijeta, navukla sam vlažne tenisice i krenula natrag. U civilizaciju...

Izgradnja zgrade MÁV-ove prometne uprave u Zagrebu

Velebna palača sagrađena za godinu i pol

Današnja upravna zgrada HŽ Infrastrukture d.o.o. u Mihanovićevoj ulici u Zagrebu dovršena je krajem srpnja 1903. kao zgrada zagrebačke Prometne uprave Kraljevskih ugarskih državnih željeznica (MÁV). Radovi na njezinoj izgradnji počeli su u siječnju 1902. i bili završeni, čak i za današnje pojmove, u rekordnom roku od samo jedne i pol godine.



Do 1873. u Hrvatskoj je za promet otvorena jedna od najvažnijih pruga koja je presudno utjecala na daljnji razvoj željeznica u nas. Bila je to pruga (Budimpešta) - Zákány - Zagreb - Karlovac - Rijeka, koja je u promet puštena po etapama. Njezina prvu dionicu od Zagreba do Karlovca u duljini od 53 km u promet je 1. lipnja 1865. predalo privatno austrijsko Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica (skraćeno: Društvo južnih željeznica). Drugu i treću dionicu sagrađile su Kraljevske ugarske državne željeznice (MÁV), i to tzv. žakanjsku prugu od Zákány preko Koprivnice do Zagreba (100,8 km), koja je za promet otvorena 4. siječnja 1870, kao i prugu Karlovac - Rijeka (176,5 km), koja je u promet predana 23. listopada 1873. Odmah od početka upravu (ondašnjim rječnikom: upraviteljstvo) tzv. žakanjsko-zagrebačke željeznice ili južne pruge (gledano iz Budimpešte) MÁV je smjestio u Zagrebu. Na čelu upraviteljstva MÁV-ove južne pruge bio je Leopold Czermak, a njegov ured od 1. svibnja 1877. nalazio se na II. katu kuće u Ilici br. 12 (Baumgätnerova kuća).

Budući da se s vremenom mreža željezničkih pruga povećavala, radi lakšeg upravljanja izvršnom službom bilo je potrebno preustrojiti upravu u Zagrebu. To je učinjeno 1. siječnja 1881. Prometna uprava Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu (mađarski: *Magyar királyi államvasutak uzletvezetőseg Zágráb*, njemački: *Königliche ungarische Staatseisenbahnen-Betriebsleitung in Agram*) preustrojena je kao upravno tijelo nad MÁV-ovim južnim prugama radi lakšega nadzora nad poslovanjem svih jedinica njezine vanjske izvršne službe. Krajem 1880. uredske prostorije MÁV-ove zagrebačke prometne uprave nalazile su se na III. katu palače grofa Burattija na Zrinjskom trgu br. 3.

Na današnju lokaciju u Mihanovićevoj ulici 12 MÁV-ova zagrebačka prometna uprava preselila se 1903. i ondje se nalazila sve do kraja I. svjetskog rata i raspada Austro-Ugarske Monarhije u listopadu 1918. U nastavku je ukratko prikazano kako je ondašnji dnevni tisak popratio pripreme za izgradnju zgrade MÁV-ove zagrebačke prometne uprave te sâm dovršetak izgradnje. Ne računajući sta-

noviti misaoni napor, čitatelji će imati prigodu uživati u ondašnjem hrvatskom jeziku.

Zgrada za prometnu upravu kr. željeznica. *Preuzvišeni gospodin kr. ugarski ministar trgovine naredbom svojom od 7. kolovoza o. g. odobrio je uspjeh kod ovdješnjeg prometnog upraviteljstva kr. državnih željeznica dana 28. lipnja o. g. održane jeftimbene razprave glede nabave zemljišta za gradnju nove zgrade za prometnu upravu kr. državnih željeznica u Zagrebu, te prihvatio ponudu občine grada Zagreba, koja se je izjavila pripravnom kr. državnim željeznicama u tu svrhu ustupiti potrebnu površinu od svojih zemljišta u Mihanovićevoj ulici između Gajeve i Preradovićeve ulice za cieniu od 30 for. po četv. hvatu na duljinu od 30 metara od građevnog pravca, a ostalo po 5 for. po četvornom hvatu. Potrebna površina zemljišta za ovu zgradu ustanovljena je sa 1000 četvornih hvati, pa će se glede sastava ugovora između kr. državnih željeznica i gradske občine odmah shodno odrediti. Kupovina za zemljište platit će se gradskoj občini 30 dana nakon što kr. ug. ministar trgovine sklopljeni kupoprodajni ugovor odobri. Revnom nastojanju gosp. gradskog načelnika Adolfa pl. Mošinskoga imademo zahvaliti, da je ovo po napredak i razvitak grada dosta važno pitanje tako brzo i po grad povoljno riješeno. (NN br. 200 od 1. rujna 1900, Zagreb)*

Zgrada za prometnu upravu kr. drž. željeznica. *Jučer je podpisan kod gradskoga poglavarstva ugovor, prema kojem gradska občina prodaje kr. državnim željeznicama gradilište za zgradu njihove ovdšašnje prometne uprave. Gradilište nalazi se u Mihanovićevoj ulici između produljene Gajeve i Preradovićeve ulice. Čim ugovor po kr. ug. ministarstvu trgovine odobren bude, predat će se zemljište u posjed kr. državnih željeznica i izplatiti ugovorena kupovna. Samom gradnjom kani se započeti već u proljeće. (NN br. 6 od 8. siječnja 1901, Zagreb)*

Zgrada za upravu državnih željeznica. *Kako je već javljeno bilo, kani uprava ugar. državnih željeznica na prostoru između Mihanovićeve, Haulikove i Gajeve ulice sagrađiti prostranu palaču za svoje urede, koji se nalaze sada u kući društva sv. Jeronima na trgu Franje Josipa. (NN br. 38 od 15. veljače 1901, Zagreb)*

Sgrada za prometnu upravu državnih željeznica. *Gradnja ogromne sgrade za prometnu upravu državnih željeznica povjerena je domaćoj našoj poduzetničkoj tvrdci »Pilar, Mally i Bauda«. Sgrada će imati tri pročelja, i to glavno u Mihanovićevoj ulici u duljini od 91 metra, jedno u Haulikovoj (produljenoj Preradovićevoj) ulici u duljini od 36,24 met. i jedno u Gajevoj ulici u duljini od 41,47 met. Sgrada za prometnu upravu gradit će se tako, da će se moći na njoj nadozidati još i treći kat, kada to bude potreba iziskivala. Pročelja sgrade, naročito glavno, bit će bogato i ukusno urešena, a osobito se iziće na nacrtu glavni ulaz sa Mihanovićeve ulice. Sa prvim radnjama, kao dovozom građevnoga materijala, kopanjem temelja itd., započeti će se već za koji dan, pa će ovako mnogim radnicima i težacima biti zajamčena zarada gotovo za svu godinu. (NN br. 7 od 10. siječnja 1902, Zagreb)*

Stanbena dozvola. *Jučer je povjerenstvo, sastavljeno od činovnika kr. zemaljske vlade, gradskih zastupnika i činovnika, te izaslanika prometne uprave državnih željeznica, pregledalo novu zgradu prometne uprave između Mihanovićeve, produljene Gajeve i Haulikove ulice i sve u redu pronašlo, tako te za izdavanje stanbene dozvole ne ima zapreke. Povjerenstvenom pregledanju prisustvovali su i građevni poduzetnici Pilar, Mally i Bauda. (NN br. 165 od 22. srpnja 1903, Zagreb).*

/Zaboravljeni krajevi i njihove željeznice



/ Foto: Wolfgang Kraus

