

ŽELJEZNIČAR

BROJ 837 || KOLOVOZ 2015.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Potpisani ugovori o izgradnji
nove pruge
Gradec – Sveti Ivan Žabno

4

INTERVJU - Danijela Poljak

Promjenama do
većeg prihoda

6

RADOVI

Radovi na dionici
Moravice – Ogulin
ubrzano napreduju

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Varaždin
FOTO: Ante Klečina

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Potpisani ugovori o izgradnji nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno

4

INTERVJU - Danijela Poljak

Promjenama do većeg prihoda

6

RADOVI

Radovi na dionici Moravice – Ogulin ubrzano napreduju

10

INTERVJU - Nenad Trtinjak

Pješice po terenu i kad je hladno i kad je vruće

15

OBLJETNICE

»Vlak slobode«

17

INTERVJU - Antun Urbić

»Backo« i dalje raste

26

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Renata Suša

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana Soljačić – Richter, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo, Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Dragan Dragojević

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12
 telefon: +385 (0) 1 4534 288
 telefaks: +385 (0) 1 4572 131
 e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr
 www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Poštovani kolege,

iako je kolovoz za većinu mjesec godišnjih odmora i »punjenja baterija« za nastavak radne godine, događanja na željeznici u mjesecu iza nas bila su intenzivna, a radovi na prugama su se unatoč ljetnim vrućinama izvodili »punom parom«.

Kao što smo najavili i u prošlom broju, jedan od kapitalnih EU-ovih projekata HŽ Infrastrukture, odnosno gradnja nove pruge na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno, provodi se planiranom dinamikom. Nakon što su u srpnju uklonjene sve administrativne prepreke, krajem kolovoza potpisan je i ugovor o izgradnji toliko željene pruge pa Bilogorci i Podravci napokon mogu odahnuti. Za nešto više od dvije godine, koliko će trajati radovi, Bjelovar će praktički postati predgrađe Zagreba, a ne treba posebno isticati na kakvom će dobitku biti stanovnici bjelovarske regije. S velikim zadovoljstvom Željezničar će donositi sve aktualnosti vezane uz gradnju te pruge, a nadamo se i skorašnjim dobrim vijestima vezanima uz projekt Dugo Selo – Križevci.

Ovaj mjesec u Želji donosimo i dobru priču iz područja nekretnina. U sklopu racionalizacije ukupnog poslovanja HŽ Infrastruktura intenzivno se počela baviti i nekretninama jer na raspolaganju ima jedan od najvećih portfelja nekretnina u državi, što je prepoznato kao velik potencijal za ostvarivanje dodatnih prihoda. O tome kojim smjerom ide poslovanje nekretninama, na čemu je fokus te što je postignuto u proteklih godinu dana razgovarali smo s rukovoditeljicom Nekretnina Danijelom Poljak.

Provjerili smo i kako se izvode radovi u sklopu remonta pruge Ogulin – Moravice, a i u ovom broju ponovno smo razgovarali s mnogobrojnim željezničarima koji su u naše pero prenijeli svoju radnu svakodnevnicu.

Kolovoz je i mjesec velike obljetnice. Dvadeset je godina prošlo od Oluje, oslobodilačke akcije koja je Hrvatskoj nakon godina patnje donijela slobodu. Stoga smo se i prisjetili »Vlaka slobode« koji je tih dana ponosa i slave spojio sjever i jug naše domovine.

Sve su to teme koje zaslužuju barem trenutak vaše pozornosti.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



POTPISANI UGOVORI O IZGRADNJI NOVE PRUGE GRADEC – SVETI IVAN ŽABNO



PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Goran Stanzl / Pixsell, Martina Lovrić

Usredišnjici HŽ Infrastrukture 26. kolovoza 2015. potpisan je ugovor o izgradnji nove jednokolosične neelektrificirane željezničke pruge na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno duljine 12,2 km.

Vrijednost ovoga projekta iznosi 203,4 milijuna kuna, a projekt obuhvaća izvedbu i nadzor radova na izgradnji nove pruge. Temeljem ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava koji su u lipnju 2015. potpisali Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture i HŽ Infrastruktura projekt se s 85 posto sufinancira iz Europskog fonda za regionalni razvoj, a preostalih 15 posto bit će financirano nacionalnim sredstvima. Početak radova planiran je za jesen 2015., a svi radovi trebali bi biti dovršeni do kraja 2017.

Ugovor o izvođenju radova HŽ Infrastruktura potpisala je sa zajednicom ponuditelja koju čine španjolska Comsa i njemački Wiebe, dok je ugovor za provođenje nadzora nad radovima potpisan sa zajednicom ponuditelja koju čine hrvatske tvrtke SGS Adriatica i Investinženjering te švicarski SGS.

Projekt kojim će Hrvatska osim za novu prugu biti bogatija za tri potpuno nova željeznička stajališta s nadstrešnicama i parkiralištima te obnovljenu zgradu stajališta Gradec i željezničkoga kolodvora Sveti Ivan Žabno, uz rekonstrukciju kolodvorske zgrade, prezentirao je u ime HŽ Infrastrukture voditelj projekta Hrvoje Milas, uz veliki pljesak okupljenih uzvanika.

Svečanost potpisivanja svojom nazočnošću uveličali su predsjednik Vlade RH Zoran Milanović, potpredsjednik Vlade i ministar regionalnog razvoja i fondova Europske unije Branko Grčić te ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić. Predsjednik Vlade Milanović u svom se obraćanju okupljenima osvrnuo na



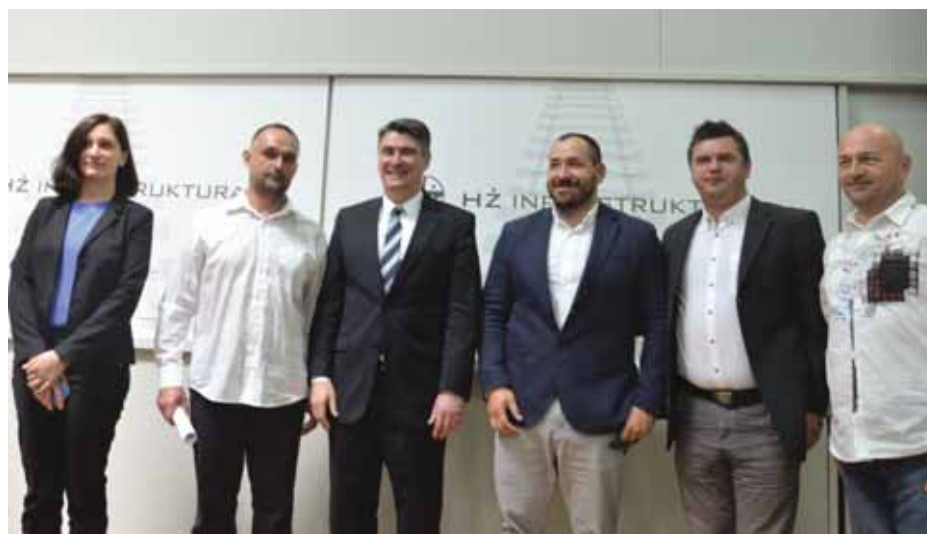
Potpisnici ugovora

komparativne ekološke prednosti željeznice u odnosu na cestovni prijevoz:

Opsjednutost automobilom ima svoju ekološku cijenu jer za svaki kilometar prijeđen automobilom, emisija ugljičnog dioksida je mnogo veća nego ona na željeznici. Ekologija i zaštita okoliša globalno su pitanje i tu nema granica. Mi u Hrvatskoj o tome moramo početi aktivno razmišljati, biti toga svjesni i tako

živjeti. Milanović je također istaknuo važnost pruge koja se uskoro počinje graditi:

Za više desetaka tisuća stanovnika Bjelovara i okolice nije svejedno putuju li vlakom sat i 50 minuta ili sat vremena. Mi smo mala zemlja, rijetko naseljena, s koncentracijom stanovništva u nekoliko centara i nije realno očekivati da ljudi u velikim brojevima putuju iz Zagreba u



Dio projektnog tima s predsjednikom Vlade RH Zoranom Milanovićem



Predsjednik Vlade RH, ministri, predstavnici izvođača radova i nadzora i Uprava HŽ Infrastrukture

Split željeznicom, pa ni u Rijeku, ali u gradove oko Zagreba da. Zato svaka čast na dobro odrađenom poslu. Idu i drugi projekti, tu su, samo što nisu, konkretno Dugo Selo – Križevci, dakle puno veće investicije. I ovih 30 milijuna eura koji se ulažu u ovih 12,5 kilometara pruge možda nisu najveća investicija u Hrvatskoj, ali su simbolički jako važne.

U ime HŽ Infrastrukture ugovore je

potpisala predsjednica Uprave Renata Suša, koja je pritom istaknula:

„Ova nova pruga, čije otvorenje s nestrpljenjem očekujemo, od velike je važnosti za razvoj prigradskoga željezničkog prijevoza. Također, važna je za lokalnu zajednicu jer će ta dionica, kada bude završena, u potpunosti biti konkurentna cestovnom prijevozu. Prilikom smo vidjeli u EU-ovim fondovima i

PRILIKU SMO VIDJELI U EU-OVIM FONDOVIMA I PONOSNI SMO ŠTO SMO TU PRILIKU ISKORISTILI. TAKOĐER NASTAVLJAMO S PRIPREOM DRUGIH PROJEKATA KOJI ĆE SE TAKOĐER FINANCIRATI IZ EU-OVIH FONDOVA.



Renata Suša, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture

ponosni smo što smo tu priliku iskoristili. Također nastavljamo s pripremom drugih projekata koji će se također financirati iz EU-ovih fondova.

Suša je također čestitala projektom timu i poželjela im puno uspjeha u drugim projektima na kojima se intenzivno radi i koji su pred realizacijom:

„No, to je sutra. Danas je lijep i važan dan, i zato trebamo zastati, osvrnuti se, čestitati si i, naravno, veseliti se jer imamo za to razloge. Veselimo se jer stvaramo i ostavljamo iza sebe trajnu vrijednost.

Posebno zadovoljan bio je i resorni ministar Siniša Hajdaš Dončić, koji je tom prigodom istaknuo:

„Ova je Vlada kao jedan od svojih prioriteta u prometnoj politici postavila razvoj željezničkog sektora kroz ulaganja u infrastrukturu i obnovu voznog parka nacionalnog prijevoznika. Logično je da se kao glavni izvor financiranja koriste upravo sredstva Europske unije iz kojih je Hrvatskoj za ulaganja u željeznice na raspolaganju 7,5 milijardi kuna. Danas, nakon gotovo 50 godina, gradimo nove kilometre pruge s ciljem bržeg povezivanja triju županija, Bjelovarsko-bilogorske, Koprivničko-križevačke i Zagrebačke, s gradom Zagrebom. HŽ Infrastruktura je kao jedan od najvećih korisnika europskih sredstava dosad uspješno realizirala projekte u vrijednosti od gotovo milijardu kuna. Otvoren je natječaj za veliku investiciju Dugo Selo – Križevci u vrijednosti 1,5 milijardu kuna, a u pripremi su i natječaji za investicije u prugu Vinkovci – Vukovar i Zaprešić – Zabok. Svi ti projekti imaju višestruku korist za naše građane, a njima omogućujemo i bolje usluge za naše gospodarstvo jer ovakve investicije potiču otvaranje novih radnih mjesta.

U ime izvođača radova konzorcija Comsa Wiebe nazočnima se obratio predsjednik Uprave tvrtke Comsa José Miarnau Montserrat, koji je u ime zajednice ponuditelja Comsa Wiebe zahvalio na prilici da sudjeluju u razvoju željezničke mreže u Hrvatskoj. Riječi zahvale u ime konzorcija radova uputio je i zamjenik direktora tvrtke SGS Adriatica d.o.o Drago Goić.

PROMJENAMA DO VEĆEG PRIHODA

PIŠE: Martina Lovrić
FOTO: Martina Lovrić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

U sklopu racionalizacije ukupnog poslovanja HŽ Infrastruktura (HŽI) intenzivno se počela baviti i nekretninama jer na raspolaganju ima jedan od najvećih portfelja nekretnina u državi te je to prepoznato kao velik potencijal za ostvarivanje dodatnih prihoda. O tome kojim smjerom ide poslovanje s nekretninama, na čemu je fokus te što je postignuto u proteklih godinu dana razgovarali smo s rukovoditeljicom Nekretnina Danijelom Poljak.

Na čelu Nekretnina nekoliko ste mjeseci, do tada ste vodili Službu za komercijalizaciju nekretnina, a prije dolaska u HŽI radili ste na mjestu voditelja Odjela prodaje nekretnina na jednom internetskom portalu. Recite nam što se promijenilo u upravljanju nekretninama HŽI-a?

Istaknula bih promjenu u pristupu iskoristivosti postojećeg potencijala kroz komercijalizaciju neiskorištenih nekretnina te povećanje prihoda od postojećih zakupa. Komercijalizacijom neaktivnih nekretnina smanjujemo visoke troškove održavanja i režija te stvaramo dodatne prihode. Možemo se pohvaliti da smo samo u prvih šest mjeseci 2015. za više od 700 % povećali broj objavljenih javnih natječaja u odnosu na čitavu 2014. Rezultat toga je i više od 6.000.000 kn dodatnoga godišnjeg prihoda koji očekujemo od novih ugovora po realiziranim natječajima u 2015. godini. Također radimo na povećanju postojećih zakupa poslovnih prostora i zemljišta gdje smo nekim zakupcima zakup povećali i 300 %, dok smo sve najamnine stanova povećali 100 %. Očekujemo povećanje godišnjeg prihoda od najmanje 30 %. Izrađen je i prvi katalog HŽI-ovih najatraktivnijih nekretnina te smo javne natječaje počeli objavljivati na najvećem internetskom



Danijela Poljak, rukovoditeljica Nekretnina HŽI

oglasnom portalu Njuskalo.hr. Istaknula bih da sam izrazito ponosna na svoj tim suradnika iz Nekretnina jer smo u kratkom razdoblju napravili važne rezultate.

Koliko status nekretnina kojima upravlja HŽI komplicira postupak iznajmljivanja, zakupa itd.? S kojim se još problemima susrećete?

Dio nekretnina još uvijek je komercijalno neupotrebljiv s obzirom na neriješene imovinsko-pravne odnose, na čemu intenzivno radimo, dok je velik dio nekretnina u dosta lošem stanju te iziskuje znatna ulaganja u prostore. Dodatni nam problem stvara zakonska obveza ishođenja energetskih certifikata te smo stoga u lipnju osnovali Projektni tim zadužen za energetska certificiranje zgrada i objekata kako bismo ubrzali proces ishođenja certifikata. Postoji i problem nelegalnih objekata za koje smo upravo pokrenuli izradu tehničke doku-

mentacije potrebne za njihovu legalizaciju.

Što se tiče prodaje poslovne zgrade na Tomislavovu trgu u Zagrebu, kako komentirate tvrdnje da se radi o rasprodaji »obiteljskog srebra«?

Ovim poslom pokazali smo da ozbiljno i odgovorno upravljamo svojim portfeljom. Prodajom zgrade ostvaren je dodatni prihod, smanjeni su troškovi za režije i održavanje, a našim zaposlenicima omogućen je rad u primjerenim prostorima, bez dodatnih troškova zakupa. Također, pokazali smo da prodaja nekretnina u vlasništvu HŽI-a nije negativan, već pozitivan proces poslovanja svakoga javnog poduzeća koje raspolaže s nedovoljno iskorištenim nekretninama. Strateški planovi Vlade usmjereni su k optimizaciji troškova upravljanja nekretninama te je znatan broj javnih poduzeća s optimizacijom korištenja nekretnina počeo puno prije. Dobar je primjer Hrvatska pošta koja zadnjih pet-šest godina prodaje objekte u središtima gradova koji im stoje neiskorišteni. Upravo u cilju optimizacije troškova odlučili smo se na prodaju zgrade na Tomislavovu trgu jer smo analizom utvrdili postojanje znatnog dijela neiskorištenoga uredskog prostora, u toj zgradi i u zgradama HŽI-a u neposrednoj blizini. Također, spomenutu su zgradu osim neodgovarajućeg korištenja prostora dodatno opterećivali visoki troškovi održavanja i režija.

Proveli ste javni natječaj za dva hotela (Hotel Doru i Vilu Toplice). Kakav je bio učinak javnog natječaja? Jeste li zadovoljni cijenom koju ste postigli na natječaju te koje koristi očekujete od zakupa?

Proveli smo javni natječaj za zakup Hotela Dora u Zagrebu koji nije bio u

funkciji godinu i pol te Vile Toplice u Lovranu koja se ne koristi već sedam godina te je potpuno devastirana. Osim što smo javni natječaj objavili u dnevnim novinama, na HŽI-ovim internetskim stranicama i portalu Njuskalo.hr, informaciju o objavljenome javnom natječaju poslali smo na više od 400 adresa e-pošte hotela u Hrvatskoj. Rezultat takvog proaktivnog pristupa zaprimanje je velikog broja ponuda za zakup. Upravo su potpisani ugovori o zakupu, a na temelju prihvaćenih ponuda iz javnog natječaja koje su 40 % više od početnih cijena zakupa navedenih u natječaju. HŽI nema raspoloživih sredstava za ulaganja tog tipa, a ulaganja zakupaca u naše nekretnine stvaraju dodatnu vrijednost koja trajno ostaje nama.

Provedene su velike promjene na području zakupa promidžbenih prostora. Možete li nam spomenuti neke od najvažnijih?

—S obzirom na veliki broj lokacija, široku regionalnu raspoređenost, atraktivne lokacije u središtima gradova i veliku frekventnost ljudi na kolodvorima, imamo velike potencijale za povećanje prihoda od zakupa lokacija za promidžbene proizvode. Najvažniju kategoriju čine promidžbeni panoi kojima smo početkom godine povećali cijene 20 %. Proveden je javni natječaj te će se za dva mjeseca na Glavnom kolodvoru postaviti 44 *city light* panoa koji će uvelike podići vizualni dojam kolodvora, kao i videoekrani koji će biti postavljeni u vestibulu. Njihov prihod od zakupa je 300.000 kn godišnje. Radimo na zakupu *megaboard* panoa na pročeljima naših zgrada, zakupu lokacija za postavljanje B1 plakata u čekaonicama kolodvora, *city light* panoa na ostalim kolodvorima kao i na osmišljavanju dodatnih promidžbenih proizvoda.

Na što će biti usmjeren razvoj poslovanja

Nekretnina u kratkoročnom razdoblju?

—Razvoj poslovanja Nekretnina i dalje će svoje temelje imati u komercijalizaciji neiskorištenih nekretnina koja se odražava na smanjenje režijskih troškova i troškova održavanja kao i na povećanje prihoda. Prioriteti su također rješavanje imovinsko-pravnih pitanja, legalizacija nelegalno sagrađenih objekata, energetska certificiranje

zgrada i izrada novog cjenika. Razvoj nekretnina bit će usmjeren na plansko upravljanje nekretninama, postavljanje miksa zakupaca u cilju dugoročne održivosti te realnoj i na tržišnim uvjetima utemeljenoj cjenovnoj politici. Primarni fokus i dalje će biti na zakupima, dok će se manji dio odnositi na prodaju.

S OBTIROM NA VELIKI BROJ LOKACIJA, ŠIROKU REGIONALNU RASPOREĐENOST, ATRAKTIVNE LOKACIJE U SREDIŠTIMA GRADOVA I VELIKU FREKVENTNOST LJUDI NA KOLODVORIMA, IMAMO VELIKE POTENCIJALE ZA POVEĆANJE PRIHODA OD ZAKUPA LOKACIJA ZA PROMIDŽBENE PROIZVODE.



UPOZNAVANJEM I RAZMJENOM ISKUSTAVA DO VEĆE UČINKOVITOSTI

PIŠE: Ivan Kartelo
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

HŽ Infrastruktura pokreće program za razvoj rukovodećih radnika pod nazivom »Hodaj u mojim cipelicama«. U sklopu Programa rukovodeći će radnici posjetiti druge organizacijske jedinice, pratiti rad kolega i razmjenjivati iskustva.

Program će biti proveden tijekom rujna i listopada, a svaki posjet trajat će od dva do četiri dana. Cilj je postići bolje razumijevanje poslovanja tvrtke iz perspektive kolega, razviti i poboljšati suradnju odnosno dodatno izgraditi interne radne odnose, bolje razumjeti poslovne procese te definirati i provesti inicijative koje će unaprijediti međusobnu suradnju i poslovanje.

O čemu je riječ?

Domaćin (rukovodeći radnik kojemu radnik iz drugoga područja dolazi u posjet) će upoznati gosta s vlastitim područjem rada i uključiti ga u svakodnevno poslovanje (sastanci, kolegiji, rješavanje problema, različite poslovne i dnevne aktivnosti). Od gosta se očekuje otvoren pristup i aktivno sudjelovanje te iznošenje konstruktivne povratne informacije domaćinu. I domaćin i gost trebaju pronaći nove načine suradnje kako bi povećali razinu vlastite učinkovitosti i učinkovitosti cjelokupnog poslovanja HŽ Infrastrukture (HŽI) te postigli kvalitetniju suradnju rukovodećih radnika i timova.

Upravljanje ljudskim potencijalima pratit će provođenje Programa te pružiti potrebnu podršku, prikupiti povratne informacije i sumirati plan definiranih mjera i aktivnosti.

Početak Programa obilježio je posjet članova Uprave HŽI-a prometnom uredu u Ogulinu. Predsjednica Uprave Renata Suša i član Uprave Željko

Kopčić upoznali su se s radom prometnika u Ogulinu, dobili izravan uvid u situaciju na terenu te razgovarali o situacijama i problemima s kojima se prometnici svakodnevno susreću. U ležernoj atmosferi prometnici su dvojcu iz Uprave prezentirali svoju osnovnu djelatnost, a u konstruktivnoj razmjeni iskustava članova Uprave i zaposlenika prometnog ureda govorilo se o sitnicama koje ljudima na terenu najviše znače te o tome kako radno okruženje učiniti što boljim i što je sve potrebno kako bi se poboljšala radna učinkovitost. Dojmovi s posjeta članova Uprave bili su odlični.

Osvježenje je ići na teren i približiti se temeljnom poslovanju, vidjeti

savjesnost kojom ljudi svakodnevno obavljaju svoj posao. Ta predanost poslu može se odmah primijetiti.

Ovakvi su posjeti izrazito važni jer je komunikacija ljudi s terena s općim službama jednostavno neophodna. Svaka informacija, ponajprije točna, mora doći do svih naših zaposlenika, ma gdje god oni bili. Baš zato je interna komunikacija vrlo važna, jednoglasni su bili u ocjeni prvog posjeta predsjednica Uprave HŽI-a Renata Suša i član Uprave Željko Kopčić.

Positivna atmosfera koja je pratila prvi posjet Uprave nastojat će se prenijeti i na sljedeće posjete poslovnim jedinicama.

SVAKA INFORMACIJA, PONAJPRIJE TOČNA, MORA DOĆI DO SVIH NAŠIH ZAPOSLENIKA, MA GDJE GOD ONI BILI. BAŠ ZATO JE INTERNA KOMUNIKACIJA VRLO VAŽNA, JEDNOGLASNI SU BILI U OCJENI PRVOG POSJETA PREDSEDNICA UPRAVE HŽI-A RENATA SUŠA I ČLAN UPRAVE ŽELJKO KOPČIĆ.



SINDIKATU ŽELJEZNIČARA HRVATSKE DODIJELJENA BESPOVRATNA SREDSTVA

PIŠE: Zoran Maršić
FOTO: Mladen Joja



Ministar Mirando Mršić i Zoran Maršić, predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske

Dana 27. srpnja 2015. na svečanom potpisivanju ugovora u Ministarstvu rada i mirovinskog sustava Sindikatu željezničara Hrvatske kao jedinom sindikatu iz željezničkog sektora i službeno su dodijeljena sredstva u iznosu od 832,204,00 kn

U sklopu Operativnog programa »Razvoj ljudskih potencijala« Europski socijalni fond i Ministarstvo rada i mirovinskog sustava prihvatili su prijavu projekta Sindikata željezničara Hrvatske pod nazivom »Unapređenje uloge sindikata u socijalnom dijalogu u željezničkom sektoru Hrvatske« te su ga i odobrili. Cilj tog projekta jest unaprjeđenje suradnje socijalnih partnera u željezničkom sektoru Hrvatske.

U sklopu projekta ciljnu skupinu čine članovi triju sindikata: Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata infrastrukture HŽ-a i Sindikata hrvatskih

željezničara, koji će se upoznati s mogućnostima i sadržajem učinkovitoga socijalnog dijaloga, identificirati minimalne standarde radnih uvjeta iz radnog zakonodavstva i osposobiti za bipartitni socijalni dijalog. Iako je željeznički sektor među prvima potpisao kolektivni ugovor, i to 2004. godine, mnoga pitanja koja se odnose na prava radnika ostala su sporna.

Socijalno vijeće u željezničkom sektoru formirano je 30. svibnja 2012. radi jačanja dijaloga među socijalnim partnerima. Do sada su održane samo tri-četiri sjednice, a socijalni se partneri nisu sastali nekoliko godina. Razlog za to jest nedostatak tradicije socijalnog dijaloga i nespornost na suradnju socijalnih partnera. Čak i razjedinjenost sindikata podupire *status quo*. Stoga projekt naglašava važnost unapređenja kapaciteta sindikalnog članstva za vođenje učinkovitoga socijalnog dijaloga i kolektivnog pregovaranja za stvaranje pozitivnoga radnog okružja i

PROJEKT NAGLAŠAVA VAŽNOST UNAPREĐENJA KAPACITETA SINDIKALNOG ČLANSTVA ZA VOĐENJE UČINKOVITOGA SOCIJALNOG DIJALOGA I KOLEKTIVNOG PREGOVARANJA ZA STVARANJE POZITIVNOGA RADNOG OKRUŽJA I JAČANJE MEĐUSOBNOG POVJERENJA SINDIKATA KAO SOCIJALNIH PARTNERA U SEKTORSKIM VIJEĆIMA.

jačanje međusobnog povjerenja sindikata kao socijalnih partnera u sektorskim vijećima.

Edukacijom (treninzima) o tehnikama pregovaranja i strategijama izbjegavanja i rješavanja sukoba u sklopu projekta predviđeno je unapređenje svijesti o ulozi i značenju sektorskoga socijalnog dijaloga.

U sklopu projekta održavat će se treninzi/radionice za članove i predstavnike partnerskih sindikata u četiri grada u Hrvatskoj: Zagrebu, Osijeku, Rijeci i Splitu.

Svrha projekta ogleda se u unapređenju kapaciteta sindikata kako bi došlo do ponovne i ojačane suradnje.

Projekt mora biti proveden u skladu s potpisanim ugovorom odnosno s opisom aktivnosti u samome projektu. Budući da su sredstva dodijeljena strogo namjenski, redovito će se provoditi i kontrola njihova trošenja.

Pred Sindikatom željezničara Hrvatske zajednički je sastanak korisnika i partnera tog projekta na kojemu će se jasno definirati sve aktivnosti koje će se provoditi kroz organizaciju četiriju radionica. Osim za radionice čija je osnovna svrha edukacija predstavnika sindikata o učinkovitome socijalnom dijalogu i na kojima će sudjelovati oko 120 sudionika, dio sredstava predviđen je za organizaciju nekoliko konferencija za javnost kao i za tiskanje priručnika i letaka na temu sektorskoga socijalnog dijaloga.

RADOVI UBRZANO NAPREDUJU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Uvrlo su teškim uvjetima na dionici Moravice – Ogulin radnici Pružnih građevina zamijenili tračnice do Ogulinskog Hreljina i približili se Ogulinu na udaljenost od samo šest kilometara. Dok je pruga zatvorena, promijeni se po 450 metara tračnica u jednome danu. Veseli nas podatak da se radovi izvode puno brže od planiranoga. Nakon što pruga bude remontirana na cijeloj relaciji od Rijeke do Ogulina, može se očekivati da se osjetnije skрати vozno vrijeme putničkih vlakova.

Radovi na remontu 33 kilometra duge dionice riječke pruge od Moravica do Ogulina izvode se brže od planiranog. Sada su radnici Pružnih građevina angažirani na zamjeni kolosijeka pokraj željezničko-cestovnoga prijelaza Jelačka u Ogulinskom Hreljinu, samo šest kilometara od Ogulina. Uz radnike Poslovnog područja Remont i održavanje pruga, angažirani su i radnici POSIT-a. Svakog dana od ponedjeljka do petka na pruzi je promet obustavljen od 8.50 do 17.50 sati. Od 7.00 sati pripremaju se kranske staze. Tijekom obustave prometa prijevoz putnika od Ogulina do Delnica organiziran je autobusima. Radovi se izvode po nesnosnim vrućinama. Ujutro radnici dobiju vodu, ponesu hranu i rade cijeloga dana u jako teškim uvjetima. Svakoga dana promijeni se 450 metara kolosijeka, a to iziskuje mnogo fizičkoga rada. U kolosijeke se ugrađuju novi drveni pragovi. Prvoga dana puštanja pruge u promet vlakovi voze 20 km/h, a već drugoga dana brzina se podiže na 50 km/h. Poslovođa na gradilištu u Ogulinskom Hreljinu Dragan Dragojević na pružnim remontima radi već 27 godina i naviknut je na velike vrućine i teške radne uvjete:

Teško je, ali ne možemo si pomoći. Cijeloga ljeta vrućine su nesnosne, ali



Radovi na pruzi Moravice – Ogulin



Radovi na pruzi Moravice – Ogulin

nema odstupanja. Tempo radova jako je dobar i za tri tjedna stižemo do Ogulina. Nakon toga radovi će se izvoditi tijekom kraćih tzv. zatvora pruge.

U posljednje dvije i pol godine remontirano je 40 kilometara riječke pruge, a ako se tome pribroje i rekonstruirani kolosijeci u kolodvorima Moravice i Brod Moravice, dobiva se 50 kilometara pruge. Nakon što tračnice budu zamijenjene na cijeloj dionici od Moravica do Ogulina, one će se zavariti u dugi tračnički trak i instalirat će se »kape«, odnosno sprave koje sprječavaju bočno pomicanje kolosijeka, nakon čega će se intenzitet radova smanjiti. Prema riječima voditelja gradilišta Zorana Čabraje, može se očekivati da će radovi na remontu pruge Moravice – Ogulin biti završeni ove kalendarske godine, što je mnogo prije roka predviđenoga za lipanj sljedeće godine. Radovi nisu uključili rekonstrukciju kolodvora Ogulin i Gomirje, što je planirano nakon završetka remonta. U Ogulinskom Hreljinu razgovarali smo s prometnikom Damirom Mihalićem. Njegov je domicilni kolodvor Ogulin, a posljednja je tri mjeseca na zamjeni.

Prema njegovim riječima, u Ogulinskom Hreljinu je lakše raditi nego u kolodvoru Ogulinu gdje bi, kako kaže Mihalić, dobro došla rekonstrukcija s obzirom na veći

RADOVI SE IZVODE PO NESNOSNIM VRUĆINAMA. UJUTRO RADNICI DOBIJU VODU, PONESU HRANU I RADE CIJELOGA DANA U JAKO TEŠKIM UVJETIMA. SVAKOGA DANA PROMIJENI SE 450 METARA KOLOSIJEKA, A TO IZISKUJE MNOGO FIZIČKOGA RADA. U KOLOSIEKE SE UGRAĐUJU NOVI DRVENI PRAGOVI. PRVOGA DANA PUŠTANJA PRUGE U PROMET VLAKOVI VOZE 20 KM/H, A VEĆ DRUGOGA DANA BRZINA SE PODIŽE NA 50 KM/H.

opseg posla, a manje i kraće kolosijeke.

O remontu riječke pruge koji je započeo 2008. iz Rijeke prema Ogulinu, odnosno do Oštarija, korak po korak pisali smo svih ovih godina. Nakon remonta ove posljednje dionice, dopuštene vozne brzine od Rijeke do Ogulina bit će 70 - 75 km/h. Usto je promijenjen sustav vuče vlakova i uklonjena su tzv. uska grla na pruzi. Tu ponajprije mislimo na zamjenu čelične konstrukcije na mostu u Fužinama.

Od sugovornika s terena saznajemo kako pruga od Oštarija do Generalskog Stola i nije u najboljem stanju te bi dobro došao remont. No, ima razloga za zadovoljstvo i nadu da će putnički vlakovi osjetno skratiti vrijeme putovanja od Zagreba do Rijeke.

PRVI DOJAM JE NAJVAŽNIJI

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

U lipnju 2015. počeli su radovi na obnovi nadstrešnice na kolodvoru u Vodnjanu. Riječ je o jednom od najljepših istarskih kolodvora.

Nakon što je obnovljen pulski kolodvor, HŽ Infrastruktura nastavlja obnavljati istarske kolodvore. U lipnju započela je obnova nadstrešnice na kolodvoru u Vodnjanu, jednom od najsčuvanijih kolodvora na istarskim prugama.

Vrijednost radova iznosi oko 170 000 kuna. Izvođač je uveden u posao, ali je zbog turističke sezone do 1. rujna na snazi zabrana izvođenja građevinskih radova. Do tada bit će provedena restauratorska istraživanja jer se kolodvor Vodnjan nalazi unutar povijesne jezgre grada Vodnjana, upisane u Registar kulturnih dobara RH.

Tipična bijela kamena zgrada sa zelenim škurama izgrađena je 1876. godine, a zadnji je put obnovljena 1985. godine. Istraživanja će pružiti nove informacije o starim elementima, tj. otkrit će izvornu boju drvenog pokrova i metalnih nosača konstrukcije. To će izvođaču radova poslužiti za odabir materijala i boja za novu nadstrešnicu kako bi bila što sličnija izvornoj.

Na 32 metra postojeće nadstrešnice koja se u produžetku nastavlja na prostor zahoda i tako čini funkcionalnu cjelinu oštećen je limeni pokrov. Dio pokrova odnio je vjetar za jednog od nevremena. Nadstrešnica prokišnjava jer su daske pokrova trule, djelomično su uništene i noseće drvene konstrukcije i metalni stupovi. Dotrajali su i žljebovi, a prokišnjavaju i svjetlarnici od armiranog stakla. Pokrov i daščana podloga te oštećeni dijelovi drvene konstrukcije bit će zamijenjeni, metalni stupovi obnovljeni a žljebovi zamijenjeni. Tako će vrijedna kamena



Kolodvor Vodnjan

zgrada već najesen zablistati novim sjajem i sa svim detaljima koje je imala prilikom gradnje.

O obnovi nadstrešnice u Vodnjanu dežurni prometnik Vasilije Šebek rekao je:

„Desetljećima čekamo obnovu ove nadstrešnice. Dvadeset sam godina ovdje bio šef kolodvora i godinama sam tražio njezinu obnovu. Sad smo jako sretni da je to počelo. Trebalo bi još popraviti kamene ploče na prvom peronu i urediti zahod. Čekaonicu i prometni ured održavamo sami. Okupe se svi zaposlenici kolodvora pa čistimo okoliš, bojimo zidove, drveninu...”

Na pitanje ima li putnika, Vasilije je odgovorio:

„Najviše je učenika i radnika koji idu na posao i u školu, a ljeti ima i dosta turista koji u Vodnjan dolaze pogledati znamenitosti među kojima su najpoznatije

europske mumije i relikvije, zbirka sakralne umjetnosti, kao i najviši crkveni zvonik u Istri visok 35 metara.

U vodnjanskoj župnoj crkvi sv. Blaža čuva se 370 relikvija 250 svetaca, i to od trna s Isusove krune preko komadića Bogorodičina vela i čestice Kristova križa do neraspadnutih, posve očuvanih tijela ili dijelova tijela sv. Sebastiana, sv. Barbare, sv. Marije Egipatske, sv. Leona Bemba, sv. Ivana Olinija i sv. Nikolozu Bursa. Čitava tijela i njihovi dijelovi u župnoj crkvi sv. Blaža leže stoljećima, a nisu balzamirani ni hermetički zatvoreni, što predstavlja pravu zagonetku za znanstvenike.

Vodnjan svoje turističko brendiranje gradi i na nasadima maslina i proizvodnji vrsnih maslinovih ulja te čuvanju baštine gradnje suhozida i kažuna. Iz središta grada do kolodvora vodi Željeznička ulica (Via della Ferrovia) opasana drvoredom koja prati nekadašnju staru rimsku cestu koja je iz grada vodila prema unutrašnjosti Istre.

RADOVI NA PODVOŽNJAKU U OSJEČKOJ ULICI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Radovi na podvožnjaku



Radovi na podvožnjaku

DNEVNO JE TIM PUTEM ZNALO PROLAZITI DO 15 000 VOZILA. TRENUTAČNO SE NA GRADILIŠTU IZVODE INTENZIVNI RADOVI, I TO PLANIRANOM DINAMIKOM. ZAVRŠETAK RADOVA PLANIRAN JE ZA 20. OŽUJKA 2016. GODINE.

Radovi na izgradnji podvožnjaka na križanju Osječke ulice i koridorske pruge u blizini željezničkoga kolodvora u Slavanskom Brodu rezultat će uklanjanjem tzv. uskoga grla u prometu. Uz to radovi se izvode bez ugradnje provizorija, što će omogućiti da željeznički promet neometano teče tijekom radova.

Otpriblike 800 m od željezničkog kolodvora u Slavanskom Brodu u smjeru istoka, na mjestu križanja Osječke ulice i pruge, gradi se podvožnjak. Kolone koje su se ispred željezničko-cestovnog prijelaza stvarale godinama frustrirale su vozače i konačno su u kolovozu prošle godine započeli radovi na izgradnji podvožnjaka ispod dvokolosiječne pruge. Dnevno je tim putem znalo prolaziti do 15 000 vozila. Trenutačno se na gradilištu izvode intenzivni

radovi, i to planiranom dinamikom. Završetak radova planiran je za 20. ožujka 2016. godine. Hrvatske ceste investitor su radova procijenjenih na 49 milijuna kuna. Projektant je IGH, a radove izvodi zajednica ponuditelja koju čine Osijek Koteks (kao nositelj), Kamgrad i Tehno-Elektro. U radove će se povremeno uključivati i razni podizvođači.

Zahvat se izvodi na duljini od 655 m, a duljina samog podvožnjaka iznositi će 55 m. Iskop je napravljen u gotovo cijeloj duljini, sve do pruge. U ovome trenutku izvode se radovi na betoniranju i učvršćivanju bočnih zidova te betoniranju temelja, odnosno donje ploče podvožnjaka. Na gradilištu radi oko 50 radnika, uglavnom građevinara (armirači, tesari, betonirci), električara i izolatera. Najesen će na gradilištu biti angažirano dvostruko više ljudi.

Tijekom radova željeznički će promet teći jednokolosiječno. HŽ Infrastruktura će se uključiti kada će se izvoditi radovi na kontaktnoj mreži te u nadzoru dijela radova.

Zaštita građevnih jama za dio podvožnjaka ispod pruge te pješačkog pothodnika ispod pruge izvest će se zaštitnim konstrukcijama, tehnologijom armiranobetonske dijafragme. Prvo će se izvoditi dijafragma na dijelu industrijskoga i lijevoga (južnog) kolosijeka, a za to vrijeme željeznički promet teći će drugim kolosijekom. Umjesto naglavne grede izvodi se naglavna ploča debljine 80 cm i na nju se ugrađuju donji i gornji pružni ustroj te željezničke tračnice. Na taj se način izbjegava izvedba provizorija s osloncima na čeličnim pilotima te ponovni prekid željezničkog prometa radi uklanjanja provizorija.

MNOGO TOGA RADNICI NAPRAVE SAMI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kolodvor Oriovac udaljen je 21 kilometar od Slavonskoga Broda. Kolodvorska zgrada lijepo je uređena, a mnogo toga sami su napravili zaposlenici kolodvora.

Kolodvor Oriovac smješten je na X. paneuropskome prometnom koridoru između Nove Gradiške i Slavonskoga Broda. Nekada se otamo prevozilo mnogo tereta i putnika, što potvrđuju veliki, danas napušteni skladišni prostori pokraj kolodvora. Kolodvorska zgrada u Oriovcu jedna je od ljepših kolodvorskih zgrada u Hrvatskoj. Ne tako davno tamo je radilo dvadesetak željezničara, a danas radi pet prometnika. Pomoćnik šefa kolodvora Slavonki Brod Ivan Golub dolazi povremeno. Istodobno skretničar iz Slavonskoga Broda prema potrebama posla povremeno dolazi na ispomoć. Radi se u turnusima 12 – 24 pa se prometnici viđaju samo prilikom pripremanja dužnosti. U prometnom uredu između brojnih telefonskih poziva razgovarali smo s Ivanom Rudežom.

„Jako smo dobra ekipa. Uglavnom na posao stižemo vlakovima i naše primopredaje ovise o voznom redu, rekao je Rudež.

Prometnik Ivan Rudež na željeznici se zaposlio prije petnaest godina. Iako je rodom iz Požege, godine 2004. javio se na natječaj i prvo zaposlenje bilo mu je u Rijeci. Čim se ukazala prilika, vratio se u Slavoniju, u Novu Kapelu. Nakon toga radio je na zamjenama u Pleternici i Starom Petrovu Selu, a prije pet godina došao je u Oriovac. Zanimljivo je kako nijedan prometnik u Oriovcu nije otamo:

„Svi putujemo na posao. Najbliži kući je Anto Blatančić koji putuje iz Starog Slatnika koji je udaljen oko 20 kilometara, komentirao je Rudež. Kolodvorska zgrada i okoliš lijepo su



Kolodvor Oriovac

KOLODVORSKA ZGRADA I OKOLIŠ LIJEPO SU UREĐENI I ODRŽAVANI. UOČI RATA, 1990. GODINE, KOLODVOR ORIOVAC OSVOJIO JE TREĆU NAGRADU NA IZBORU ZA NAJLJEPŠE UREĐEN KOLODVOR ŽTP-A ZAGREB.

uređeni i održavani. Uoči rata, 1990. godine, kolodvor Oriovac osvojio je treću nagradu na izboru za najljepše uređen kolodvor ŽTP-a Zagreb. Običaj da radnici sami doprinose boljem izgledu radnih prostorija održao se do danas. No najveći posao napravljen je 2001. kada su zaposlenici postavili skelu i sami uredili pročelje. Boju je donirala tamošnja tvrtka Svjetlost. Usto su radnici nekadašnjega željezničkog građevinskog poduzeća PZZ Inženjering izmijenili krovšte. Odlična suradnja s Općinom Oriovac, posebno s načelnikom Antonom Pavetićem, u više je navrata pripomogla lijepom izgledu okoliša.

„Dok nas je radilo više nego danas, bilo je mnogo jednostavnije organizirati radne akcije. Čistačica se najviše brinula o okolišu. Organizirali smo fešte, družili se. I danas sami uređujemo radne prostorije, no malo nas je i teško stižemo. Neugodno je kad je pruga zatvorena. Onda uz redoviti posao putnicima moram pokušati objasniti što se događa.

Do 2013. imali smo peč na drva. Sami smo cijepali drva i ložili vatru. Otkako je uvedeno centralno grijanje, puno nam je lakše, objašnjava Rudež.

Putnici većinom putuju prema 21 kilometar udaljenom Slavonskom Brodu i Zagrebu. Prema Zagrebu svakodnevno voze tri brza vlaka, od kojih dva onuda prolaze rano ujutro. Prema Brodu najčešće putuju učenici, dok prema Zagrebu većinom putuju studenti i starije osobe s uputnicama za liječničke preglede. U Oriovcu se svakoga mjeseca proda oko 1600 pojedinačnih karata.

Nekada se iz Oriovca prevozilo mnogo tereta, ponajviše povezanog s Oriolikom, čiji su se pogoni nalazili iza kolodvora. Otkako su izgrađene nove hale uz autocestu, Oriolik se opredijelio za prijevoz kamionima. Velikih poljoprivrednih tvrtki više nema, pa HŽ Cargu više nije bilo u interesu voziti te je prije pretprošle promjene voznoga reda kolodvor zatvoren za teretni prijevoz.

U BAKRU OPSEG RADA POVEĆAN 52 POSTO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kolodvor Škrljevo čini cjelinu s industrijskom zonom Kukuljanovo, lukom Bakar i naftnim terminalom u Šoićima. Ove godine osobito nas raduje povećanje opsega rada u bakarskoj luci. U prvih šest mjeseci otpremljeno je 578 000 tona tereta, a taj se trend nastavlja. Zbog toga će se od sredine kolovoza radovi na remontu riječke pruge osim vikendima prekidati i petkom.

Željeznički je kolodvor Škrljevo međukolodvor između Rijeke i Moravica te rasporedni kolodvor na pruži Škrljevo – Bakar. Na taj se kolodvor nadovezuje industrijska zona Kukuljanovo. Iz Rijeke se nakon petnaestak minuta vožnje vlakom stiže do Škrljeva. U kratkom vremenu vlak se penje na 263 metra nadmorske visine.

U Škrljevu uz šefa kolodvora Nikolu Franjkovića rade dva pomoćnika, 15 prometnika i pet skretničara. Prošle je godine promijenjeno krovništvo, a u planu je i uređenje pročelja. Budući da se veže na industrijsku zonu, Bakar i Inin terminal u Šoićima, jasno je kako je taj kolodvor vrlo važan za HŽ Cargo.

U prvih šest mjeseci ove godine Područni centar HŽ Carga tamo je realizirao opseg rada od milijun tona tereta. Rezultati su jako dobri, ponajprije zbog rada bakarske luke. Naime, iz Bakra je u prvih šest mjeseci ove godine otpremljeno 578 000 tona tereta, a ta se brojka do kolovoza popela na oko 700 000 tona. U usporedbi s proteklom godinom, opseg je rada u prvih šest mjeseci povećan 52 posto. Takav se trend nastavlja, pa će se od 17. kolovoza radovi na remontu pruge između Moravica i Ogulina, na zahtjev HŽ Carga, prekidati i petkom. Pomoćnik šefa kolodvora Simo Vignjević ističe kako sada svi imaju više posla, i luka Bakar, i HŽ Cargo, i HŽ Infrastruktura:



Nikola Franjković, šef kolodvora Škrljevo

IZ BAKRA JE U PRVIH ŠEST MJESECI OVE GODINE OTPREMLJENO 578 000 TONA TERETA, A TA SE BROJKA DO KOLOVOZA POPELA NA OKO 700 000 TONA. U USPOREDBI S PROTEKLIM GODINOM, OPSEG JE RADA U PRVIH ŠEST MJESECI POVEĆAN 52 POSTO.

Rad luke veseli nas i za one koji hoće malo ozbiljnije raditi, to je izazov.

Iz Bakra pokreću se vlakovi mase do 900 tona, voze do Lokvi i tamo se spajaju. Remont riječke pruge, pogotovo mosta Ličanka u Fužinama, omogućuje osjetno kvalitetniji i ekonomičniji teretni prijevoz.

Uz Bakar, HŽ Cargo realizira velik opseg posla na terminalu u Šoićima prevozeći cisterne za Inu. Budući da u Škrljevu HŽ Cargo ima samo jednu manevarsku lokomotivu, teško je stići obaviti sav posao. Stoga je Ina zatražila dozvolu da njihova manevarka smije izići na naše kolosijeka i obaviti dio posla.

Kukuljanovo, odnosno istoimena industrijska zona, razvilo se do impresivnih dimenzija. Sve što se gradi, gradi se na slobodnom i parceliranom prostoru. Plan je predvidio i prostor za prometnice. Željeznica je dobro povezana s nekoliko kilometara udaljenom industrijskom zonom. Industrijski kolosijek vodi do premještenih

skladišta riječke luke, pa Kukuljanovo nazivaju pozadinskim skladištem Luke Rijeka. Tu se ponajprije skladište kontejneri i drvo. Naime, klima s dosta vjetrovitih dana pogodna je za sušenje drva. Drvo se dovozi kamionima, skladišti i do godinu dana te vlakom prevozi do Bakra i prekrca na brodove. U industrijskoj zoni nalaze se dva kolosijeka koji se u žargonu nazivaju kolodvorom Kukuljanovo. Iz Škrljeva industrijski kolosijeci vode do METIS-a i solinske Građe. Industrijski kolosijek vodi i do tvrtke VELPRO, no više nije aktivan. S obzirom na nedostatak prostora u gradu, u razvojnim planovima Rijeke industrijska zona ima istaknuto mjesto i sigurno je kako je ona velik logistički potencijal i za željeznicu.

Putnika je iz Škrljeva malo, samo nekoliko učenika. Ipak, Kukuljanovo zapošljava velik broj radnika. Nova cesta omogućuje da se iz Rijeke doputuje za dvadesetak minuta. Uz organizaciju prijevoza iz Škrljeva autobusima do poslovnih centara u Kukuljanovu bilo bi i osjetno više putnika.

PJEŠICE PO TERENU I KAD JE HLADNO I KAD JE VRUĆE

PIŠE: Ante Klečina
FOTO: Ante Klečina

Nenad Trtinjak radi kao čuvar pruge-ophodar u Nadzornoj grupi Čakovec pri Regionalnoj jedinici HŽ Infrastrukture Sjever. Za »Željezničar« je govorio o svome poslu i njegovim specifičnostima. Iako ljeti radi po najvećim vrućinama, nije nezadovoljan. Vedar je i srdačan čovjek koji voli željezničarski posao.

Recite nam nešto o sebi i svome poslu.

Imam 44 godine i živim u Varaždinu. Posao radim u sklopu HŽ Infrastrukture d.o.o., Regionalne jedinice HŽI Sjever, Nadzorne grupe Čakovec. Kao čuvar pruge-ophodar radim više od tri godine, a ukupno sam na željeznici na raznim infrastrukturnim poslovima već dulje od 20 godina. Školovao sam se za taj posao, ali sam uz njega radio još mnogo toga na željeznici. Trenutačno radim u sklopu Nadzorne grupe Čakovec i redovito obilazim dionice Čakovec – Varaždin i Varaždin – Turčin. Na tim dionicama nisam stalno, već povremeno obilazim i druge u vrijeme kada su kolege na godišnjem odmoru.

Kako izgleda Vaš uobičajeni radni dan?

Posao obavljam pješice i svaki dan prehodam mnogo. Tako vidim moguće nepravilnosti na pruži, na objektima gornjeg i donjeg pružnog ustroja, na signalima i signalnim oznakama. Važno je uočiti moguće nepravilnosti na geometriji kolosijeka, tj. smjeru kolosijeka i niveleti (usponima i padovima), jer takve nepravilnosti mogu utjecati na sigurnost željezničkoga prometa. Usto pregledavam pružni pojas, održavam kilometarske oznake i sl. Da pojednostavim, sve što mogu održavati ili popraviti uz prugu sâm, učinim sâm. Ako je u pitanju veći problem, o njemu odmah izvještavam svoje nadređene, koji tada poduzimaju odgovarajuće mjere.

Kako Vam je raditi ljeti?

Ljeti zbog visokih temperatura uvijek postoji mogućnost tzv. izbacivanja (iskrivljavanja) tračnica, odnosno kolosijeka. To je ljeti, za visokih temperatura, najgora stvar koja se može dogoditi i na nju se ljeti najviše i pazi. Radno je vrijeme ljeti od 9.00 do 17.00 sati. Po najvećoj vrućini i suncu morate pješice na teren i neće vam pomoći boca hladne vode koju ste uzeli jer je za pola sata već topla. Ali baš u tome vremenu, kada je najtoplije, prijete i najveće opasnosti na kolosijeku, pa ste tada na terenu i najkorisniji.

A kako je zimi? Je li Vam tada nešto teško?

Hodati po snijegu (smijeh)! Da, nije se lako zimi kretati po pruži, pogotovo kad ima mnogo snijega. Najveća su opasnost zimi moguće pukotine na tračnicama koje mogu nastati uslijed vrlo niskih temperatura, a to opet može ugroziti sigurnost željezničkoga prometa. Opasnosti postoje i na željezničko-cestovnim prijelazima gdje cestovne ralice čiste snijeg i led pa ih često naguraju na prugu. Nakupine leda mogu oštetiti vlakove prilikom naleta na njih, pa željezničko-cestovne prijelaze treba obavezno čistiti.

Kako je uređeno Vaše kretanje po pruži kako bi bilo sigurno?

I za mene postoji vozni red. U grafikonu voznoga reda ucrtane su trase kojima se kreće čuvar pruge-ophodar i u predviđenome vremenu moram biti na predviđenome mjestu na pruži. Svoju službu uvijek započinjem u nekome od kolodvora i obavezne su konzultacije s prometnikom koji me izvještava o tome uvodi li se u redoviti vozni red vlakova toga dana neki dodatni vlak ili možda



Nenad Trtinjak

POSAO OBAVLJAM PJEŠICE I SVAKI DAN PREHODAM MNOGO. TAKO VIDIM MOGUĆE NEPRAVILNOSTI NA PRUŽI, NA OBJEKTIMA GORNJEG I DONJEG PRUŽNOG USTROJA, NA SIGNALIMA I SIGNALNIM OZNAKAMA. VAŽNO JE UOČITI MOGUĆE NEPRAVILNOSTI NA GEOMETRIJI KOLOSIJEKA, TJ. SMJERU KOLOSIJEKA I NIVELETI (USPONIMA I PADOVIMA), JER TAKVE NEPRAVILNOSTI MOGU UTJECATI NA SIGURNOST ŽELJEZNIČKOGA PROMETA.

neki vlak izostaje. O svemu sam obaviješten, no ipak uvijek treba biti na oprezu, jer u dane kada je vidljivost smanjenja, u slučaju, recimo, magle, nije lako, ali morate biti na terenu. Zimi vlak često uopće ne čujete i tada valja biti posebno oprezan.

Što biste poručili mladim kolegama koji dolaze raditi na željeznicu?

Bilo bi lijepo kad bi mladih ljudi na željeznici bilo više. Bilo bi i nama starijima uz njih lakše raditi. Mislim da će željeznice, a time i radnika na željeznici, uvijek trebati. A posao na željeznici jest lijep! Specifičan, kojiput težak, ali lijep. Lijepo je raditi na željeznici, eto, to je moja poruka mladima.

NASTOJIMO SE PRIBLIŽITI POSLU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Klasičan rad na servisu vagona samo u radionici nije dovoljan. Prijevoznici traže što bržu intervenciju i gdje god se to može, popravak na licu mjesta. Toga su svjesni u Održavanju vagona i tome nastoje prilagoditi svoje poslovanje.

Održavanje vagona, ovisno društvo u vlasništvu HŽ Carga, danas posluje stabilno i u najvećoj mogućoj mjeri prilagodilo se novonastalim okolnostima na tržištu servisnih usluga u održavanju putničkih i teretnih vagona. U Strojarskoj ulici u Zagrebu održavaju se putnički vagoni na kojima se izvode kontrolni pregledi i tekući popravci. Teretni program izvodi se na osam lokacija duž mreže hrvatskih željeznica. Tvrtka se 2013. našla u velikim problemima i razmišljalo se o različitim modelima rješavanja situacije. Uz mnogo napora i odricanja te prilagodbom poslovne filozofije situacija se promijenila i prošle godine Održavanje vagona poslovalo je pozitivno, a tako će biti i ove godine. O tom nam je periodu direktor tvrtke Božidar Mlinarek rekao:

„Na čelu sam Održavanja vagona od 2011. U to je vrijeme u poduzeću bilo zaposleno 396 radnika, a sada nas je 268. U dogovoru sa socijalnim partnerom maksimalno smo racionalizirali poslovanje i uspjeli sačuvati tvrtku. Smanjivali smo plaće u različitim postocima, a tamo gdje je bilo najmanje posla uveli smo i neradni petak. Cilj nam je bio sačuvati što više radnih mjesta i samu djelatnost. HŽ Cargo pomogao nam je pri zbrinjavanju viška radnika. Bez njihove pomoći mi to ne bismo mogli financirati. Poslovanje smo otvorili prema van i nastojimo se približiti poslu tamo gdje ga ima, a ne čekati da on dođe k nama. Mi smo se tome prilagodili i danas poslujemo pozitivno.



Božidar Mlinarek

U radionici u Strojarskoj zaposleno je oko stotinu radnika. Ostali su zaposleni na održavanju teretnih vagona u osam geoprometno jako dobro raspoređenih radionica

„Na X. koridoru imamo dvije radionice, u Vinkovcima i na Ranžirnome kolodvoru. Na V. b koridoru prisutni smo s radionicom u Koprivnici, a na V. c koridoru u Osijeku. Remontnu radionicu velikog kapaciteta imamo u Moravicama. Jadranske luke pokrivaju nam radionice u Rijeci i Solinu, dok u Pločama imamo sedam ljudi u kolodvoru. Uspjeli smo sačuvati sve radionice, djelatnost i obučene ljude. Također smo uspjeli preuzeti dio posla koji su prije radili bravari HŽ Carga. Usto, više se sav posao ne može obavljati u radionicama, već se moramo prilagoditi zahtjevima korisnika i problem rješavati, kad god je to moguće, na licu mjesta. Primjerice sa servisnim vozilom s nekoliko ljudi možemo vrlo brzo stići na teren i ukloniti kvar. Na taj način izbjegava se vuča i zadržavanje vagona u radionici – rekao je Mlinarek.

Na tržištu teretnoga prijevoza pojavili su se novi prijevoznici, no opseg rada nije se znatnije povećao. Kako gledate na budućnost teretnoga prijevoza?

„Imamo ljude koji znaju raditi i sve potrebne certifikate, tako da možemo raditi za sve prijevoznike. Usvojili smo norme ISO 9001 (kvaliteta), 14 001 (zaštita okoliša), 3034 (zavarivanje) i OHSAS 18001 povezanu sa zaštitom na radu. Agencija za sigurnost željezničkog prometa 10. lipnja izdala nam je certifikat za održavanje teretnih vagona prema uredbi EUV, što nam dozvoljava rad za europske operatore. Ponudili smo uslugu kakva se traži, a to je kombinacija terena i radionice.

Kada spominjete budućnost teretnog prijevoza u Hrvatskoj, ona ponajprije ovisi o dolasku brodova u luke, odnosno o radu naših luka. U luke se puno ulaže i očekuju se tereti. Jer kad ima tereta, onda ima posla za sve. U tom lancu smo i mi.

U tijeku je isporuka novih elektromotornih vlakova za HŽ Putnički prijevoz. Kako će se to odraziti na poslovanje Vaše tvrtke?

„Uvođenje elektromotornih vlakova smanjit će potrebu za održavanjem klasičnih putničkih vagona. Sada zajedno s Gredeljom održavamo 230 vagona. Prema planovima HŽ Putničkoga prijevoza, do 2019. ta bi se brojka smanjila na 122 vagona. To je ozbiljan pad koji bi nam mogao prouzročiti određene poteškoće.

S obzirom na to da je u posljednje vrijeme otišao velik broj radnika, a nove niste zapošljavali, predstavlja li Vam dobna struktura zaposlenih problem?

„Naši radnici u prosjeku su stari 50 godina i to je problem. Nadam se da ćemo uspjeti povećati opseg posla i zaposliti određen broj mladih radnika. Isto tako uz korištenje nepovratnih sredstava EU-ovih fondova pokušat ćemo opremiti naše radionice.

»VLAK SLOBODE«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Iz zagrebačkoga Glavnog kolodvora 26. kolovoza 1995. na put prema Splitu krenuo je »Vlak slobode«. Lička pruga osposobljena je u rekordnome roku, a sama organizacija vožnje vlaka u kojem je bio kompletan državni vrh bila je u sigurnosnom smislu vrlo zahtjevan poduhvat.

Željeznička veza između Zagreba i Splita bila je prekinuta četiri godine, jedan mjesec i dva dana. Tijekom ljetnih mjeseci 1991. početak rata najavljivale su barikade i česti prekidi željezničkog prometa na području Knina. Konačno je te godine promet na ličkoj pruzi zaustavljen.

Nakon Oluje i oslobađanja cijeloga hrvatskog teritorija, osim istočne Slavonije i Baranje, stvoreni su uvjeti za ponovno pokretanje željezničkog prometa između Zagreba i Splita. Nakon obilaska pruge najavljen je rok od dva mjeseca potreban da se osigura minimum uvjeta za vožnju vlakova po ličkoj pruzi.

Odmah nakon Oluje željezničari su izišli na prugu i započeli su radovi. Kolodvori i stajališta bili su većinom razrušeni i opustošeni, nekadašnjim željezničko cestovnim prijelazima nije bilo ni traga, signalno-sigurnosni uređaji i telekomunikacije bili su izvan upotrebe.

Velik problem predstavljalo je uklanjanje srpskoga oklopnog vlaka koji se prevrnuo kod Pribudića i zakrčio prugu. Prije vožnje »Vlaka slobode« bio sam u Plaškom, Vojnovcu i Latinu i taj je prostor izgledao katastrofalno. U Kninu je kolodvor izgledao koliko-toliko prihvatljivo. Kontaktna mreža spustila se na prugu. U velikome kninskom dizelskom spremištu ostale su lokomotive. Posebnim vlakom iz Splita stizali su naši radnici koji su radili od 5.00 do 23.00 sata. Prugu je trebalo što



Prvi hrvatski predsjednik po dolasku »Vlaka slobode« u Split

prije osposobiti za promet. Radilo se bez prekida na nerazminiranom terenu s ciljem da promet što prije krene. I doista, pruga je osposobljena za promet u rekordnome roku.

Vožnja »Vlaka slobode« najavljena je za 26. kolovoza. Pruga je osposobljena za promet u najkraćem mogućem roku. Pripreme za organizaciju vožnje bile su izuzetno zahtjevne. U petnaest vagona »Vlaka slobode« na put se spremio kompletan državni vrh Republike Hrvatske. U sigurnosnome smislu radilo se o vlaku najvišega ranga za koji vrijedi poseban vozni režim. Zapravo, vozila su tri vlaka koja su se putem međusobno mimoilazila. Vozili su bez odjave u kolodvorskom razmaku, a međusobno su se sporazumijevali radijskim vezama.

Konačno su 26. kolovoza dvije plave dizelske lokomotive s bijelim vagonima bile pripremljene za vožnju na prvom peronu zagrebačkoga Glavnog kolodvora. Strojovođa je bio Mihovil Tomić, koji je počeo voziti 1965. i krajem godine spremio se za mirovinu, a njegov pomoćnik bio je Petar Barić. Prostor ispred prvog perona bio je krcat, a vlak je krenuo u 9.30 sati. »Vlaka slobode« prvo se zaustavio u Karlovcu gdje je predsjednik Tuđman održao prvi govor, a nakon skretanja kod Oštarija iz

vlaka se moglo vidjeti koliko su objekti uz prugu zapravo razoreni. U Gospiću, između ostataka željezničkoga kolodvora i magazina, predsjednik Tuđman istaknuo je kako je Lika kraj koji je od davnina najviše stradavao za hrvatstvo i pozvao da se raseljeni Ličani vrata u domovinu te sudjeluju u gospodarskoj i kulturnoj obnovi zemlje. U Kninu, na trgu ispred željezničkoga kolodvora, postavljena je pozornica s velikom šahovnicom i natpisom »Vlak slobode« u pozadini. Na pozornici su bili najviši predstavnici vlasti u državi, a predsjednik Tuđman u svome je govoru istaknuo:

Vožnja »Vlaka slobode« nije ni izdaleka samo otvaranje željezničke pruge i oslobađanje tih dosada okupiranih krajeva. To je stvaranje temelja za samostalnu, neovisnu, suverenu hrvatsku državu za buduća stoljeća.

Na putu prema Splitu vlak je usporavao vožnju prolazeći kroz Drniš, Labin Dalmatinski, Perković i Unešić u kojima se okupio velik broj ljudi. Napokon se u 18.10 sati »Vlak slobode« zaustavio u splitskom kolodvoru. Glavno okupljanje bilo je održano na splitskoj rivi, gdje se prema pisanju medija okupilo oko stotinu tisuća ljudi.

KRAĐE – VELIK SIGURNOSNI RIZIK

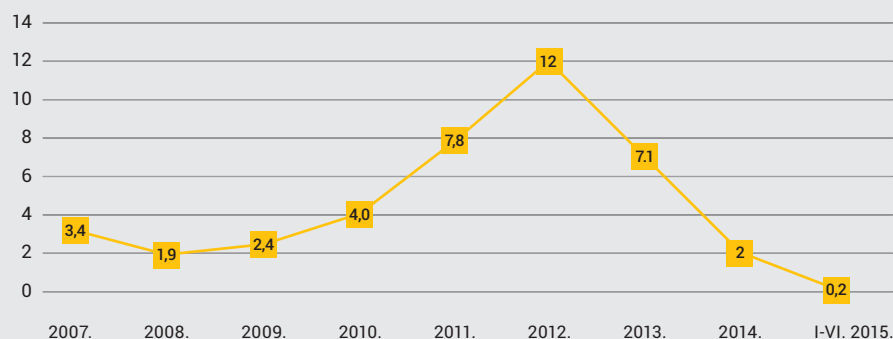
PIŠE: Vlatka Škorić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac
FOTO: Oskar Pigac

Budući da je krađa metala postala ozbiljan problem, jedanaest europskih udruženja koja predstavljaju željeznicu, javni prijevoz, energetski sektor i reciklažnu industriju poslalo je apel tvorcima europske politike da poduzmu ozbiljnije mjere u sprječavanju krađe metala. U svojoj izjavi navode područja u kojima je potrebno poduzeti akciju na razini EU-a kako bi se suzbila ta praksa koja ozbiljno ugrožava sigurnost prometa i ljudi. Krađa metala ima jasnu europsku prekograničnu dimenziju te ni mi u Hrvatskoj nismo imuni.

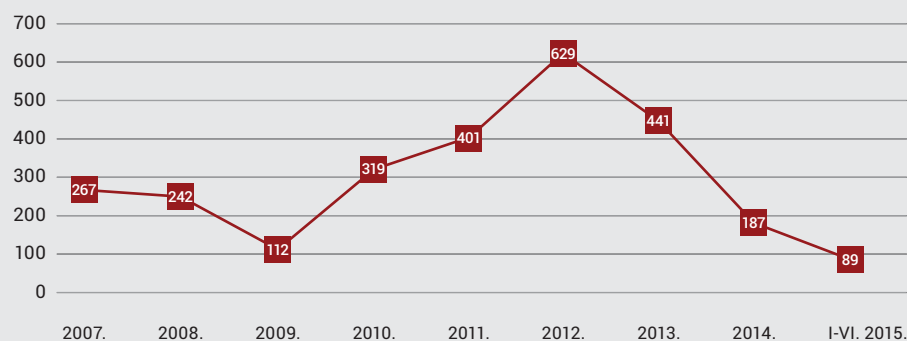
Koaliciju čine Međunarodna željeznička unija (UIC), Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER), Europska platforma za željezničku sigurnost (COLPOFER), Međunarodna unija za javni prijevoz (UITP), Europska federacija lokalnih energetskih kompanija (CEDEC), Europsko udruženje operatora distribucijskih sustava na području djelatnosti naprednih mreža (EDSO), Europski savez za obnavljanje željeza i recikliranje (EFR), Europska mreža operatora prijenosnih sustava za električnu energiju (ENTSO-E), Europska udruga elektroprivrednih organizacija (EURELECTRIC), Europski savez za trgovinu metalima i recikliranje (EUROMETREC) i GEODE (udruga lokalnih distributera električne energije). Cilj je koalicije podići razinu svijesti o negativnim učincima krađe metala na funkcioniranje i kvalitetu usluga te na javni život uopće.

U zajedničkoj izjavi članice koalicije pozivaju tvorce europske politike da poduzmu odgovarajuće korake u trima područjima u kojima je potrebna suradnja na razini EU-a: zakonodavnoj akciji, koordinaciji i prikupljanju podataka te odvratanju od krađe

PROCIJENJENA MATERIJALNA ŠTETA (MIL. KN)



UKUPAN BROJ OTUĐENJA



metala. Traže strogo provođenje Direktive 2008/98/EC o otpadu, čime bi se spriječilo nekontrolirano gospodarenje metalnim otpadom, te uvođenje novih mjera u procesu identifikacije kupaca i prodavača metalnog otpada, što bi omogućilo učinkovitiju istragu i sudski progon kradljivaca metala. Osim toga, traže jaču međunarodnu koordinaciju mjerodavnih službi kako bi se smanjila veza između krađe metala i organiziranog kriminala. Posljednji je zahtjev uvođenje zajedničkih definicija i sankcija kako bi predviđene kazne za krađu metala bile proporcionalne stvarnim posljedicama i troškovima toga kaznenog djela. Krađe metala događaju se svakoga dana

široj Europi i uzrokuju prekid usluga od općeg interesa kao što su javni prijevoz, željeznički promet, električna mreža i telekomunikacije. Te krađe uzrokuju ne samo ogromne gospodarske gubitke za poduzeća i društvo, već stvaraju i rizike za sigurnost građana i imaju negativan utjecaj na kvalitetu usluga i sigurnost opskrbe.

Zbog niskih cijena sirovine, učinak krađe metala uvelike nadilazi cijenu ukradenog materijala. »Atraktivni« materijali koji se krađu koriste se u signalizaciji na željeznici, odnosno na telekomunikacijskoj i električnoj opremi koja je neophodna za funkcioniranje i učinkovitost usluga od općeg interesa. Sve članice EU-a trebale bi koristiti

MATERIJALNA ŠTETA OD KRAĐA OD 2012. DO KRAJA LIPNJA 2015. PROCJENJUJE SE NA VIŠE OD 21 MILIJUN KUNA. UZROKOVALE SU KAŠNJENJA 3865 VLAKOVA UKUPNO DULJA OD 87 SATI.

komunikacijske kanale Europolu, otkrivati relevantne informacije pogođenim infrastrukturama i dionicima te zajednički prikupljati podatke radi usporedbe trendova u krađi metala, što će pokazati stvarne razmjere krađe metala u svakoj zemlji članici. Koalicija predlaže i organiziranje odgovarajućih kampanja za podizanje razine svijesti o tom problemu te programe obuke, čime bi se omogućilo sankcioniranje u skladu s učincima krađa metala.

Najčešće se krađu bakreni kabeli, elementi gornjega pružnog ustroja te ostala željeznička oprema. Na mreži hrvatskih pruga najviše je krađa

metala zabilježeno 2012., njih 629, a sljedećih godina taj broj opada, tako da je 2013. zabilježena 441 krađa, 2014. 187 krađa, a u prvih šest mjeseci 2015. 89 krađa.

Materijalna šteta od krađa od 2012. do kraja lipnja 2015. procjenjuje se na više od 21 milijun kuna. Uzrokovale su kašnjenja 3865 vlakova ukupno dulja od 87 sati. U te sate ulazi 45 sati prekida prometa zbog samo jedne krađe. Naime, 13. studenoga 2014. u 21.35 sati nepoznata je osoba kod kolodvora Horvati ukrala dijelove kontaktne mreže, što je uzrokovalo 407 000 kuna materijalne štete, zakašnjenje 124 vlaka ukupno 7143 minute i 45 sati prekida prometa.

VLAKOM PREMA JUGU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Ante Klečina

Na prvome putovanju na more slavljeničkom ličkom prugom bila sam prije pedesetak godina kada me otac, kondukter u noćnom vlaku Zagreb – Split – Zagreb, zaključao u službeni odjeljak u kojemu sam spavala do Splita. Zatim me odveo na Bačvice gdje sam se kupala cijeli dan, dok se on odmarao u konačištu da bi sljedeću noć mogao odraditi turnus u povratku. Još osjećam miris prvih svježih smokava koje su žene u širokim crnim suknjama, suknenim čarapama i opancima prodavale na plaži iz pletenih košara. To su bila vremena kada su gužve bile karakteristične za vlakove, a ne za autocestu A1.

Kakav je to godišnji odmor koji ne počinje u vlaku? Tako sam jedne užarene večeri i ovoga srpnja krenula na godišnji odmor. Vlak broj 1823 kasnio je u polasku iz zagrebačkog Glavnog kolodvora pet minuta jer je čekao vlak iz Beča na čijem je izlazu nastao stampedo mladih *bekpekera* prema vlaku za Split. Vagoni sa sjedalima, s ležajima i za spavanje bili su prepuni, a bila je tek sredina tjedna. Vagon za spavanje bio je čist, a pratitelj vlaka iz splitske ekipe, ljubazan i susretljiv, nije se htio predstaviti, službeno razgovarati ni fotografirati jer nisam pribavila dozvolu za razgovor sa službenom osobom u vlaku.

U kabinama su većinom bili strani mladi turisti, veseli i puni očekivanja koja im treba donijeti boravak na Jadranu. Beth, Mary i Jane mlade su studentice iz Kalifornije. Odredile su dva mjeseca za boravak u Europi. Iz Los Angelesa doletjele su u Pariz i u međuvremenu vlakom obišle Francusku, Italiju, Njemačku, Austriju i Mađarsku, a te su noći krenule iz Zagreba prema Splitu. Hvar im je bio



Jutro na splitskom kolodvoru

glavno odredište. Čule su da su tamo ljudi noćni provodi. Nakon toga putovanje su planirale nastaviti u Grčku pa tko zna kamo. Odjeljak vlaka broj 1823 činio im se kao bolji hotel jer su doputovale iz Budimpešte brzim vlakom bez klimatizacije. Rekle su da je to bilo katastrofalno iskustvo. Malo su prošetale Zagrebom i jako im se svidio. Prvi su put u Hrvatskoj i nadaju se da će se vratiti. Bile su zadovoljne čistoćom i udobnošću odjeljka vagona za spavanje, a u sparnome splitskom jutru pozdravile su me odmorne i vesele nakon, rekle su, udobnog putovanja. Lička je noć, za razliku od zagrebačkih, bila uglavnom svjež.

Jedan odjeljak zauzela su tri mlada Engleza, Tom, Mark i John, koji su »imali sreću« dobiti samo deset dana godišnjeg odmora. Rade na Sveučilištu u Cambridgeu, asistenti su koji programiraju nastavne zadatke iz raznih kolegija na studiju jezika i komunikacija. I oni su bili prvi put u Hrvatskoj, u Zagrebu su proveli samo sat vremena, između polazaka dvaju vlakova, ali su se planirali malo dulje zadržati u povratku jer ih je i u tih sat vremena grad osvojio. Na pitanje zašto putuju vlakom, a ne nekom jeftinom

niskotarifnom zrakoplovnom kompanijom od Londona do Splita, ako već imaju tako malo vremena i tako mnogo planova, Tom, pravi riđokos i pjegav zavodnik koji se neuspješno pokušavao približiti mladim Amerikankama, odgovorio je:

„Jednostavno, vlakom vidiš puno više i upoznaš mnogo više ljudi negoli kad putuješ avionom. Obožavam vlak i na privatnim putovanjima uvijek putujem vlakom.“

Drugi iz tročlanoga muškog društva, Mark, djelovao je najozbiljnije među znanstvenicima s Cambridgea, a iz razgovora s njim doznala sam da je još kao dječak s obitelji niz godina živio u Australiji, Kini i Kanadi te da je uvijek s roditeljima putovao vlakom. Iz roditeljskoga doma naučio je da iz svake nove zemlje mora nešto i ponijeti, a on je, kao jezični stručnjak, odlučio da to budu riječi. Tako smo u sat vremena svladali i prvu lekciju hrvatskoga za turiste: »Dobar dan«, »Hvala«, a naučila sam ga i kako će djevojci koja mu se sviđa reći: »Lijepa si!«

Bilo je to lijepo putovanje vlakom za početak godišnjeg odmora.

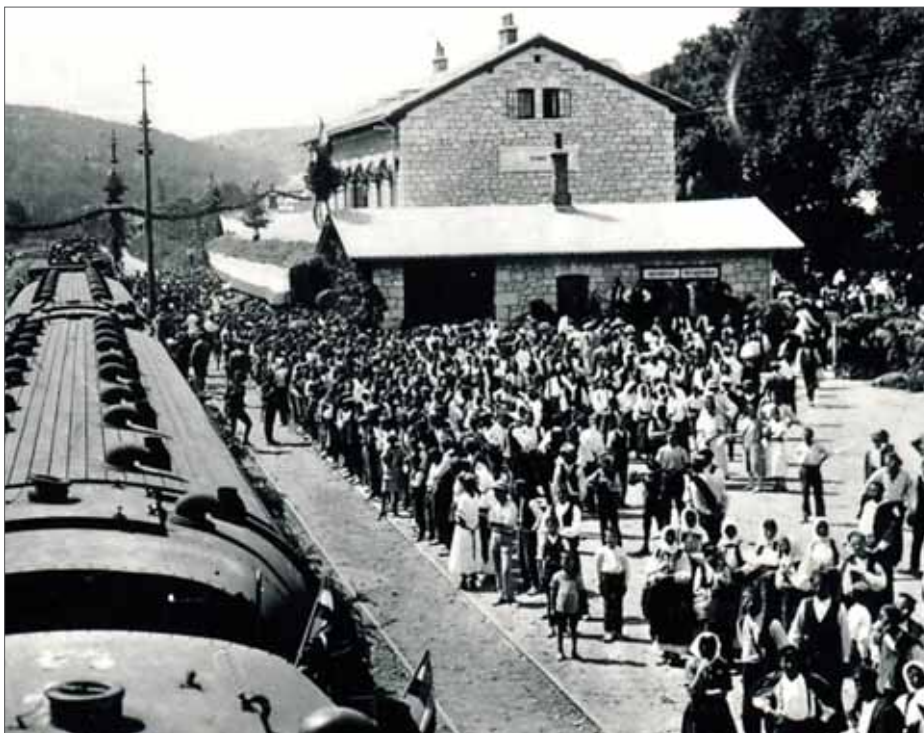
DEVEDESET GODINA LIČKE PRUGE

PIŠU: Tamara Štefanac i Vlatka Škorić
FOTO: arhiva HŽM-a

Dok su ovoga ljeta tisuće turista putovale ličkom prugom, pjevušeći Arsenovu pjesmu »Vlakom prema jugu«, nisu ni slutile koliko je komplicirana i rascjepkana bila izgradnja te pruge prema jugu, koja ove godine obilježava svoj 90. rođendan.

Ondašnji mediji pisali su da je u povodu prolaska prvoga vlaka na cijeloj relaciji ličke pruge u Splitu 25. srpnja 1925. bilo organizirano veliko slavlje kojemu je prisustvovalo gotovo 2000 gostiju iz Sušaka, Zagreba, Sarajeva, Beograda i Boke Kotorske. Tako je završila priča o vremenski i prostorno rascjepkanoj gradnji ličke pruge, jedine današnje željezničke veze između glavnoga hrvatskog grada i jadranskih gradova Šibenika i Splita, kojima se kasnije pridružio i Zadar.

Kako bi osigurali prijevoz ugljena iz siveričkih rudnika do Splita i Šibenika, Austrijanci su prvo 1877. izgradili dionicu Siverić – Split s odvojkom Perković – Šibenik. Od Siverića do Knina pruga je došla 11 godina kasnije, 7. lipnja 1888. Austrijska je vlada u više navrata poticala gradnju pruge i obvezala se sagraditi prugu od Knina do dalmatinsko-hrvatske granice koja je tada bila blizu Pribudića, a Mađarska je preuzela obvezu gradnje pruge od Pribudića, odnosno dalmatinsko-hrvatske granice. Gradnja planirane pruge bila je odgađana sve do 1912., kada su provedena konačna mjerenja terena u kojima je sudjelovao i inženjer Nikola Turkalj, koji će kasnije na raznim funkcijama sudjelovati u gradnji svih dionica ličke pruge. Osim što je bio vrstan željeznički stručnjak, Turkalj je bio velik poštovatelj prirode te je pripremajući teren za izgradnju pruge 1913. otkrio Cerovačke spilje, osigurao ulaz u njih i pokrenuo njihovu stručnu valorizaciju. Hrvatske željeznice



Knin

odužile su mu se postavljanjem njegova poprsja u kolodvoru Gračac. Nakon spoja Splita i Knina, dana 14. listopada 1914. u promet je puštena dionica Ogulin – Plaški. Unatoč tomu što je izbio Prvi svjetski rat, gradnja ličke pruge nije bila zaustavljena, ponajviše zbog inzistiranja austrougarske vojske koja je tom prugom željela osigurati neometan prolazak do rudnika dalmatinskoga zaleđa i dalmatinskih luka. Prema odlukama Vojne uprave, u gradnju pruge od Plaškog prema Vrhovinama bili su uključeni i ratni zarobljenici, a tadašnji mediji spominju oko 800 ruskih zarobljenika. Na toj se dionici nalazi i kolodvor Rudopolje, smješten na nadmorskoj visini od 864 metra, što ga čini željezničkim kolodvorom na najvišoj nadmorskoj visini na pružnoj mreži hrvatskih željeznica. Pruga Plaški – Vrhovine za promet je otvorena 12. lipnja 1918., tako da su do završetka Prvoga svjetskog rata dovršene dionice Split – Knin i Ogulin – Vrhovine, a ostatak Like još nije imao ni ucrtanih trasa. Nakon Prvoga

svjetskog rata i raspada Austro-Ugarske Monarhije na ličkoj pruzi zavladao je kaotično stanje, što je usporilo gradnju. Dionica od Vrhovina do Gospića puštena je promet 23. ožujka 1920., a dionica od Gospića do Gračaca 15. lipnja 1922., da bi Gračac i Knin konačno bili povezani 25. srpnja 1925. Tek 1967. otvorena je dionica Knin – Zadar i tako je upotpunjena željeznička veza Zagreba i velikih dalmatinskih gradova, Splita, Šibenika i Zadra. Lička pruga pretrpjela je znatna oštećenja za Drugoga svjetskog rata, kada su partizanske diverzije bile učestale. Pojedine dionice ličke pruge osposobljene su za promet 1944. i 1945., a cijela pruga ponovno je otvorena za promet 1. svibnja 1946. Ratno razaranje lička pruga pretrpjela je i tijekom Domovinskoga rata. Pruga je kod Mokrog usjeka minirana 4. listopada 1990., a od 24. srpnja 1991. obustavljen je bio promet između kolodvora Oštarije i Knin. Na cijeloj dionici pruga je ponovno otvorena za promet 26. kolovoza 1995. prolaskom »Vlaka slobode«.

ŽELJEZNICE SE NE ODRIČEMO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Tijekom posljednja dva desetljeća rad Tehničke škole Zagreb prate stalne promjene. Smanjio se broj učenika, a pogotovo onih koji su bili usmjereni na željeznička zanimanja. Uvedeni su novi programi za koje postoji velik interes učenika. No Tehnička škola i danas se prepoznaje kao željeznička, a ravnatelj škole Darko Jurković ističe kako se odnosa sa željeznicom ne odriču.

Od siječnja ove godine ravnatelj je Tehničke škole Zagreb Darko Jurković. Tijekom više od trideset godina provedenih u toj školi doživio je brojne promjene kroz koje je škola prolazila. Nekada su se u toj školi obrazovali učenici koji su se zapošljavali na željeznici. Danas se učenici obrazuju i za druga zanimanja tehničke struke, a više nema ni nekadašnje sigurnosti u pronalaženju posla.

U ovoj sam školi, koja je u nekoliko navrata mijenjala i naziv (Željeznički obrazovni centar, Željeznička tehnička škola, Tehnička škola), od 1984. Počeo sam raditi kao profesor stručnih predmeta. Tri godine poslije, uz rad u nastavi, imenovan sam voditeljem obrazovanja odraslih. Kroz sve to vrijeme bilo je više reorganizacija željeznice, to je zapravo konstanta. Reorganizacije željeznice uvjetovale su i promjene u školi. Razredni odjeli osnovani su u Splitu i Ogulinu, a potrebe za obrazovanjem učenika specifično željezničkih zanimanja sve su manje. Prije smo imali po dva razredna odjela za svako željezničko zanimanje, a sada po jedan. Jamstva za posao više nema, nažalost, ta su vremena prošla. Do 2001. većina se učenika zapošljavala na željeznici, a sada je takvih mogućnosti sve manje. Danas je općenito tako i malo je zanimanja u kojima se nakon škole odmah može naći posao.



Darko Jurković

Je li to utjecalo na upis učenika iz željezničarskih obitelji?

Nas se i dalje doživljava kao željezničku školu. Ovdje se obrazuju prometnici, strojovođe, blagajnici, kondukteri, vlakovođe... Tradicija je, a i tako je danas, da se kod nas upisuje velik broj učenika kojima netko u obitelji radi na željeznici. To se najviše može primijetiti kod strojovođa.

Tehnička škola oduvijek je nastojala ići u korak s promjenama i prilagoditi sustav obrazovnim potrebama. Budući da proces prilagodbe traje već dva desetljeća, to je uvijek bila tema razgovora i s bivšim ravnateljima Ivicom Lovrićem i Antom Akmadžom. Promjena naziva škole značila je pridodavanje novih programa s ciljem da se proširi krug zanimanja za koja se učenici mogu obrazovati.

Uspjeli smo se prilagoditi. Broj zaposlenih sustavno smo rješavali prirodnim odljevom, a usto smo zaposlili nove nastavnike za nove programske predmete kao što su računalstvo i elektronika. Od 2000. upisujemo tehničare logistike i špedicije, uveli smo program za računalstvo, a ove godine imamo već treću generaciju učenika Tehničke gimnazije. Promjenom programa izmijenili smo i strukturu upisanih učenika. Odrasli se isključivo

školuju za potrebe hrvatskih željezničkih tvrtki.

Kada spominjete smanjivanje broja upisanih učenika, možete li nam reći koliko sada upisujete učenika i koliko maturanata polaže državnu maturu?

Upisujemo do 630 učenika, a treba reći da smo nekada upisivali dvostruko veći broj. Naši su učenici usmjereni na nastavak školovanja, pa je ove godine od 140 maturanata njih 90 polagalo državnu maturu.

Kako je škola opremljena s obzirom na specifičnosti željezničkih zanimanja?

U opremu ulažemo doista puno. Uz računala, internetske veze te dijaprojektore u svakoj učionici posjedujemo simulator za vučna vozila, simulator za reguliranje prometa vlakova i simulator daljinskog upravljanja na dionici ličke pruge Ličko Lešće – Knin.

Koliko članstvo Hrvatske u Europskoj uniji i pojava novih prijevoznika utječu na interes za zanimanje strojovođe, odnosno mogu li oni s vašim ispitima voziti u Europi?

Naš centar za osposobljavanje strojovođa ima ovlaštenje Agencije za sigurnost željezničkog prometa. Dozvola koju mi izdajemo vrijedi u cijeloj Europskoj uniji, no usto strojovođe moraju položiti ispit za pojedina vozila i prugu. Osim kod nas centri za osposobljavanje postoje i u HŽ Cargu i HŽ Putničkom prijevozu. Oni imaju instruktore koji mogu obučavati za vučna vozila i trase. Dosad se na našim prugama pojavilo pet prijevoznika i s njima imamo potpisane ugovore. Za njih u skladu sa Zakonom o interoperabilnosti izdajemo dozvole i provodimo redovito poučavanje strojovođa. Zanimljiv je podatak da, s obzirom na to da Deutsche Bahn nema dovoljno strojovođa, u suradnji s njihovom agencijom naše strojovođe zainteresirane za posao poučavamo njemački jezik. Nakon toga oni odlaze u Njemačku i školuju se za vožnju pojedinih vučnih vozila.

MALA ŽELJEZNICA S POLA MILIJUNA PUTNIKA

PIŠE: Wolfgang Kraus
FOTO: Wolfgang Kraus

Odbor za Rittnerbahn osnovan osamdesetih godina prošloga stoljeća uspio je, kada je malo tko u to vjerovao, oživjeti željeznicu koja je danas turistička atrakcija Južnoga Tirola i koja godišnje preveze 500 000 putnika.

Ritnerska željeznica (Rittnerbahn) od 1907. povezuje Bozen s visoravni Ritten. Do 1966. zupčane su lokomotive vukle elektromotorne vlakove do mjesta Maria Himmelfahrta. Od 1966. željeznicu zamjenjuje žičara župčara. Na samoj visoravni od Marie Himmelfahrta do Klobensteina i dalje su vozili elektromotorni vlakovi.

Željeznica je ondje imala nekoliko teških perioda, osobito nakon Prvoga svjetskog rata kada su Talijani preuzeli Južni Tirol. Bez obzira na to što na Rittenu prije rata nije živio nijedan Talijan, u to su vrijeme svi morali govoriti talijanski i starosjedioci su se

mogli zaposliti samo na niže rangiranim i manje plaćenim poslovima. Strojovođe i direktor bili su, naravno, Talijani. Tek nakon Drugoga svjetskog rata situacija se za domaće stanovništvo poboljšava jer otada Tirol malo-pomalo dobiva autonomiju i nema više represija protiv samih Tirolaca.

Što se željeznice tiče, u nju nitko nije ulagao do 1980-ih, pa je bila gotovo »zrela« za ukidanje. U to vrijeme osniva se odbor za Rittnerbahn koji uspijeva revitalizirati tu željeznicu iako je i sam direktor željeznice (Talijan) bio izričito protiv toga. Kupuju se vozila s tramvajske linije Esslingen – Nellingen – Denkendorf (END) i uspijeva se ishoditi dozvola da Ritnerska željeznica postane dio Južnotirolskoga regionalnog prometnog prijevoznog poduzeća. Pruga je remontirana i nabavljena su još dva rabljena tramvaja švicarskog Trognerbahna.

Trenutačno ta mala željeznica (duga 6,6 km) vozi od 6.00 do 23.20 sati svakih sat vremena a od 9.40 do 18.40 sati svakih pola sata u oba smjera. Godine 2014. vlakovi ritnerske željeznice prevezli su više od 500 000 putnika. Svatko tko bi se usudio to prognozirati osamdesetih godina prošloga stoljeća sigurno bi bio proglašen, najblaže rečeno, bolesno ambicioznim.

Jedan je od razloga za taj uspjeh da u cijelom južnom Tirolu regionalni vlakovi voze svakih pola sata tijekom dana, i to po posebnoj tarifi. Usto svaki turist ima posebnu kartu koju dobiva besplatno u hotelu ili kupuje tjednu kartu za 28 eura koja vrijedi u svim vlakovima, autobusima i većini žičara. Dakle, gusti takti red te jednostavnija i jeftinija tarifa bili su razlozi za renesansu javnoga prijevoza u Južnome Tirolu. U svakom slučaju, ovaj primjer veseli i ohrabruje.



Oberbozen



Wolfgruben

MODEL NOVOG STADLEROVA VLAKA

PIŠE: Toma Bačić
IZVOR: www.railwaygazette.com
FOTO: www.railwaygazette.com



Krajem lipnja švicarski je proizvođač željezničkih vozila Stadler Rail u suradnji sa Švicarskim saveznom željeznicama (SBB) predstavio model svoga novog vlaka Giruno u prirodnoj veličini. SBB naručio je 29 takvih vlakova, koji će voziti između Basela, Züricha i Milana kroz budući tunel Gotthard te će zamijeniti vlakove ETR61.

Do sredine srpnja model je u Stadlerovoj tvornici vidjelo više od tisuću posjetitelja. Dotad je Stadler primio oko 270 primjedbi na dizajn, razmještaj opreme, sjedala i dr. SBB je od Stadlera naručio vlak s 11 vagona maksimalne brzine 249 km/h kako ne bi morao ispunjavati strože standarde koji vrijede za vlakove koji voze brzinom od 250 km/h i višom.

Novi će vlak imati besplatan 4G internetski signal dostupan svim putnicima i utičnice na svim sjedalima. Također će imati odvojene zahode za žene i muškarce. Svaki će vlak biti dug 200 m i imati 400 sjedećih mjesta. Proizvodnja je predviđena za početak 2016., a puštanje čitave flote u promet za 2019. Vrijednost narudžbe iznosi 980 mil. CHF.

NOVI VLAKOVI ZA MŽ

PIŠE: Toma Bačić
IZVOR: www.railwaygazette.com
FOTO: www.railwaygazette.com



Dana 7. srpnja u kineskoj tvornici željezničkih vozila CRRC Zhuzhou predstavljen je prvi vlak koji je ta tvrtka izgradila za Makedonske željeznice (MŽ) i jednoga europskog kupca uopće. To će biti prvi novi električni vlak u Makedoniji nakon njezina osamostaljenja.

Kineska će tvrtka isporučiti dva električna putnička vlaka u kolovozu ove godine, a četiri dizelska vlaka u siječnju 2016. Vlakovi će biti trodijelni, klimatizirani, imat će 200 sjedala i vakuumske zahode te ispunjavati europske sigurnosne i tehničke standarde.

MŽ ih planira koristiti na svim prugama na kojima pruža uslugu putničkog prijevoza. Nadaju se da će novi vlakovi na pruge MŽ-a dovesti i nove putnike.

Kupnja je ostvarena iz dijela kredita Europske banke za obnovu i razvoj u iznosu od 25 milijuna eura. Ukupni kredit MŽ-u iznosio je 50 milijuna eura, a uloženi su u modernizaciju lokomotiva (10 milijuna eura) i kupnju 150 teretnih vagona serijâ Sgrss-80 i Eass-Z(K) ukupne vrijednosti 13,2 milijuna eura.

TREĆI CER-ov FOTONATJEČAJ

PIŠE: Martina Lovrić
IZVOR: <http://www.cer.be>
FOTO: Ante Klečina



Dobra vijest za sve zaljubljenike u željezničku fotografiju: Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) pokrenula je 3. godišnji europski fotonatječaj na temu željezničkih motiva.

Fotografije u visokoj rezoluciji (najmanje 1600 piksela širine, po mogućnosti položene i najviše pet fotografija po autoru) trebaju biti dostavljene prije 16. listopada putem internetske stranice CER-a <http://www.cer.be/forms/3rd-european-railway-photography-contest>. Ondje se zainteresirani mogu i detaljnije upoznati s pravilima natječaja. Kriteriji pri odabiru bit će ponajprije originalnost teme, umjetnička kvaliteta te human i pozitivan štih.

Na natječaj se mogu prijaviti autori iz 28 država članica EU-a, Albanije, BiH, Srbije, Gruzije, Makedonije, Moldavije, Crne Gore, Norveške, Švicarske i Turske. Dvanaest odabranih fotografija koje u prvi plan stavljaju suvremenost, ekološku prihvatljivost i humanost željeznice ilustrirat će CER-ov kalendar za 2016. godinu. Također će odabrani autori biti nagrađeni s po 200 eura.

OBNAVLJA SE PARNA LOKOMOTIVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Uslavonskobrodskoj radionici Remont i proizvodnja željezničkih vozila (RPV) obnavlja se parna lokomotiva proizvedena 1959. u Đuri Đakoviću. Za tu lokomotivu mediji su doznali kada su se u Slavnskome Brodu pojavili producenti koji su lokomotivu htjeli koristiti prilikom snimanja filma o Winnetouu. Iako su producenti odustali od korištenja te lokomotive, restauracija se nastavlja, tako da će nakon više od dva desetljeća i Hrvatska dobiti parnjaču u voznome stanju.

Snimanje novoga nastavka filma o Winnetouu u Hrvatskoj je pobudilo mnogo medijske pozornosti, a dio zanimanja medija skrenut je i na RPV Slavnski Brod. Naime, objavljeno je kako će se za potrebe snimanja filma koristiti parna lokomotiva koja se restaurira u slavonskobrodskoj radionici. RPV Slavnski Brod tu je lokomotivu kupio 2013. u Tuzli od tvrtke Sodaso. Parnjača je proizvedena 1959. i bila je još uvijek u voznome stanju i aktivna jer se njome prevozila sol. Zanimljiv je podatak i da u obližnjem rudniku mrkog ugljena Banovići i dalje unutar pogona voze parne lokomotive, a dio tih lokomotiva održava se u Slavnskom Brodu.

U slavonskobrodskoj radionici lokomotivu su odlučili obnoviti vlastitim snagama. Uz pomoć sponzora, koji su donirali dio materijala, te Turističke zajednice Brodsko-posavske županije, koja je pripomogla sa 70 000 kuna, započela je obnova. Ipak, posla na lokomotivi ima više nego što su u početku mislili, a i obnova parne lokomotive nije prioritet među poslovima koji se u tvornici svakodnevno obavljaju.

Posjet filmske ekipe Winnetoua i njihova želja da se ubrza obnova lokomotive podgrijali su nadu da će Hrvatska nakon više od dva desetljeća ponovo dobiti



Restauracija parne lokomotive

muzejsku lokomotivu u voznome stanju. Nažalost, zbog previsokih troškova prijevoza lokomotive do Istre gdje su se trebale snimati scene sa željeznicom, producenti su odustali i pokušat će pronaći zamjensko rješenje. Naš sugovornik Jakob Mađarević, direktor RPV-a, istaknuo je kako je obnova lokomotive najatraktivniji posao koji rade, a manje se spominju drugi itekako zahtjevni i vrijedni poslovi:

Posla na ovoj lokomotivi ima više nego što smo očekivali. Usto odlučili smo ovaj posao vrlo temeljito odraditi, tako da ćemo u konačnici dobiti praktički novu lokomotivu. Tu u susjedstvu, u Đuri Đakoviću, izradit ćemo novi parni kotao za koji treba provesti tlačnu probu. Usto potrebno je izraditi nova klizna ležišta.

Lokomotiva je nekada služila ponajviše za manevarski rad. Na udaljenostima do šezdesetak kilometara može povući nekoliko vagona. Najveća je dopuštena vozna brzina 45 km/h, a proizvedena je u Slavnskome Brodu po licenciji tvrtke H. F. Potter Company iz Pittsburga.

U Slavnskome Brodu još uvijek nisu sigurni na koji će način komercijalizirati muzejski vlak, no sigurni su kako će prigodom prve vožnje do luke na Savi napraviti pravu zabavu.



Restauracija parne lokomotive

Što se tiče drugih poslova koji se trenutačno obavljaju u RPV-u, svakako treba spomenuti izgradnju prototipova cisterni za prijevoz naftnih derivata. Kod tih se cisterni primjenjuje potpuno nov sustav utovara i istovara prilagođen standardu EEN. U planu je izgradnja serije od 50 do 60 cisterni za inozemnog partnera.

»BACKO« I DALJE RASTE

PIŠE: Hrvoje Dečak
FOTO: Renato Brandolica

U Gundulićevoj ulici 4 u samom središtu Zagreba već četiri godine raste »Backo Mini Express«, željeznička maketa na 75 kvadratnih metara. Najveća je to maketa vlakova u ovome dijelu Europe, kojom voze 102 vlaka, osam sati svakoga dana.

»Backom« istodobno može bez ikakvih kvarova ili sudara voziti dvadeset vlakova. Za tu namjenu postavljeno je čak 1050 metara minitračnica, od kojih su neke deset centimetara ukopane u pod, a neke su na visini i od tri metra. O tome smo razgovarali s Antunom Urbićem zvanim Backo, idejnim začetnikom i vlasnikom projekta.

Kada će maketa biti gotova i koliko će na kraju biti velika?

Procjena je da će maketa željeznice biti gotova 2017. te da će tada biti najveća u Europi. No budući da je maketa »živo tkivo« koje ne podliježe strogim gabaritimima, nego je odraz ideja, zajedničkih analiza i djelovanja modelara, noviteta i ponajprije ljudske zaigranosti, teško je reći gdje će se naša mašta i rad zaustaviti. Trenutačno je maketa najveća u jugoistočnoj Europi i među dvadeset najvećih na Starom kontinentu. Najveća je maketa ove vrste na svijetu u Ham-



Antun Urbić

burgu i nekoliko je puta veća od naše.

Osim Vas, tko su ostala četvorica entuzijasta?

To su električar i softverski inženjer Domagoj Terzić, krajobrazni dizajner Marin Benkus, električar Matija Bulat te električar i inovator Želimir Matočec. Nitko od njih inače ne radi na željeznici, a na maketi rade osam sati svakoga radnog dana. Vlakove i ostalo za maketu nabavljaju u Njemačkoj, a koriste još drvo, gips i, naravno, boju.

Što je najteže u radu?

Najteže je izrađivati i postavljati

hardversku elektroniku kako bi sve besprijekorno radilo, a izvedba bila bez zastoja, kvarova i sudara. Podsjećam, ovo je maketa na kojoj istodobno vozi dvadeset vlakova te kamioni, automobili pa čak i bicikli.

Što je osim veličine važno da maketa bude zanimljiva?

Važan je sadržaj – mnogo vlakova, ali i ostalih prijevoznih sredstava koja zahvaljujući našem softveru voze maketom. Tu je i mnogo efekata, zvučnih i svjetlosnih, poput padanja kiše, grmljavine ili izmjene noći i dana. Svakom posjetitelju naši djelatnici stoje na usluzi kako bi osobno ispričali pozadinu makete te pružili sve tehničke podatke o ovome projektu, što zanima mnoge posjetitelje.

Čemu služe ekrani na zidu?

Oni su tu radi prikaza svih detalja ispod makete, koji su nedostupni našem oku. Pokazuju i vožnju vlakova te ostalih vozila na gornjoj razini makete. Snimaju i tunele te prostor ispod i iznad makete.

Automobili i autobusi nisu samo dekoracija?



Detalj makete



Detalj makete



Detalj makete

— Posebnost je naše makete ta što oni nisu zalijepljeni za nju, nego voze po njoj. Imaju svoje prometnice, baš kao i vlakovi tračnice. U prometu imamo i bicikle koji se također, zahvaljujući softveru, pomiču. Naime, naša je maketa umanjeni prikaz stvarnoga života u omjeru 1:87, pa je razumljivo da ćemo sve što postoji uroniti u nju i pokušati tome dati život. Zbog toga nemamo samo vlakove već i obilje ostalih pripadajućih sadržaja pa dočaravamo stvarni život željeznice.

Dolaze li više djeca ili odrasli?

— Ima i jednih i drugih. Nedavno nas je posjetio trogodišnji Thomas iz Belgije, koji nije odvajao oči od makete. Dok je unuk gledao vlakove, njegov nam je djed Milan priznao da redovito dolaze i prate kako »Backo« raste. Maketu je pogledao i Danac Michael Schønswandt, poznati dirigent. Kazao je da je u internetsku tražilicu upisao riječ Zagreb i našao vijesti povezane s najvećom maketom željeznice na ovim prostorima. Zamolio je kolege iz Koncertne dvorane Vatroslava Lisinskog da ga dovedu. Taj glazbenik i sam ima maketu na 25 kvadratnih metara, pa nije odolio vidjeti kako to izgleda u ovolikom izdanju.

Što Vas posjetitelji najčešće pitaju?

— Obično ih zanima kako se kreću vlakovi, automobili i kamioni, kako upravljamo njima i koliko nam je dugo trebalo da sve to složimo. Posjetitelji najviše komentiraju zvučne i svjetlosne efekte, ali i opći dojam koji maketa na njih ostavlja. Nama je najzanimljivije vidjeti odrasle i djecu kako uživaju u onome što im možemo ponuditi. A dolaze nam gosti od Hrvatske do Amerike i Novoga Zelanda.

Koji su Vam planovi kad maketa bude gotova?

— Želja nam je od »Backa« stvoriti prepoznatljiv turistički proizvod Zagreba i Hrvatske, prostor u kojemu će odrasli i djeca s radošću provoditi vrijeme gledajući zaljubljeni u vlakove. Pritom nas ne obeshrabruje to što današnja tehnologija, internet, svijet pametnih telefona i brojni *gadgeti* nude drugačiji način zabave. »Backo Mini Express« planiran je i realiziran kao projekt u kojemu svatko može pronaći svoj komadić radosti.

Ljubitelji željeznice maketu mogu razgledati petkom i subotom od 10.00 do 18.00 sati.



Detalj makete

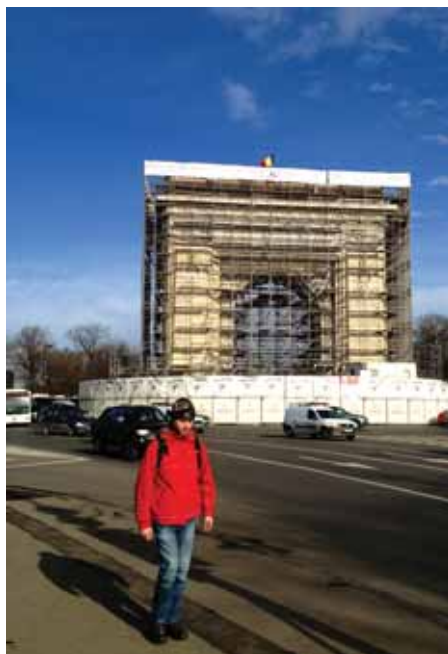


BUKUREŠT – GRAD KONTRASTA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Kad mi se pružila prilika da na tjedan dana otputujem u glavni rumunjski grad Bukurešt, većina prijatelja rekla mi je: »Što ćeš tamo, što tamo ima zanimljivo? Tamo je sve mračno i prljavo!« Ipak sam otišla, bez posebnih očekivanja, ali s istraživačkim nervom koji prati svako moje putovanje. I nisam požalila!

Bukurešt je dvomilijunski grad velikih kontrasta. Osim prljavih i zapuštenih ulica i palača, uglavnom onih koje su još u procesu vraćanja prvotnim vlasnicima ili se pripremaju za obnovu nakon što ih kupi neka svjetska korporacija, ima i predivnih novosagrađenih i obnovljenih zdanja. Svako od njih ima svoju priču. Krajem 19. i početkom 20. stoljeća bukureštanske vile i parkove u širem središtu grada gradili su najpoznatiji austrougarski arhitekti, tako da se često zateknete razmišljajući šecete li možda Bečom, Budimpeštom ili Trstom. U šetnji samo jednom ulicom u središtu grada možete naići na najskuplje hotele, otmjene muzeje s vrhunskim slikarskim zbirkama, izvrsne nacionalne restorane s ukusnim roštiljem i rumunjskim pivom, dizajnerske trgovine u kojima ženska bluza stoji 700 eura, ali i na selotejpm zalijepljena stakla, oronula pročelja kroz čije se razbijene prozore vidi napuštena



Obnova trijumfalnih vrata - Arcul de Triumf



Muzej sela

unutrašnjost, ulične prodavače jeftine odjeće te obične drvene električne stupove s kojih vise tisuće raznobojnih žica. Naime, Bukurešt je jedan od gradova s najvećom pokrivenošću internetskom mrežom, ali operatori nisu previše marili kako će to tehnički izvesti. Najstarija jezgra grada, četvrt Lipscani, trenutno je najveće gradilište jer se stare napuštene kuće preuređuju u butik-hotele, nacionalne restorane, glazbene klubove, moderne knjižare, dizajnerske prodavaonice i dr. U kontraste se ubraja i to da na nekom službenom diplomatskom prijemu možete susresti simpatičan rumunjski prinčevski par kojem je za svakodnevni život vraćena jedna od gradskih palača; s druge strane putem organiziranih turističkih vodstava možete obići najmračnije lokacije iz komunističke prošlosti.

Otkako je Rumunjska ušla u Europsku uniju ti su se kontrasti dodatno povećali. Glavni je grad danas veliko gradilište, dok je unutrašnjost zemlje netaknuta, puna prirodnih ljepota ali i velikog siromaštva. U Bukureštu se ruše stare zgrade i grade novi moderni neboderi, ponegdje se u stara zdanja ugrađuju nove interpolacije, sagrađena je podzemna željeznica, ali se s velikom brigom čuvaju stare vrijednosti.

Bukurešt je i grad velikih parkova s brižno njegovanim i označenim rijetkim biljem i pticama, prostorima za odmor i rekreaciju te obaveznim jezerima.

Dolazeći iz zračne luke prema središtu grada, prvi je ali i najveći park Village Museum (Muzej sela), u kojem su se od 1936. na 30 hektara na otvorenom počele smještati kuće, gospodarske zgrade, crkve, vodenice i vjetrenjače tradicijske gradnje iz cijele zemlje. One su ondje jednostavno premještene, a unutrašnjost i okoliš uređeni su im kao u okruženju iz kojeg su potekle. Turist koji nema mnogo vremena u jednom obilasku park-muzeja može upoznati cijelu rumunjsku tradicijsku arhitekturu s unutrašnjosti kuća i opremom kakvu su imale na svome izvornom mjestu.

Do središta grada stiže se širokim avenijama povremeno presječenima trgovima i jednim trijumfalnim vratima kakva se nalaze i u Parizu. Osim autobusa i trolejbusa avenijama jure žuti taksiji. Ako koristite taksij, morate pripremiti u koji ćete ući jer su im cijene vrlo različite. No kako im na vratima piše početna cijena, ne možete se prevariti. Taksisti su vrlo ljubazni, oni koji znaju engleski putem će vas upozoriti na poznate građevine i ispričati vam njihovu povijest. Nekoliko puta dogodilo mi se da su se stariji



Lipscani-ispred antikvarnice



Palača naroda

taksisti usred vožnje prekrizili, a nisam vidjela crkvu u blizini. *Kvaka* je u tome da su se u Ceaucesovo vrijeme, koje nije bilo naklonjeno religiji, cijele crkve premještale posebnom tehnikom prevoženja na platformama na kotačima, a ispred njih su se gradile zgrade koje su ih sakrivala. Tako samo stari stanovnici znaju gdje se nalazi crkva te se prekrize prolazeći pored zida iza kojega se ona nalazi.

Ceaucescova je vladavina iza sebe ostavila teške rane, među kojima su i danas najteže siromaštvo na selu te korupcija. Svake se večeri na nacionalnom dnevniku može čuti vijest o uhićenju nekog visokog dužnosnika zbog korupcije. Međutim taj će se diktator najviše pamtiti po Palači parlamenta (Palači naroda), drugoj po veličini zgradi na svijetu, koju je 2006. časopis Newsweek uvrstio u popis novih sedam svjetskih čuda. Organizirani obilazak palače, tijekom kojega se može vidjeti samo pet posto toga kontroverznog zdanja, uz stručno vodstvo traje oko dva sata, a zgrada je puna mitova i anegdota.

Krajem osamdesetih godina 20. stoljeća bračni je par Ceaucescu bio u posjetu diktatorskoj obitelji u Pjongjangu u Sjevernoj Koreji. Ondje su vidjeli

monumentalne zgrade komunističkih vođa i Ceaucescu je takvu palaču poželio u Bukureštu. Raspisan je natječaj i na njega se javila jedino arhitektica Anca Petrescu koja je imala samo 26 godina. Na sastanak s diktatorom nije donijela nacрте, nego makete kojima se on mogao igrati. To mu se jako svidjelo i Anca je dobila posao. Koordinirala je rad 17 timova i 750 arhitekata, dizajnera i inženjera. Gradnja je počela 25. lipnja 1984., a zgrada je podignuta u samo pet godina. Materijal, radnici, arhitekti, sve je moralo doći isključivo iz Rumunjske jer je Ceaucescu tako htio predstaviti moć koju je njegov narod dobio pod njegovom vlašću. Brojke su impresivne: cijena palače, da su gradnja i materijal ikada plaćeni, iznosila bi šest milijardi dolara, a palača se prostire na 330 000 kvadratnih metara. Dvanaest katova nalazi se iznad, a osam katova ispod razizemlja i ima oko tisuću prostorija. U njezinu je gradnju utrošen milijun kubnih metara mramora, većinom ružičastog jer je Ceaucescu njega najviše volio, 5,5 milijuna tona cementa, 500 000 tona čelika, dva milijuna tona pijeska, 900 000 kubnih metara drva, 3000 svijećnjaka i lusterata, 3000 tona kristala, 3500 kvadratnih metara kože, 200 000 kvadratnih metara tepiha, 230

kubnih metara stakla, a na izgradnji i pripremi materijala radilo je oko pet milijuna ljudi u cijeloj zemlji. Zbog gradnje palače srušeno je 20 crkava, među njima i nekoliko crkava neprocjenjive kulturne vrijednosti. Tako je dobiveno 10 000 kvadratnih metara prostora, a 4000 ljudi iseljeno je u novosagrađene spavaonice na rubu grada.

U središtu zatvorenog grada nalazi se najvažnija, najveća i najraskošnija dvorana, balska dvorana. Površine je 2540 kvadratnih metara, a prekriva je tepih od 1000 kvadratnih metara. Danas se ona za vrlo velike iznose iznajmljuje za prijame, a jedina koja ju je besplatno dobila na korištenje jest poznata gimnastičarka Nadia Comaneci, koja je u njoj imala svadbu. Ceaucescu nikad nije koristio zgradu jer je njegov režim srušen 1989., ubijen je u siječnju 1990., a do tada je bila uređena samo jedna prostorija. Razgovarajući s vodičem, saznala sam da su nakon revolucije svi mrzili palaču i njezinu arhitekticu, a palači je prijetilo da bude srušena dinamitom. Na kraju su ipak odlučili dovršiti zgradu i preimenovali je u Palaču parlamenta (Palaču naroda), unatoč golemu dugu koji je ostao nakon njezine gradnje. Prema riječima vodiča, Rumunji su danas podijeljeni: polovina ih misli da ju je ipak trebalo srušiti sa zemljom, a druga polovina smatra da je dobro da je dovršena, dijelom osposobljena za potrebe parlamenta, a dijelom za potrebe muzeja i galerija. Ipak je ona »sto posto rumunjsko«!



Interpolacija, novo uz staro

POVIJEST ISTARSKÉ ŽELJEZNICE

PIŠE: Ružica Stanić

U kolodvoru Pazin 14. kolovoza otvorena je izložba starih predmeta povezanih s razvojem i djelovanjem željeznice u Istri. Zbirku je skupio umirovljeni željezničar Jovo Aćimović, koji je na željeznici proveo 42 godine, a u postavljanju izložbe pomogli su zaposlenici kolodvora Pazin.

Neki od izloženih predmeta potječu još

iz vremena Austro-Ugarske Monarhije, neki iz vremena kada je željeznicom u Istri upravljala Italija, a najviše ih je iz razdoblja uprave Jugoslavenskih željeznica.

Među eksponatima posjetitelji mogu vidjeti stol prometnika, induktorske telefone, stare pravilnike, svjetiljke, znakove, materijal za prugu, fotografije

izgradnje istarske pruge i željezničara, među kojima je i fotografija osoblja kolodvora Pazin iz 1910. Izložbu je prilikom otvorenja posjetio i Željko Fak, zamjenik direktora Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Zapad.

Zainteresirani zbirku mogu razgledati uz najavu g. Aćimoviću ili šefu kolodvora Pazin, g. Josipu Grabaru.



Detalj s otvorenja izložbe



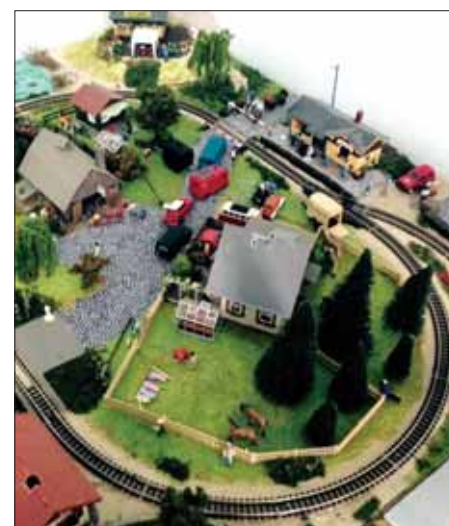
Induktorski telefon

VIROVITICA VOLI VLAKOVE

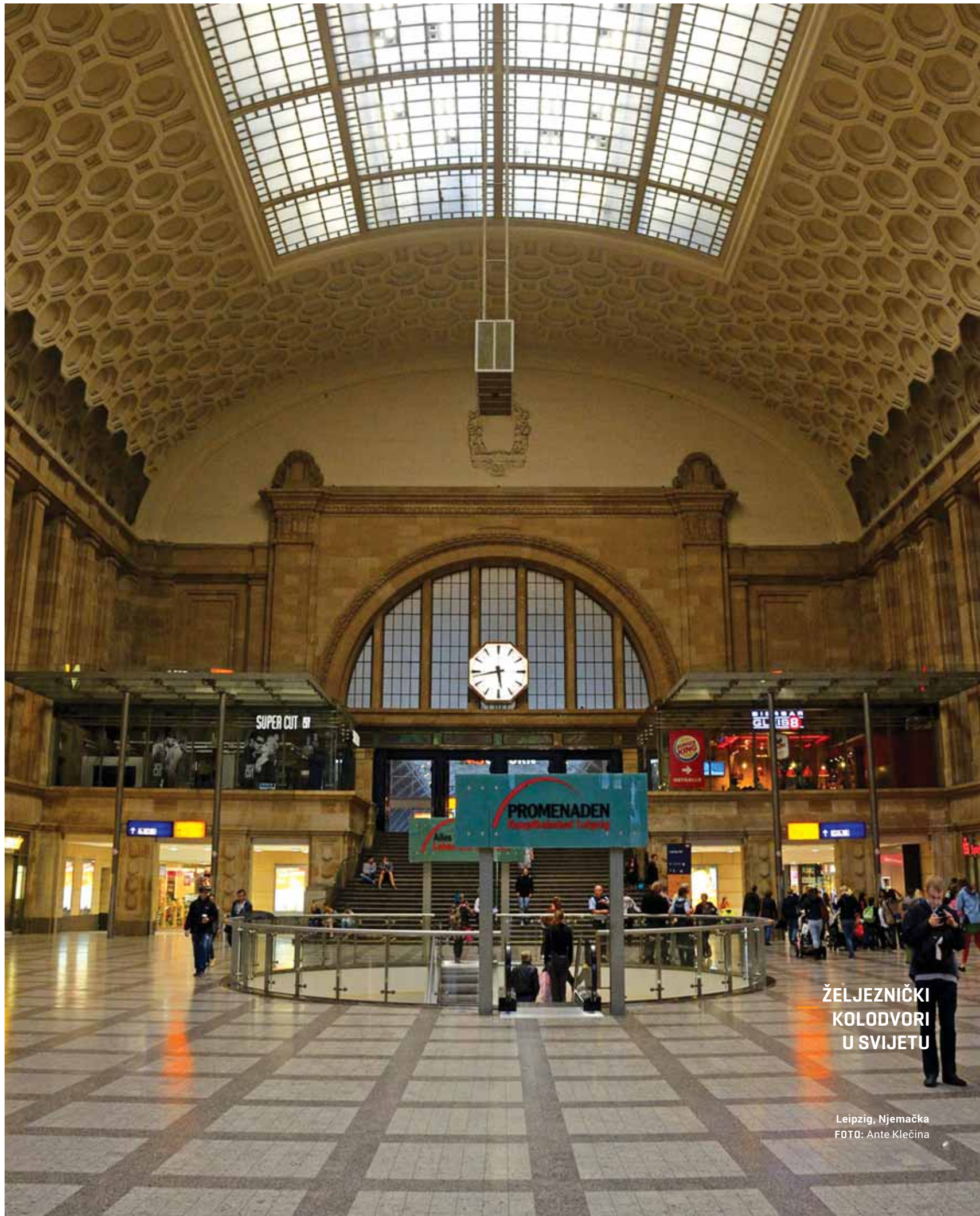
PIŠE: Ružica Stanić

U sklopu proslave grada Virovitice povodom blagdana Rokova u virovitičkom je kolodvoru 14. kolovoza otvorena izložba »Virovitica voli vlakove«. Posjetitelji su mogli razgledati maketu željeznice koju je tijekom dvadesetak godina izradio Goran Denac, medicinski tehničar iz Virovitice. Maketa sadrži 150 vlakova i

petstotinjak vagona te više od kilometra tračnica. Sastoji se od male makete uskotračne željeznice i velike makete. Otvorenju izložbe prisustvovao je i direktor Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Sjever Franjo Hiržin, a svi koji za Rokovo nisu bili u Virovitici maketu mogu razgledati do kraja rujna u kolodvoru Virovitica.



Maketa uskotračne željeznice



**ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI
U SVIJETU**

Leipzig, Njemačka
FOTO: Ante Klečina



Novi Marof-Krušljevec
FOTO: Ante Klečina