

ŽELJEZNIČAR

BROJ 863 || LISTOPAD 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Imenovana Uprava
HŽ Infrastrukture

4

EU FONDOVI

Za modernizaciju i elektrifikaciju
pruge Zaprešić – Zabok
80,8 milijuna eura iz EU-a

8

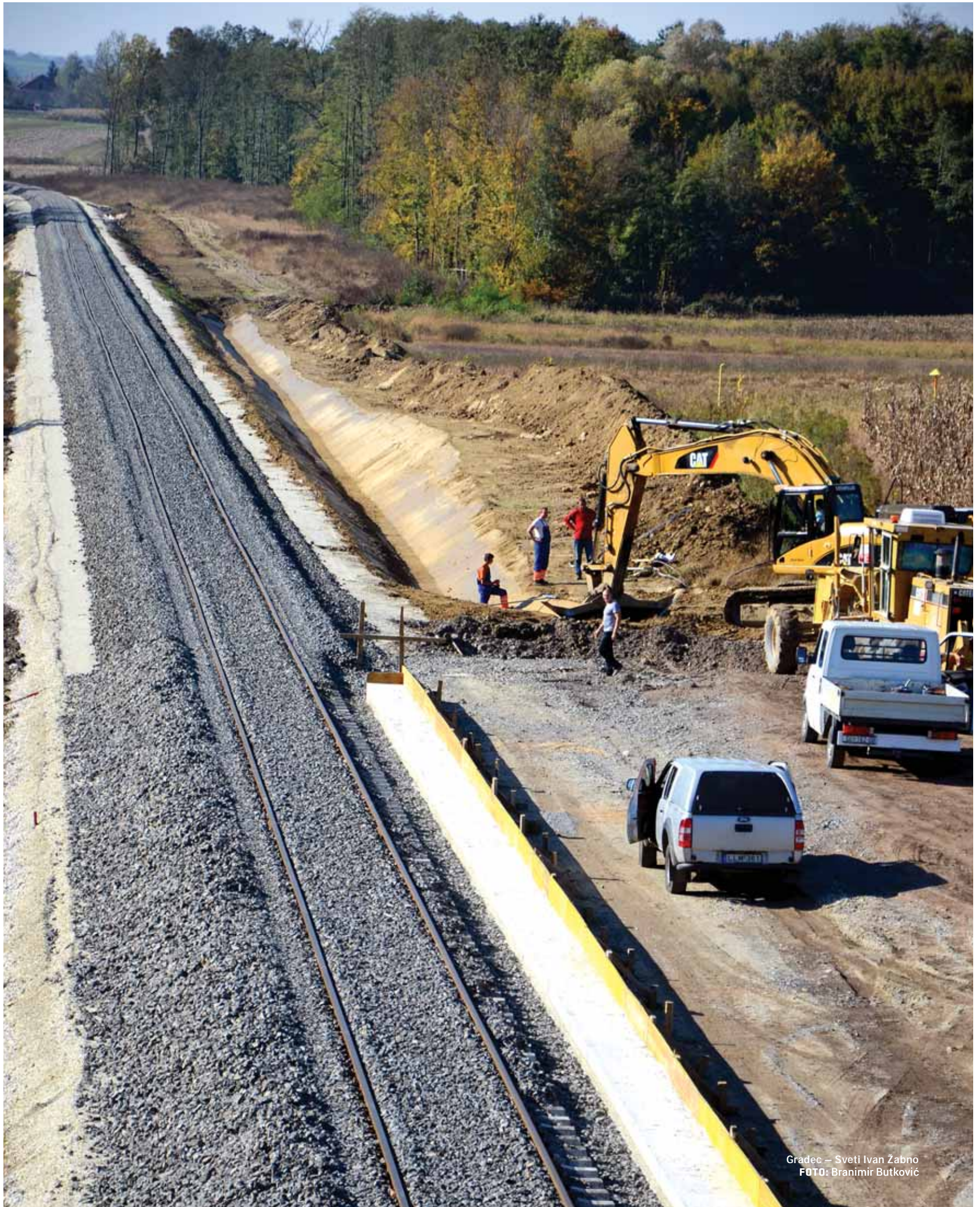
KULTURA

Jedna od najvećih turneja
u povijesti društva

22



HŽ INFRASTRUKTURA



Gradec – Sveti Ivan Žabno
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI | 4

Imenovana Uprava HŽ Infrastrukture

EU FONDOVI | 8

Za modernizaciju i elektrifikaciju pruge
Zaprešić – Zabok 80,8 milijuna eura iz EU-a

EU FONDOVI | 10

Pruga poprima svoj konačni oblik

OBLJETNICE | 14

Četvrt stoljeća Hrvatskog društva
željezničkih inženjera

KULTURA | 22

Jedna od najvećih turneja
u povijesti društva

KULTURA | 30

Marija Grabar – najuspješnija slikarica

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Branimir Butković

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12
telefon: +385 (0) 1 3783 019
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

Drage kolegice i kolege,

početak listopada obilježilo je imenovanje uprava HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza. Skupština društava imenovala je dotadašnjeg člana Uprave HŽ Infrastrukture Ivana Kršića predsjednikom Uprave te Darka Barišića, Nikolu Ljubana i Marka Zdravka Žubrinića članovima Uprave. U HŽ Putničkom prijevozu predsjednikom Uprave imenovan je Željko Ukić, a članovima Uprave Mladen Lugarić i Damir Rubčić.

U listopadu je iz Europske komisije stigla odlična vijest za HŽ Infrastrukturu. Naime, Europska komisija odobrila je sufinanciranje projekta modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Zabok, čija ukupna vrijednost prihvatljivih troškova iznosi 80,8 milijuna eura. Uskoro se očekuje potpisivanje ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava, a radovi će započeti nakon što bude zaključen ugovor s izvođačem radova odabranim u postupku javne nabave koji je u tijeku.

U listopadu obišli smo i radove na dvama najvećim gradilištima sufinanciranima EU-ovim sredstvima. Do kuda su odmakli radovi na projektima Dugo Selo – Križevci i Gradec – Sveti Ivan Žabno donosimo u ovome broju našega lista.

Početkom mjeseca HŽ Infrastruktura je s tvrtkom Altpro potpisala ugovore za nabavu i ugradnju autostop-uređaja s budnikom na željezničkim vozilima za posebne namjene HŽ Infrastrukture. Vrijednost ugovora iznosi 24,4 milijuna kuna, a ugradnjom tih uređaja povećat će se razina sigurnosti željezničkog sustava.

Razinu sigurnosti u prometu povećavamo i aktivnostima posvećenima najmlađim sudionicima u prometu. Tako je organiziran nagradni natječaj »Sigurno na željezničko-cestovnom prijelazu«, na koji su osnovnoškolci prijavili svoje kratke priče i pjesme. Pristiglo je mnogo krasnih radova, a djeca su nagrađena na svečanosti u zagrebačkome Glavnom kolodvoru.

U posjetu nacionalnim željezničkim poduzećima bio je Libor Lochman, izvršni direktor CER-a, s kojim su čelnici željezničkih društava razgovarali o aktualnim temama u sektoru željeznice te obvezama koje proizlaze iz EU-ove regulative.

U ovome broju *Želje* pročitajte i pregršt zanimljivosti iz kulture, saznajte na što trebate pripaziti kada putujete u Rumunjsku te otkrijte još mnoge vijesti sa željeznice iz Hrvatske i svijeta.

glavni urednik lista "Željeznicar"
Ivan Kartelo



IMENOVANA UPRAVA HŽ INFRASTRUKTURE

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Branimir Butković



Ivan Kršić na čelu je HŽ Infrastrukture d.o.o. od 1. lipnja 2016. kada je imenovan članom Uprave – direktorom. Od 2. listopada 2017. obnaša funkciju predsjednika Uprave Društva. Na Građevinskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu diplomirao je 1999. godine nakon čega počinje raditi u Institutu građevinarstva Hrvatske (IGH d.d.) te kao nadzorni inženjer, glavni nadzorni inženjer, voditelj Odjela za stručni nadzor, direktor projekta i zamjenik direktora Zavoda za nadzor i vođenje projekata stječe veliko iskustvo u radu na području kapitalnih infrastrukturnih projekata kao što su projekt izgradnje autoceste Bosiljevo – Sv. Rok, projekt izgradnje tunela Mala Kapela, projekt izgradnje mosta Drava te projekt izgradnje autoceste Dugopolje – Ploče i ceste čvor Ploče – Luka Ploče. U prosincu 2014. preuzima funkciju predsjednika Uprave tvrtke Hidroelektra Niskogradnja d.d. Rođen je 1974. u Karlovcu.



Darko Barišić, diplomirani inženjer strojarstva i magistar ekonomskih znanosti, član je Uprave HŽ Infrastrukture od 2. listopada 2017. Karijeru započinje u tvrtki PAN Papirna industrija, gdje je radio do 2002. U sustavu je hrvatskih željeznica od 2002. Tijekom 15 godina rada u HŽ Infrastrukturi obnašao je niz rukovodećih funkcija u područjima održavanja željezničke infrastrukture te upravljanja nekretninama. Sudjelovao je u implementaciji te bio voditelj niza projekata za unaprjeđenje poslovanja kao što su projekti zamjene sustava grijanja u kolodvorima te uvođenja sustava SAP ERP i sustava za upravljanje linearnom imovinom tvrtke. Nekoliko godina bio je predstavnik HŽ Infrastrukture u radnim tijelima CER-a (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*), neovisnoga tijela pri Međunarodnoj željezničkoj uniji (UIC) sa sjedištem u Bruxellesu. Rođen je 1973. u Slavonskome Brodu.



Marko Z. Žubrinić, diplomirani inženjer, stalni sudski vještak za cestovni i željeznički promet, tehniku i procjenu već četrnaest godina, član je Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o. od 2. listopada 2017. godine. Karijeru započinje kao menadžer prodaje u Suzuki zastupstvu Auto Hrvatske, gdje radi do 1992. godine. Karijeru nastavlja u INA INTCO-u, gdje do početka 1996. godine radi kao *site manager* na naftnim poljima Sahare u sjevernoj Africi. Nakon Afrike odlazi u SAD gdje do 1997. godine radi u Atlanti kao izvršni direktor američke tvrtke Draco Int. Po povratku iz Amerike do 2000. godine radi kao direktor marketinga u Nogometnom klubu *Croatia/Dinamo*. Do 2003. godine radi kao viši savjetnik na projektu Svjetske banke u Centru za potporu poslovnih promjena na restrukturiranju HŽ-a. Početkom 2003. godine osniva hrvatsku državnu Agenciju za promicanje izvoza i ulaganja te radi kao njezin ravnatelj do sredine 2004. godine. Kao savjetnik glavnog direktora za marketing i komunikacije u Hrvatskoj udruzi poslodavaca radi do 2012. godine. Do 2017. godine radi kao glavni direktor privatne tvrtke za poslovno savjetovanje u Hrvatskoj i izvan nje. Dugogodišnje iskustvo ovog rođenog Zagrepčanina i kontinuirano stručno usavršavanje na domaćoj i međunarodnoj razini u upravljanju, razvoju novih poslova, marketingu i komunikacijama osnažilo mu je prilagođavanje ljudima različitih profesionalnih kultura i zaleđa te je posvećen ostvarivanju ciljeva poslodavca, prioritetima Uprave i konstantnome učenju.



Nikola Ljuban, diplomirani inženjer prometa, član je Uprave HŽ Infrastrukture od 2. listopada 2017. Počeo je raditi na željeznici 1980. te je radio na radnim mjestima prometnika vlakova, operativnoga pomoćnika šefa kolodvora Zagreb RK, voditelja prometne operative u Direkciji HŽ-a, voditelja projekata u Razvoju i investicijama, glavnog inženjera za promet, člana Uprave HŽ Infrastrukture te koordinatera za koridore. Deset godina proveo je radeći izvan sustava HŽ-a kao direktor tvrtki Interpublic i Elektroobnova iz Zagreba. Dragovoljac je Domovinskoga rata od 1991. do 1992., tijekom kojega je u sastavu 105. brigade HV-a obnašao dužnost pomoćnika zapovjednika topničkog divizionara. Društveno je aktivan, u dva mandata biran je u Vijeće gradske četvrti Trešnjevka – jug te je u mandatu od 2009. do 2013. bio zastupnik u Gradskoj skupštini Grada Zagreba. Član je Uprave ŽOKa *Don Bosco*, koji se natječe u 1.b ligi. Oženjen je i otac troje djece.

LIBOR LOCHMAN U POSJETU NACIONALNIM ŽELJEZNIČKIM TVRTKAMA



PIŠE: Korporativne komunikacije
FOTO: CER

Izvršni direktor Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) 6. listopada 2017. boravio je u radnome posjetu Hrvatskoj te se tom prigodom susreo i s čelnicima nacionalnih željezničkih tvrtki.

U središnjici HŽ Putničkog prijevoza s Liborom Lochmanom sastao se predsjednik Uprave te tvrtke Željko Ukić sa suradnicima, koji mu je predstavio novu Upravu i najvažnije projekte HŽPP-a.

Zadovoljstvo mi je što s Vama iz prve ruke možemo razgovarati o promjenama koje nas očekuju u sljedećemu razdoblju u području EU-ove legislative vezane uz željeznički sektor kako bi naše poduzeće što spremnije dočekalo najavljene izmjene EU-ovih uredbi u različitim područjima – od prava putnika preko izmjena vezanih uz PSO ugovore do zadaća koje nam nose uredbe o radnim uvjetima za radnike koji se bave interoperabilnim prekograničnim željezničkim uslugama. – istaknuo je Ukić.

Libor Lochman govorio je o glavnim izmjenama uredbi:

Trenutačno se radi na izmjenama niza uredbi kako bi regulativa bila još bolja, odnosno kako bi omogućila bolje funkcioniranje željezničkog sektora. Prava i odnos prema putnicima su na prvome mjestu, a priprema se izmjena Direktive 1371/2007 koja će se odnositi na dodatnu pomoć osobama s invaliditetom. Uz to radi se na prilagodbi Direktive 2007/59 kako bi se odredba vezana uz poznavanje stranog jezika za strojovođe implementirala u nacionalna zakonodavstva CER-ovih članica na najbrži i najlakši način, koji članicama neće uzrokovati dodatne poteškoće ili veće troškove.

U HŽ Infrastrukturi Lochmana je primio član Uprave Marko Zdravko Žubrinić, a na sastanku je bilo riječi o statusu projekata



Libor Lochman

obnove i modernizacije željezničke mreže i infrastrukture sufinanciranih EU-ovim sredstvima u kontekstu modernizacije dijelova međunarodnih koridora na području RH. Libor Lochman upoznao je Žubrinića s ulogom CER-a kao ključnoga lobističkog tijela u željezničkome sektoru na razini EU-a i informirao ga o međunarodnim skupovima koji će se održati do kraja godine, a na kojima će se raspravljati o svim temama važnima za poslovanje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

Tijekom susreta sa Željkom Pokrovcem, Upravom-direktorom HŽ Carga, Lochman je iskazao zabrinutost oko rokova ugradnje dijelova protiv buke u vagone kao i namjeru drugih uprava željezničkih prijevoznika da se rok produlji za deset godina. Prvotni rok trebao je biti u 2023., a prijedlog prijevoznika i CER-a je da se produlji do 2027. zbog velikoga financijskog iznosa koji treba izdvojiti u navedenu svrhu. Razgovaralo se i o autorizaciji vozila, cestovnim naknadama i prijedlozima Europ-

ske komisije te o korištenju infrastrukture na području Europske unije. Pokrovac je prezentirao aktivnosti HŽ Carga vezane uz suradnju sa željeznicama u okružju, ponajprije na području Srbije, Bosne i Hercegovine te Mađarske. Istaknuo je dobru suradnju s morskim i riječnim lukama te neiskorištene mogućnosti prometnih pravaca koji povezuju srednju i istočnu Europu s Jadranom kao i desetog koridora.

Među brojnim temama o kojima se razgovaralo tijekom navedenih sastanaka Lochman je najavio i skoro uvođenje potpuno otvorenog sustava prodaje željezničkih karata, koji bi na europskoj razini svim zainteresiranim stranama omogućio to da bez ograničenja prodaju željezničke karte, neovisno o tome jesu li njihove tvrtke u sklopu željezničkog sektora ili europske trgovačke mreže. Također je najavio i formiranje radne skupine tehničkih menadžera koji će raditi na strategiji autorizacije vozila kako bi se ujednačila pravila na europskoj razini, čime bi se doprinijelo lakšem i bržem stjecanju dozvola za prometovanje na europskoj željezničkoj mreži.

POTPISAN UGOVOR ZA NABAVU USLUGE SREDNJEG POPRAVKA PET ELEKTRIČNIH LOKOMOTIVA

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Dana 6. listopada 2017. potpisan je Ugovor za nabavu usluge srednjeg popravka pet električnih lokomotiva serije 1 141-300 u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP). Ugovor su potpisali predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza mr. sc. Željko Ukić i predsjednik Uprave Končar-Električnih vozila doc. dr. sc. Ivan Bahun. Ugovor se financira zajmom Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD).

U sklopu zajma IBRD-a za financiranje Projekta održivog razvoja hrvatskoga željezničkog sektora, čiji je korisnik i HŽ Putnički prijevoz, financira se i obnova voznog parka radi poboljšanja njegove učinkovitosti. Cjelokupni iznos zajma za HŽ Putnički prijevoz iznosi 43 milijuna eura.

Ukupna vrijednost tog ugovora iznosi 10.975.000,00 kuna bez PDV-a. Srednjim popravcima lokomotiva postiže se produljenje radnog vijeka vozila, poboljšanje sigurnosti vozila i radnih uvjeta strojnog osoblja. Ugovorom je definirana sukcesivna isporuka popravljenih lokomotiva; u roku od 120 dana bit će isporučena prva, a nakon toga po jedna lokomotiva mjesečno.

Prilikom potpisivanja ugovora Željko Ukić istaknuo je:

„Potpisivanje ovog ugovora, koji se financira zajmom IBRD-a, važno je za povećanje pouzdanosti voznog parka HŽPP-a. Drago mi je što se HŽPP-ove lokomotive popravljaju u Hrvatskoj, što se koriste domaće znanje i iskustvo te doprinosi hrvatskome gospodarstvu. Ovo je jedan u nizu projekata koje realiziramo s Končar-Električnim vozilima, a uskoro planiramo nastaviti i realizaciju ugovora za nabavu novih vlakova.

Ivan Bahun rekao je:



Potpisivanje Ugovora – Ivan Bahun i Željko Ukić

POTPISIVANJE OVOG UGOVORA, KOJI SE FINANCIRA ZAJMOM IBRD-a, VAŽNO JE ZA POVEĆANJE POUZDANOSTI VOZNOG PARKA HŽPP-a. DRAGO MI JE ŠTO SE HŽPP-ove LOKOMOTIVE POPRAVLJAJU U HRVATSKOJ, ŠTO SE KORISTE DOMAĆE ZNANJE I ISKUSTVO TE DOPRINOSI HRVATSKOME GOSPODARSTVU.



S lijeva na desno: Jusuf Crnalić, član Uprave KEV-a; Ivan Bahun, predsjednik Uprave KEV-a; Željko Ukić, predsjednik Uprave HŽPP-a; Damir Rubčić, član Uprave HŽPP-a

„Ovim ugovorom nastavljamo uspješnu dugogodišnju suradnju i osiguravamo posao za domaću industriju. Ovo je drugi ugovor financiran iz zajma IBRD-a za uslugu popravka lokomotiva koji je

potpisan između naših poduzeća. Modernizacijom i popravcima HŽPP-ovih vozila Končar-Električna vozila stječu reference koje su prepoznate i na širem europskom tržištu.

POTPISAN UGOVOR O NABAVI I UGRADNJI AUTOSTOP-UREĐAJA

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Altpro

U ponedjeljak 2. listopada 2017. HŽ Infrastruktura d.o.o. i Altpro d.o.o. potpisali su ugovore za nabavu i ugradnju autostop-uređaja s budnikom na željezničkim vozilima za posebne namjene HŽ Infrastrukture. Vrijednost ugovora iznosi 24,4 milijuna kuna (bez PDV-a), a radove na ugradnji sustava na vozila HŽ Infrastrukture izvest će zajednica ponuditelja RŽV Čakovec, OV, TŽV »Gredelj« i Altpro.

Oprema se ugrađuje na vozila TMD-a (46), Plassera & Theurera (19), Robela (4), ROLBA-e (4), MTH-a Praha (1) i ostalih proizvođača. Taj će domaći klaster istu uslugu nuditi i na izvoznim tržištima.

Ugovor o nabavi uređaja u ime HŽ Infrastrukture potpisao je čelni čovjek tvrtke Ivan Kršić te Zvonimir Viduka, direktor tvrtke Altpro d.o.o. Ugovor o ugradnji uz Kršića kao predstavnika naručitelja u ime zajednice ponuditelja posla ugradnje potpisao je Zvonimir Viduka.

Potpisivanju ugovora, upriličenom u razvojno-inovacijskom centru tvrtke Altpro, uz predstavnike ove poslovne suradnje nazočili su i Nikolina Brnjac, državna tajnica u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te Tatjana Kesić Šapić, direktorica Sektora za industriju i IT pri Hrvatskoj gospodarskoj komori.

Ugradnjom autostop-uređaja povećat će se razina sigurnosti željezničkog sustava. Zaključenje ovog ugovora HŽ Infrastrukturi omogućuje da do 1. srpnja 2018. ispuní obvezu nabave i ugradnje autostop-uređaja na svojim vozilima, što smo dužni sukladno izmjenama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava – rekao je Ivan Kršić, čelni čovjek HŽ Infrastrukture.

Direktor tvrtke Altpro Zvonimir Viduka istaknuo je:



Potpisivanje Ugovora o nabavi uređaja



S lijeva na desno: Tatjana Kesić Šapić, Zvonimir Viduka, Nikolina Brnjac i Ivan Kršić

AUTOSTOP sustav, temeljen na INDUSTRIALnoj tehnologiji, jest visokotehnološki proizvod koji upozorava strojovođu ili automatski koči vlak ovisno o podacima o brzini vozila prikupljenima pri prolasku uz signalne oznake na pruži. Ovaj je sustav otporan na sve vrste vibracija, potresa i udara koji nastaju pri eksploataciji na željezničkom

vozilu i predstavlja kompletno rješenje sigurnosnog sustava za željeznička vozila i infrastrukturu po modelu *low cost – high tech* te je prilagođen komunikaciji s drugim sigurnosnim sustavima i jedinstvenim europskim standardom za signalno-sigurnosne i komunikacijske sustave razine ETCS.

ZA MODERNIZACIJU I ELEKTRIFIKACIJU PRUGE ZAPREŠIĆ - ZABOK 80,8 MILIJUNA EURA IZ EU-a



PIŠE: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
FOTO: Branimir Butković

Europska komisija odobrila je sufinanciranje još jednoga velikog projekta iz sektora prometa, a riječ je o projektu modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Zabok.

Ukupna vrijednost prihvatljivih troškova projekta iznosi 80,8 milijuna eura, a nakon obnove navedena će linija omogućiti maksimalnu voznu brzinu od 120 km/h i skratiti vrijeme putovanja od Zagreba do Zaboka.

Dionica Zaprešić – Zabok ima važnu ulogu u putničkom prijevozu na zagrebačkome prigradskom području i pripada pruzi od regionalnog i međunarodnog značaja.

Kroz projekt obnovit će se 24 kilometra željezničke pruge, čime će biti omogućeno njezino uključivanje u prigradski prometni

sustav Grada Zagreba, a skratit će se i vrijeme putovanja na relaciji Zagreb – Zabok.

Projekt će također doprinijeti poboljšanju interoperabilnosti željezničkog prometa, a što će EU-ovim prijevoznicima olakšati pružanje željezničkih usluga i povećati konkurentnost hrvatske željezničke mreže.

Projekt predviđa radove koji uključuju elektrifikaciju dionice te opremanje odgovarajućim signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima, izgradnju i obnovu niza objekata (mostova, podvožnjaka), rekonstrukciju kolodvora i stajališta te rješavanje problema željezničko-cestovnih prijelaza.

Uskoro se očekuje potpisivanje ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava. Radovi na projektu započet će nakon što bude zaključen ugovor s odabranim izvođačem rado-

va, dok se završetak cjelokupnog projekta očekuje do 2020. godine.

Odobrenje Europske komisije izniman je uspjeh u pogledu budućeg razvoja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj kroz utjecaj na povećanje mobilnosti te na unaprjeđenje prijevoza robâ i putnika, a na taj način izravno utječe i na budući rast nacionalnoga gospodarstva.

Bespovratna sredstva Europske unije osigurana su u sklopu Prioritetne osi Povezanost i mobilnost Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020., a projekt je prijavljen suradnjom Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova EU-a te Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Korisnik je projekta HŽ Infrastruktura.



USPORENA DINAMIKA RADOVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Radovi na gradilištu pruge Dugo Selo – Križevci izvode se sporijim tempom od planiranog. No neovisno o toj činjenici, na nekoliko gradilišta koja smo posjetili sredinom listopada vidljiv je napredak u odnosu na naš prethodni obilazak prije dva mjeseca.

Na izlazu iz kolodvora Vrbovec u smjeru Križevaca, pokraj groblja izvedene su sve pripreme za asfaltiranje spojne rampe na nadvožnjak te parkirališta. Kao rok za puštanje nadvožnjaka u promet nameće se koji dan uoči blagdana Svih svetih. Trebat će još završiti pristupne ceste, a samo otvaranje nadvožnjaka za promet omogućit će spajanje kolodvora Vrbovec s otvorenom prugom u smjeru Gradeca. Na tom će dijelu pruge krajem studenoga započeti intenzivniji radovi te će spoj

otvorene pruge s kolodvorskim kolosijecima olakšati dovoženje strojeva i materijala na gradilište. Puštanjem nadvožnjaka u promet bit će dovršeni radovi na južnome dijelu kolodvora Vrbovec te zatvoren postojeći željezničko-cestovni prijelaz, čime će se uvelike ubrzati cestovni promet.

U samome kolodvoru Vrbovec postavljena su dva nova kolosijeka sa skretnicama, a vidljivi su i radovi na pothodniku koji je građevinski dovršen na polovini kolodvora na kojoj se trenutačno izvode radovi. Na ulaznoj strani kolodvora, na novome dijelu pruge dugom 1,5 km, tzv. devijaciji, nasut je prvi sloj tucanika, postavljaju se pragovi, a ugrađuju se i prvi paneli na zidovima za zaštitu od buke. Radnici tvrtke Dalekovid na samome ulazu u kolodvor te na devijaciji postavljaju kabele na stupove kontaktne mreže. Na »križanju 7«, odnosno na

nadvožnjaku nedaleko od obilaznice Vrbovca, postavljeni su nosači na kojima se izrađuje armiranobetonska ploča.

Ipak, najviše zanimanja javnosti, pogotovo u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji, izaziva najava skorih vožnji vlakova od Bjelovara do Svetog Ivana Žabnog i dalje novom dionicom do Gradeca te presjedanja na vlak prema Zagrebu. U ovoj fazi radova odnosno dok se u cijelosti ne izgrade kolosijeci i skretnice u Gradecu presjedanja se, nažalost, ne mogu izbjeći. Do tada će se vlakovi zaustavljati na novoizgrađenome krnjem kolosijeku koji se gradi u sklopu projekta Dugo Selo – Križevci. Svako drugo, privremeno rješenje bilo bi teško izvedivo i neisplativo. No i s presjedanjima u Gradecu putnici iz Bjelovara stizat će u Zagreb brže nego postojećom vezom preko Križevaca.



PRUGA POPRIMA SVOJ KONAČNI OBLIK

PIŠU: Branimir Butković i Željka Mirčić
FOTO: Branimir Butković i Željka Mirčić



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Nakon obilaska gradilišta dvanaest kilometara dugačke pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno 12. listopada 2017. može se zaključiti kako pruga poprima svoj konačni oblik.

Nakon dovršetka radova, koji se očekuje u siječnju sljedeće godine, treba obaviti interni tehnički pregled, a potom svoj dio posla trebaju obaviti Agencija za sigurnost željezničkog prometa i Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja. Sve je to preduvjet za izdavanje uporabne dozvole i uvođenja vlakova u redoviti promet.

Nadvožnjaci u Škrinjarima i Remetincu dovršeni su i pušteni u promet, a odmah uz njih grade se i dva stajališta te prilazna cesta. Trenutačno se na oba stajališta nasipa teren, a slažu se pružni elementi i elementi odvodnje. Kolodvorske zgrade u Gradecu i Svetom Ivanu Žabnom dovršene su, a u Gradecu dovršavaju se radovi na izgradnji pristupne ceste i parkirališta za automobile. Također, u neposrednoj blizini kolodvora gradi se kolosijek koji će »bjelovarski pravac« povezati s Gradecom. Radovi u Svetom Ivanu Žabnom su pred završetkom. Tamo su ugrađena tri kolosijeka

i osam skretnica. U kolodvoru se betoniranjem temelja i peronskih elemenata bočnog perona te betoniranjem temelja otočnog perona stvaraju preduvjeti za izgradnju novih perona.

Privremeni kolodvor u Svetom Ivanu Žabnom smješten je u kontejneru, pedesetak metara od nove kolodvorske zgrade. Otvoren je 1. kolovoza ove godine, a tog je dana vrata otključao prometnik Goran Brekalo. Zajedno s trojicom kolega prometnika i četvoricom skretničara poslan je na zamjenu kako bi se tijekom radova osigurao redoviti tijek putničkog prijevoza.



Kolodvor je otvoren 24 sata i radi se u turnusima, a prema riječima našeg sugovornika, suradnja s izvođačima radova besprijekorna je:

S izvođačima radova surađujemo bez poteškoća. S Mađarima je nekada prevoditeljica, a nekada se snalazimo sami. Kada nailaze vlakovi, s kolosijeka trebamo skloniti sva vozila, zaustaviti bagere i propustiti vlak. Gradilište je prilično raštrkano, a mi moramo paziti na sve i koordinirati provoze vlakova. Kolodvor se gradi i nema nikakvih signala pa se sve radi ručno.

Pritom najviše »strada« skretničar koji s tzv. križevačke strane mora ići oko 800 metara pred vlak i nešto manje na drugu stranu.

Nekoliko dana nakon našeg obilaska, dana 18. listopada, gradilište su uz stručno vodstvo Hrvoja Milasa, voditelja projekta, njegova zamjenika Stipe Zeca te Ive Bosnića, voditelja Grupe za kolosiječna postrojenja, u pratnji profesora i asistenta obišli studenti četvrte i pete godine Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Osijeku. Na licu mjesta studenti su upoznati s grad-

njom pruge, problemima koji se pritom javljaju te složenosti cjelokupnog projekta. Na pruži Gradec – Sveti Ivan Žabno obilazak je obuhvatio kolodvor Sveti Ivan Žabno, novoizgrađene nadvožnjake i željeznička stajališta Remetinec i Lubena. Tijekom obilaska radova na dionici Dugo Selo – Križevci studenti su se upoznali s opsežnošću i zahtjevnosti tog projekta. Obišli su kolodvore Gradec i Vrbovec te novoizgrađeni nadvožnjak. Tom prilikom prikazana im je nova poddionica pruge, tzv. devijacija trase, te su im objašnjeni razlozi njezine izgradnje.



ŽELJEZNICA MORA BITI GENERATOR RASTA

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: arhiva Dubrovačko-neretvanske županije

U sklopu Europskog tjedna regija i gradova, u organizaciji europarlamentarke Dubravke Šuice u Bruxellesu je 10. listopada 2017. održana konferencija »Zajedno do EU fondova – za bolju prometnu povezanost«. Suorganizatori konferencije bile su četiri hrvatske županije: Dubrovačko-neretvanska, Brodsko-posavska, Vukovarsko-srijemska i Karlovačka županija. Na konferenciji sudjelovalo je stotinjak sudionika iz EU-ovih institucija, regionalnih razvojnih agencija i europskih regija.

Tema konferencije bile su transeuropske prometne mreže i prekogranične prometne veze, posebno u kontekstu loše prometne situacije na prostoru jugoistočne Europe i same Republike Hrvatske. Na konferenciji istaknuto je to da u razvoju prometne povezanosti Europska komisija posebnu pozornost treba obratiti na jugoistočnu Europu, odnosno na jadransko-jonsku regiju, te dati važnost projektima kao što su jadransko-jonska autocesta, brza željeznica Ravenna – Brindisi, koridor V.c, modernizacija željezničke mreže u Hrvatskoj, brodske i zračne veze preko Jadranskog i Jonskog mora te povezivanje otoka.

Na okruglome stolu »Važnost prometnih veza u potpori regionalnom gospodarskom razvoju« govorili su Maja Bakran, zamjenica generalnog direktora Opće uprave za mobilnost i promet (DG MOVE); Goran Štefanić, veleposlanik i zamjenik stalnog predstavnika RH pri EU-u; Tomislav Mihotić, državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture RH, te Mirjana Čagalj, potpredsjednica HGK-a za graditeljstvo, promet i veze.

Maja Bakran predstavila je financijske mogućnosti iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF) iz kojega su Hrvatskoj dodijeljene 3,2 milijarde kuna za 32 projekta od nacionalne i regionalne važnosti, što iznosi 93 posto



iskorištenosti sredstava iz programa. Projekti se provode na dvama koridorima Osnovne prometne mreže, odnosno na Mediteranskom koridoru i koridoru Rajna – Dunav, a primjeri projekata financiranih iz CEF-a jesu Zračna luka Dubrovnik, Luka Slavonki Brod, željeznička pruga Dugo Selo – Križevci, rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, most Svilaj, rekonstrukcija željezničkog kolodvora Rijeka-Brajdica i izgradnja intermodalnog terminala na kontejnerskome terminalu Brajdica, rekonstrukcija teretnog dijela željezničkog kolodvora Rijeka-teretna, izgradnja intermodalnog terminala na kontejnerskome terminalu Zagrebačka obala i drugi.

O važnosti tih projekata govorila je i Mirjana Čagalj, potpredsjednica HGK-a za graditeljstvo, promet i veze, ujedno predsjednica Foruma jadransko-jonskih gospodarskih komora, koja je iznijela HGK-ov stav da »...željeznica može i mora biti generator

rasta jer ima golemi multiplikacijski faktor. Svaka kuna uložena u razvoj željeznice donosi dodatne prihode kroz teretnu logistiku za gospodarstvo, a građanima *benefit* kroz mobilnost stanovništva, demografsku obnovu te povećanje kvalitete života«. Čagalj je također istaknula to da se ne smiju zanemariti pravci koji nisu na koridorima kao što su lička i unaska pruga. Osvrnuvši se na važnost jadransko-jonskog koridora, nazvala ga je prioritetom razvoja hrvatskog i regionalnog gospodarstva.

U drugom okruglom stolu na temu »Projekti regionalne povezanosti kroz mrežu TEN-T« sudjelovali su Paolo di Laura Frattura, predsjednik talijanske regije Molisea; Ivan Anušić, župan Osječko-baranjske županije; Aldrin Dalipi, predsjednik albanske regije Tirane, i Mauro D'Attis, član Europskog odbora regija, koji su prezentirali probleme na svojim područjima, a koji se odnose na lošu prometnu povezanost.

SADRŽAJAN POSJET POLJSKOJ

PIŠE: Ivana Bulimbašić Paulin
FOTO: Ivana Bulimbašić Paulin

Posjet direktora-Uprave HŽ Carga i predsjednika Uprave Luke Rijeka sa suradnicima PKP-u, drugome po veličini željezničkom prijevozniku u Europi, bio je vrlo sadržajan, a motiv posjeta, uz ostalo, bio je poticanje prijevoza tereta s Baltičkog mora kroz Poljsku do Hrvatske, odnosno do Jadranskog mora.

Željko Pokrovac, direktor-Uprava HŽ Carga, sa suradnicima posjetio je Republiku Poljsku gdje se sastao s Maciejom Libiszewskim, predsjednikom Uprave PKP Carga, i suradnicima te s Vedranom Devčićem, predsjednikom Uprave Luke Rijeka.

Grupacija PKP Cargo najveći je nacionalni željeznički teretni prijevoznik u Poljskoj i drugi po veličini u Europskoj uniji. Grupacija svojim kupcima nudi integrirane logističke usluge te usluge kombiniranoga željezničkog prijevoza (posjeduje najveću flotu željezničkih vozila u Poljskoj), cestovnog i pomorskog prijevoza.

Godišnje preveze 116 milijuna tona robe. Posjeduje 1250 lokomotiva opremljenih GPS-om i više od 67 tisuća vagona. U listopadu 2013. PKP Cargo debitirao je na Varšavskoj burzi, postajući prvi burzovni prijevoznik EU-a na burzi.

Na sastanku se razgovaralo o mogućnostima prijevoza tereta u smjeru Baltičkog mora kroz Poljsku i druge države srednje i istočne Europe te preko Hrvatske do Jadrana i obratno. Tom su prigodom razgledali luku Gdańsk koja je važno industrijsko središte na Baltičkome moru za mnogobrojne strane i domaće investitore.

Luka Gdańsk ima važnu ulogu kao ključna karika na transeuropskome prometnom koridoru, točnije na Baltičko-jadranskom koridoru koji povezuje zemlje nordijske regije (Danska, Finska, Island, Norveška i Švedska) s istočnom i južnom Europom, osobito s državama na Jadranu i regijama Crnog mora. Dobro je povezana želje-

zničkom infrastrukturom sa zaleđem te ostvaruje željezničke veze u svim strateškim smjerovima – prema jugu, zapadu i istoku. Povoljan položaj luke Gdańsk uočila je i Europska unija te ju je kao kritičnu točku povezala u TEN-T mrežu, odnosno Baltičko-jadranski koridor.

Uprava HŽ Carga sudjelovala je i na 60. Općoj skupštini CER-a u Gdańsku kojoj je prisustvovalo više od 120 članova iz europskih željezničkih uprava, a raspravljalo se o temama vezanima uz razmjenu podataka između željezničkih uprava, Četvrtom željezničkom paketu, digitalizaciji i aktivnostima u 2017. Najavljene su i aktivnosti u 2018. godini.

Uprava HŽ Carga posjet Poljskoj završila je obilaskom sajma Trako, jednog od najvećih međunarodnih sajmova željezničke industrije u Europi, odmah nakon Innotransa. Sajam je održan od 26. do 29. rujna u Gdańsku, a prisustvovalo je više od 700 izlagača iz 25 država.



ČETVRT STOLJEĆA HRVATSKOG DRUŠTVA ŽELJEZNIČKIH INŽENJERA



PIŠE: Tomislav Prpić
FOTO: arhiva HDŽI-a

Dana 12. lipnja navršeno je punih 25 godina od osnutka Hrvatskog društva željezničkih inženjera (HDŽI). Sve je započelo osnivanjem Kluba inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica na inicijativu Sindikata inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica odnosno Inicijalnog odbora koji su činili Jurica Stanišić, Božidar Lugačić, Drago Zubak, Darko Jergović, Stjepan Kapor, Bernardo Kauf, Bruno Pamić, Stanko Vranić, Ivan Sliško i Jozo Čurić.

Tu inicijativu treba promatrati u kontekstu vremena jer se Hrvatska našla u nametnutome ratu kada je trebalo organizirati održavanje i obnovu željezničke infrastrukture i voznog parka, promet u ratnim uvjetima te povezivanje s Europom i izgradnju novoga željezničkog sustava. Radi toga je Klub bio zamišljen kao strukovna platforma za podršku razvitku tek osnovanog poduzeća Hrvatske željeznice koja će okupljati stručnjake svih profila. Za prvog predsjednika Kluba izabran je Jurica Stanišić.

Ubrzo su ambicije i aktivnosti Kluba bile prepoznate i izvan granica Hrvatske te je 1. srpnja 1992. primljen u Europski savez društava željezničkih inženjera (UEEIV). Klub je od samog početka ima ambiciozne ciljeve te već u proljeće 1993. u suradnji s Fakultetom prometnih znanosti u Zagrebu organizira i prvo međunarodno znanstveno-stručno savjetovanje prometnih inženjera Hrvatske SPIH 93. Razvijena je mreža povjereništava na cijelome području HŽ-a u cilju ustroja nove organizacije Kluba ITHŽ-a. Krajem studenoga 1993. sazvan je izvanredni sabor ITHŽ-a, na kojemu je donesen novi statut, a za predsjednika je izabran mr. sc. Dragutin Šubat.

S entuzijazmom i željom da struka u željezničkome sektoru zauzme zasluženo mjesto Klub je 1994. pokrenuo izdavanje stručnog časopisa »ITHŽ«. Stručni časopis zamišljen je kao medij čija je zadaća omogućiti članovima Kluba i drugim željezničkim stručnjacima dodatnu afirmaciju. Časopis je financiran vlastitim sredstvima.



7. međunarodno savjetovanje HDŽI-a

Na Saboru u studenome 1997. promijenjeno je vodstvo i za predsjednika Kluba izabran je dr. sc. Stjepan Božičević. Proširenje suradnje sa srodnim udrugama diljem Europe te intenziviranje stručnih aktivnosti započinje početkom novog milenija. Klub u suradnji s UEEIV-om 2000. organizira prvo međunarodno savjetovanje o razvoju Hrvatskih željeznica, nakon čega je široj stručnoj javnosti postao poznat kao strukovna platforma koja okuplja velik broj željezničkih stručnjaka. Tom znatnijom afirmacijom na širem stručnom planu te angažiranjem tadašnjih čelnih ljudi Kluba i HŽ-a 2001. riješeno je i rezidencijalno pitanje Kluba, i to dodjelom i uređenjem prostora u Petrinjskoj 89. Prostorije su uređene i otvorene u prosincu 2000. godine. Redoviti sabor ITHŽ-a održan u ožujku 2001. donio je novi Statut, koji je akceptirao želju većine članove da Klub ITHŽ promjeni naziv u Društvo ITHŽ. Treba naglasiti kako su u to vrijeme postojala dva stručna časopisa u HŽ-ovu sustavu. Osim stručnog

časopisa »ITHŽ« koji je izdavao Klub, odnosno Društvo ITHŽ, Hrvatske željeznice izdavale su stručni časopis »Željeznica u teoriji i praksi«. Čelništvo Društva predložilo je Upravi HŽ-a da se izda jedan stručni časopis, s namjerom podizanja kvalitete i smanjenja troškova. Uprava je pristala na taj prijedlog te preuzela ulogu nakladnika, a Društvo je zadužila za uređivanje časopisa. Dana 18. listopada 2001. Uprava HŽ-a donijela je odluku o izdavanju novog stručnog časopisa »Željeznice 21«. Potaknuto vrlo uspješnom organizacijom prvoga međunarodnog savjetovanja o željeznici 2000. u Opatiji Društvo 2003. organizira svoje drugo savjetovanje, također u Opatiji, o modernizaciji HŽ-a. U travnju 2004. istječe mandat Predsjedništvu Društva te je na 4. Saboru za novog predsjednika izabran mr. Tomislav Prpić. Novo vodstvo na već izgrađenome respektabilnom ugledu Društva nastavilo je s jačanjem organizacijskih kapaciteta, ponajprije s osnivanjem povjereništava u svim

većim željezničkim čvorištima. Godine 2006. Društvo treći put okuplja domaću i međunarodnu željezničku elitu u Opatiji, čime njegov ugled u gospodarskim krugovima još više raste. Ponukani dosadašnjim uspjesima, godine 2008. Društvo odabire Šibenik za domaćina svojega četvrtog međunarodnog savjetovanja koje se održava pod nešto složenijim okolnostima jer se jedinstveni HŽ-ov sustav 2007. rasformirao na pet trgovačkih društava.

Potaknuti promjenama u domaćemu željezničkom sektoru i sugestijama UEEIV-a, Društvo se odlučuje na promjenu naziva i drugih elemenata vizualnog identiteta te je na Saboru 2008. donesena odluka da se od 1. siječnja 2009. Društvo zove Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI).

U međuvremenu pod novim nazivom Društvo organizira brojne stručne skupove i okrugle stolove s aktualnim temama te 2012. ponovno u Opatiji organizira peto međunarodno savjetovanje, a 2014. šesto savjetovanje u Zagrebu i Slavenskom Brodu.

Novi Zakon o udrugama nametnuo je i znatnije promjene Statuta HDŽI-a pa 2015. Društvo koristi priliku da uz novu organizaciju odabere i novo čelništvo te predsjednica HDŽI-a postaje dugogodišnja članica Društva s Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu doc. dr. sc. Danijela Barić. S današnjim vodstvom Društvo je organiziralo i svoje sedmo međunarodno savjetovanje, koje je 2016. održano u Zagrebu, pod pokroviteljstvom Međunarodne željezničke unije (UIC) i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.

Organizacija i djelovanje

HDŽI danas egzistira kao strukovna neprofitna organizacija ustrojena u skladu sa Zakonom o udrugama i sastoji se od Sabora HDŽI-a, Nadzornog odbora, Izvršnog odbora, povjereništava, Programskog vijeća, Ureda za edukaciju i certifikaciju, koordinacijskih tijela i administrativnih poslova.

Sabor HDŽI-a čini 35 odabranih predstavnika iz svih povjereništava, dok je Izvršni odbor operativno upravljačko tijelo sa sedam članova.

Članstvo fizičkih osoba u radu Društva sudjeluje putem povjereništava koja su u pravilu ustrojena na teritorijalnome princi-



Članovi HDŽI-a na stručnome skupu u Grazu

pu ili na principu pripadnosti određenoj tvrtki, odnosno instituciji gdje su zaposleni njezini članovi. Danas Društvo broji 386 članova i organizirano je u 28 povjereništava koja djeluju u svim većim željezničkim čvorištima.

Najvažniji ciljevi Društva jesu isticanje komparativne prednosti željeznice i ukazivanje na korištenje suvremenih tehnologija, zalaganje za ujednačenost pristupa željeznici u odnosu na ostale nositelje prometa, pružanje potpore članovima Društva u edukaciji i stručnome usavršavanju te izdavanje licencija za zvanje euroinženjera.

Jedna od važnijih uloga koju Društvo ima jest certificiranja za zvanje euroinženjera te izdavanje licencije EURAIL-ING. Za te stručne aktivnosti mjerodavan je Ured za edukaciju i certifikaciju. Drugo, također vrlo važno stručno tijelo Društva jest Uredništvo stručnog časopisa »Željeznice 21« koje je odgovorno za izdavanje i distribuciju časopisa.

Svoje aktivnosti Društvo uspješno provodi bez ijednog stalno zaposlenog radnika, a većina poslova obavlja se volonterski. Čitav niz godina, od kada je osnovano, Društvo se ponosi izvrsnom suradnjom sa svim važnim subjektima nacionalnoga željezničkog sektora, što je rezultiralo organizacijom sedam međunarodnih savjetovanja u Opatiji (2000., 2003., 2006. i 2012.),

Šibeniku (2008.), Zagrebu i Slavenskom Brodu (2014.) te Zagrebu (2016.).

Društvo je bilo organizator brojnih stručnih skupova među kojima su najvažniji »Split-ski kolodvor u prijedlogu GUP-a« (Split, 2005.), »Prometno-prostorno rješenje splitskog željezničkog čvorišta – rasprava na studiju Instituta prometa i veza« (Split, 2006.), »Željeznica – pokretač razvojnih aktivnosti u županijama Istočne Hrvatske« (Vukovar, 2006.), »Razvoj željezničke infrastrukture i značenje pruge Vinkovci – Osijek« (Vinkovci, 2006.), »Perspektive željezničkog prometa na pruzi Ploče – Metković u kontekstu razvitka Luke Ploče i ulaganja na V.c koridoru« (Ploče, 2009.), »Željeznica – najpovoljniji oblik prijevoza« (Zagreb, 2010.), »Željeznički cestovni prijelazi u dalmatinskoj regiji« (Split, 2011.), »Infrastrukturni projekti na pruzi Zagreb – Rijeka« (Rijeka, 2013.), »Razvitak željeznice na području Karlovačke županije i buduće željezničko čvorište Karlovac« (Karlovac, 2013.) i »Razvojni projekti željezničke infrastrukture na području Krapinsko-zagorske županije« (Zabok, 2013.).

Mnogobrojno članstvo, rezultati i respektabilan ugled stanovita su hipoteka Hrvatskog društva željezničkih inženjera, ali jednako tako i poticaj da Društvo nastavi biti platforma za stručno usavršavanje željezničkih inženjera i aktivna potpora nacionalnome željezničkom sustavu.

NAGRAĐENI NAJBOLJI LITERARNI RADOVI

PIŠU: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



U bivšemu restoranu zagrebačkog Glavnog kolodvora, ispunjenom do posljednjeg mjesta, na prigodnoj svečanosti održanoj 13. listopada 2017. dodijeljene su nagrade učenicima osnovnih škola, autorima najboljih tekstova na temu »Sigurno na željezničko-cestovnom prijelazu«. Putujuća izložba brojnih plakata vezanih uz temu sigurnosti tom je prigodom postavljena uz zidove dvorane.

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Hrvatske 2011. – 2012. godine ok-

vir je u koji su se prije dvije godine uspješno, kao partneri, uključili Fakultet prometnih znanosti i HŽ Infrastruktura. Aktivnosti tima FPZ-a i HŽ Infrastrukture s projektom pod nazivom »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« u prvome su redu namijenjene djeci, pješacima, biciklistima, motociklistima, starijim osobama i osobama s invaliditetom.

Moderator programa bila je Danijela Barić, voditeljica tima koji je organizirao cijelu

akciju s nizom prigodnih događanja, a kao gosti svečanost su uveličali članovi uprava HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban, Darko Barišić i Marko Zdravko Žubrinić te Mladen Lugarić iz HŽ Putničkoga prijevoza, savjetnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Igor Radić, Miron Huljak iz ravnateljstva Ministarstva unutarnjih poslova, Zdenka Čukelj, načelnica u Ministarstvu znanosti i obrazovanja, Zvonimir Viduka, direktor tvrtke Altpro, te hrvatski paraolimpijac Mladen Tomić. Medijski je taj događaj bio jako dobro popraćen. Tako su na



Puna dvorana u zagrebačkom Glavnom kolodvoru



Voditeljica projekta Danijela Barić



Filip i Ema Markota



Mladen Tomić

događanje svoje ekipe poslali HRT, Nova TV i Radio Sljeme.

Pedesetak učenika osnovnih škola sa svojim mentorima doputovalo je u Zagreb na svečanu dodjelu nagrada. Za to da cijeli dan gostima protekne u znaku željeznice pobrinula se Uprava HŽ Putničkoga prijevoza, koja je svim sudionicima dodijelila besplatne karte za putovanje, te Hrvatski željeznički muzej u kojemu je organiziran obilazak s predavanjem o željezničkoj povijesti. Uz to, karte za vožnju tramvajem, dar organizatora, omogućile su djeci da u kratkome

vremenu koje su provela u Zagrebu dožive doista mnogo toga.

Na natječaju su sudjelovali učenici iz deset osnovnih škola, a među njima najviše su radova priložili učenici osnovnih škola Ljubešćica i Stari Jankovci. Poredani u kategorije od prvoga do osmoga razreda, nagrađena su 44 učenička literarna rada te 15 mentora. Prvonagrađeni učenici dobili su tablete, a drugoplasirani i trećeplasirani pametne satove. Kao predstavnici škole s najviše prijavljenih radova Božici Šantek iz OŠ-a Ljubešćica uručen je fotoapararat.

Prigodnim poklonima nagrađeni su i učenici koji nisu osvojili jedno od prvih triju mjesta.

Važan doprinos toj akciji dali su članovi Studija kreativnih ideja Gunja (SKIG) svojim spotom i dokumentarnim filmom. Iz kratkoga spota u kojemu šestogodišnja Ema i godinu dana mlađi Filip Markota razgovaraju o sigurnosti u prometu nastao je desetominutni dokumentarac »Problem« o vinkovačkome paraolimpijcu Mladenu Tomiću. Redatelj Mario Mateljić i snimatelj Mirsad Mahmutović zaslužuju sve čestitke za priču o željezničkoj nesreći u kojoj je smrtno stradalo dvoje mladih, a tada dvogodišnji dječak Mladen Tomić bio je teško ozlijeđen. Danas Mladen Tomić ima obitelj, radi kao montažer na Vinkovačkoj televiziji, a premda je počeo s plivanjem, ipak se na kraju opredijelio za atletiku:

»Premda nisam bio ljubitelj atletike, na kraju sam se ipak opredijelio za »kuglu«. Motiv da sudjelujem u ovome projektu jest da mlade upozorim na opasnosti koje vrebaju na željeznici te da pruga nikako nije mjesto za igru.

Po završetku programa i zajedničkoga fotografiranja djeca su se uputila u svečani salon Glavnoga kolodvora, gdje su ih čekale pizze kojima ih je počastila tvrtka Altpro.

Kao popratni sadržaj akcije u nakladi od 2500 primjeraka tiskan je zbornik učeničkih literarnih radova s popratnim ilustracijama »Sigurno na željezničko-cestovnom prijelazu«. Zbornik će se razdijeliti osnovnim školama širom Hrvatske.

Nakon Litve i Kanade, sljedeće godine početkom lipnja Hrvatska je domaćin kongresa ILCAD-a. Uz organizatora HŽ Infrastrukturu partner na tom projektu bit će Fakultet prometnih znanosti.



Član Uprave HŽI-a Nikola Ljuban s nagrađenim učenicima



Savjetnik u MMPI-u Igor Radić uručuje nagradu Božici Šantek

SLABIJE POZNAT KOLODVOR S VELIKIM OPSEGOM RADA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nova kolodvorska zgrada u Čačincima izgrađena je 1984. godine, a u njezinoj neposrednoj blizina nalaze se stara kolodvorska zgrada i kolodvor nekadašnje uskotračne željeznice. Prema rezultatima rada u teretnom prijevozu u Regiji Istok, Čačinci su odmah do kolodvora Osijek Donji grad.

Željeznički kolodvor u Čačincima nalazi se na podravskoj magistrali i od Osijeka je udaljen osamdesetak kilometara. Kolodvorska zgrada dugačka je, bijela prizemnica s jasno razgraničenim poslovnim prostorima i prostorima namijenjenog putnicima. Novi crijep ponajviše govori o tome kako se radi o jednome od rijetkih novoizgrađenih željezničkih kolodvora na našim prugama. Naime, kolodvor u Čačincima izgrađen je 1984. godine. Ispred kolodvorske zgrade nalazi se deset kolosijeka. Uz dva kolosijeka izgrađeni su visoki i dugački peroni. Šesti kolosijek zakupile su Hrvatske šume koje su nekada iz kolodvora otpremale velike količine drvene građe. Uz jedan kolosijek izgrađena je rampa za utovar kamena, a dio robe, odnosno žitarica, na prijevoz stiže iz obližnjeg silosa.

Pomoćnik šefa kolodvora područja Slatina s mjestom rada u Čačincima jest Zlatko Jelić, koji je na željeznici zaposlen od 1979. godine. Premda kroz njegovu rodnu Orahovicu danas pruga više ne prolazi, i taj se grad, s obzirom na prošlost kada je njime prolazila Gutmannova željeznica, i danas smatra željezničarskim. Nakon što je više od dva desetljeća radio kao prometnik, godine 1999. Jelić je imenovan za šefa područja Đurđenovac koje je obuhvaćalo još Zdence-Orahovicu i Čačince. Nakon što je to područje ukinuto, prešao je na radno mjesto pomoćnika šefa područja kolodvora Slatina. Uz pomoćnika u kolodvoru Čačinci radi još devet zaposlenika HŽ Infrastrukture, točnije četiri prometnika i devet skretničara, te jedan komercijalist iz HŽ Carga.



Kolodvor Čačinci



Zlatko Jelić

PREMDA JE KOLODVOR ČAČINCI MANJE POZNAT, TREBA REĆI DA JE TAJ KOLODVOR U REGIJI ISTOK DRUGI PO RADU PREMA OPSEGU RADA U TERETNOME PRIJEVOZU, ODMAH IZA KOLODVORA OSIJEK DONJI GRAD.

Zanimljiv podatak vezan uz kolodvor Čačinci svakako je taj da se u njegovoj neposrednoj blizini nalaze još dvije stare napuštene kolodvorske zgrade. Na bloku dva

nalazi se stara kolodvorska zgrada s prometnim uredom, a kraj nje smješten je kolodvor nekadašnje uskotračne željeznice s pretovarnom rampom. Do Čačincina kao spojnog kolodvora uskotračnom prugom dopremali su se kamen iz Orahovice i drvo iz Drenovaca i Voćina.

Premda je kolodvor Čačinci manje poznat, treba reći da je taj kolodvor u Regiji Istok drugi po radu prema opsegu rada u teretnome prijevozu, odmah iza kolodvora Osijek Donji grad. Iz silosa otpremaju se soja, kukuruz i pšenica, a Rockwoll vlakom iz kolodvora Čačinci otprema se kamen prema Škrpljevu. Isto poduzeće kamionima prevozi kamen prema Novom Marofu i Škofjoj Loki u Sloveniji. Tijekom 2016. iz Čačincina otpremljene su ukupno 79 684 tone tereta.

Na putničkoj blagajni ostvaruje se mjesečni prihod od oko 50 000 kuna. Izravni vlakovi između Osijeka i Zagreba zaustavljaju se u Čačincima i tamo se ostvaruje dio prihoda, no najveći dio putnika čine učenici čiji prijevoz subvencionira država. Odredišta njihovih putovanja najčešće su Virovitica i Slatina. Dio subvencioniranih prijevoza preuzeli su autobusni prijevoznici pa je tako umanjen ukupni prihod HŽ Putničkog prijevoza.

OSJEČKI UMIROVLJENICI OBRADOVALI ŽELJEZNIČARE

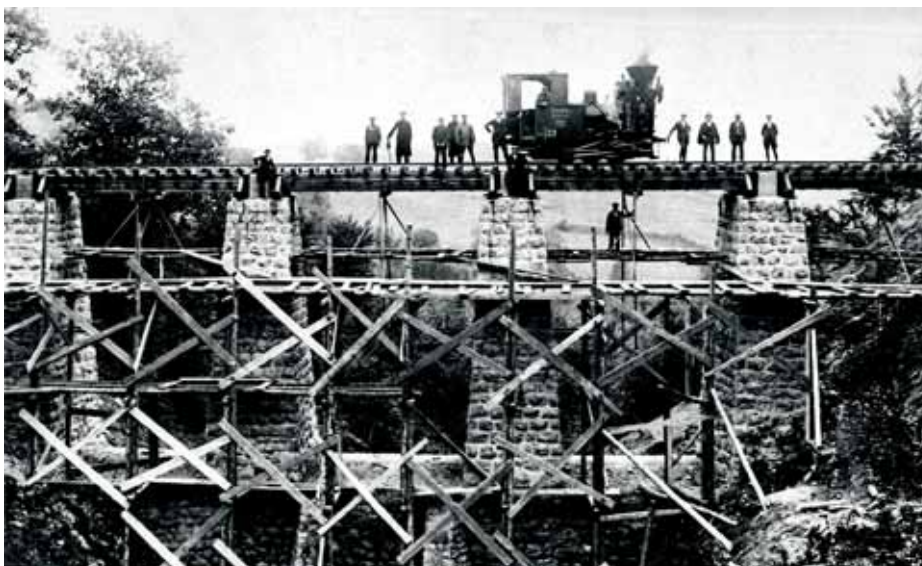
PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Izložbom »Tragom Gutmannovih pruga« na temu slavonsko-podravске željeznice u čekaonici osječkog željezničkog kolodvora svečano je obilježen Dan željezničara.

Organizator izložbe Klub željezničkih umirovljenika čvora Osijek 5. listopada obilježio je izložbom fotografija na temu tzv. Gutmannove željeznice koja i dandanas ima posebno značenje za istok Hrvatske. O tome svjedoče i mnogobrojni posjetitelji koji su se toga dana okupili u osječkome kolodvoru. Uz naše željezničare posebni gosti bili su posjetitelji iz mađarskoga pograničnog kolodvora Viljan (Villány). Predsjednik Kluba željezničkih umirovljenika Zvonko Čurak zahvalio je svima koji su u tako velikom broju došli obilježiti već pomalo zaboravljeni Dan željezničara, a pogotovo članicama Kluba koje su s puno ljubavi pripremile odlične domaće kolače.

Izložba se sastoji od dviju lijepo usklađenih cjelina, od kojih su jednu izradili osječki umirovljenici, a druga je rad ljubitelja željeznice Ivica Bursača. Fotografije s opisima svjedoče o povijesti Belišća, izgradnji i radu mreže uskotračnih pruga od 1884. do njihova konačnog zatvaranja 1968. Fotografije prikazuju i spojne kolodvore (Osijek, Valpovo, Donji Miholjac, Belišće, Orahovica, Čačinci, Slatina...) uskotračne pruge i pruge normalnoga kolosijeka na kojima se obavljao pretovar.

Za one koje više zanima tehnika, probrane su fotografije lokomotiva, vagona i različitih vozila Gutmannove željeznice te fotografije putničkih, mješovitih, teretnih i izletničkih vlakova. Fotografije osoblja slavonsko-podravске željeznice, putnika i prigodnih događanja možda najbolje oslikavaju važnost željeznice za krajeve kojima se protezala 182 kilometra dugačka mreža uskotračnih pruga. Predmeti s Gutmannove željeznice kao što su telefon, fenjer, kapa, dio tračnice te prag s priborom



Gradnja mosta na planini Vis pokraj Orahovice



Zvonko Čurak i Ivica Bursač

upotpunjuju fotografski dio priče.

Fotografije Ivica Bursača prikazuju kako su duž cijele trase pruge od Osijeka do Voćina s odvojcima za Slatinu, Orahovicu i Slatinski Drenovac još uvijek sačuvani brojni objekti specifičnog oblika građenja. Ako se malo pažljivije razgledaju panoji s fotografijama objekata, od kojih su neki i danas u funkciji, lako se može stvoriti slika o gospodarstvenom i prometnom značenju mreže Gutmannovih pruga. Zgrada

željezničkog kolodvora danas je pretvorena u autobusni kolodvor, u čemu ima ponešto simbolike. Kolodvorske zgrade Gutmannove željeznice u Osijeku, Slatini i Petrijevcima danas su stambeni objekti. U Slatini još postoji veliko skladište Gutmannove željeznice. I danas se mogu običi dijelovi trase pruge te vidjeti zgrade ložionica, kolodvorske zgrade, ostaci mostova, magazina, pustara, drvavnica, nekadašnji pogoni destilerije i drugo.

MUZEJSKI VLAKOVI NA JEDRILIČARSKOJ REGATI

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

Barcolana je povijesna jedriličarska međunarodna regata koja se svake godine održava u Tršćanskom zaljevu druge nedjelje u listopadu. Dva muzejska vlaka uvelike su doprinijela atraktivnosti tog događaja.

Regata je prvi put organizirana na inicijativu Società Velica di Barcola e Grignano 1969. i tada je sudjelovala 51 jedrilica tršćanskih klubova. Iz godine u godinu popularnost tog događaja i zanimanje za njega povećali su se poglavito uključivanjem međunarodnih posada sa svjetskim jedriličarima.

Danas je Barcolana jedna od najviše rangiranih jedriličarskih utrka, a ove godine sudjelovalo je čak 2101 registrirano plovilo. Jednostavna pravila čine regatu jedinstvenim događajem na međunarodnoj sceni jedrenja: na jednoj liniji polaska mogu se natjecati ravnopravno profesionalci i amateri, entuzijasti, na jedrilicama različitih veličina i opreme koje su podijeljene u kategorije.

Regata se održava na 15 milja dugom

plovidbenom putovanju s početnom linijom fiksiranom između dvorca Miramarea te općine Barcole i Grignana, a linija dolaska smještena je u predjelu mora ispred Trga ujedinjenja Italije.

Barcolana je događaj koji uključuje ne samo natjecatelje, već i cjelokupno stanovništvo Trsta. Brojne višednevne prateće manifestacije prema službenim procjenama privuku oko 250 000 turista iz cijelog svijeta. Brdovita konfiguracija terena oko Tršćanskoga zaljeva omogućuje promatranje utrke s mnogih promatračkih točaka, ulica, trgova, tako da cijelo zaleđe postaje prirodno gledalište jedrenja.

O gotovo neopisivoj gužvi svjedočimo i mi, mala ekipa iz Hrvatske koja je došla na manifestaciju sa željom da na istaknutim mjestima popratimo dolaske dvaju muzejskih vlakova »Barcolana Expressa«. Svakako, najzanimljiviji je bio dolazak prvoga muzejskog vlaka s parnom lokomotivom FS 728 022 i vagonima proizvedenima 1930. »centoporte« iz smjera Udina. Parna lokomotiva proizvedena je 1921. u Lock fabrik Sigl. iz Wienerneustadta.

Izvorna austrijska oznaka serije jest 270. Poslije Drugoga svjetskog rata vozila je u Jugoslaviji i imala oznaku JŽ 25-022. Po osnutku željezničkoga muzeja u nekadašnjem kolodvoru Campo Marzio u Trstu lokomotiva se vratila u Italiju i dobila oznaku FS 728.022. Nakon većih restauratorskih radova od 2006. koristi se za vožnju muzejskih vlakova. Nešto mlađa električna lokomotiva iz 1940. serije FS E 428 226, popularno zvana Pirat, nakon više desetljeća doživjela je novu mladost i koristi se za muzejsko-turističke vožnje. Velik interes, osjećaj za povijest i tehničku baštinu te broj putnika jamče da muzejski vlakovi imaju mjesto u suvremenome društvu i prometu EU-a.



UNIKATNI MODELI NAŠIH VLAKOVA U MAĐARSKOJ

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

U mađarskome gradu Szentgotthárdu, u prostoru Slovenskog kulturnog centra u hotelu Lipa od 29. rujna do 1. listopada održana je peta međunarodna izložba željezničkih modela i maketa.

Maketari i modelari iz Mađarske, Austrije, Slovenije i Hrvatske izložili su makete i modele željezničkih vozila, i to od minijturnih modela u mjerilu 1 : 450 do samogradnje vrtnih modela tračničkih vozila.

Kao predstavnici Kluba željezničkih modelara Zagreb (KŽMZ) i Malih vlakova Dragutin Staničić, Goran Princ i Siniša Dujmović postavili su modularnu maketu u mjerilu 1 : 87 HO, duljine 12 metara po kojoj su vozili reprezentativni modeli iz privatnih kolekcija. Kao jedini izlagači iz Hrvatske na maketi su vozili i unikatni modeli HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga. Uz spomenutu modularnu maketu izložena je i maketa u mjerilu 1 : 220 Z.

Kolekciju modela lokomotiva i vagona s naših prostora predstavio je Leo-Sini Roudi iz Lendave. Veći dio modela iz te kolekcije izradio je u samogradnji ili pregradnji serijskih modela. Znakovito je da su svi modeli digitalizirani, ozvučeni i često dotjerani do zadnjeg detalja. Za tu izložbu izradio je i maketu modela voznog parka legendarne Paranzane koja je vozila od Trsta do Poreča.

Jure Sporn, jedan od najvećih maketara iz Slovenije, izložio je svoju DelGiorno Fish Dioramu, koja je zahvaljujući preciznosti i realnosti izrade sami vrh maketarstva, što su prepoznali i maketari diljem svijeta te su njegove radove objavili u brojnim časopisima.

Najmanje funkcionalne modele željeznica kao i model kontejnerskog vagona koji je izradio u samogradnji za širinu kolosijeka od pet cola, koji uz ostale modele vozi na njegovoj vrtnoj željeznici, izložio je Jurij Kozar. Izazov za mnoge posjetitelje bio je simulator vožnje sa zvučnim efektima



poput onih u pravoj lokomotivi serije SŽ 664.

Grupa željezničkih entuzijasta Društva za ohranjenje dediščine Prleški železničar iz Osluševaca predstavila je svoj spomenpark.

Modelari iz Austrije predstavili su se maketom u mjerilu 1 : 87 HO, a domaćini dvjema maketama u mjerilu 1 : 120 TT.

Modelar iz Budimpešte izložio je niz ručno izrađenih modela s industrijskih pruga u Mađarskoj u mjerilu 1 : 10 kao i stari budimpeštanski tramvaj.

Prvi put bili su izloženi i modeli izrađeni od lego-kockica, a izložbu je prigodnom prodajom obogatila i modelarska trgovina iz Budimpešte.

Za svaku pohvalu besprijekorna su organizacija i brižnost domaćina Gabora Kovacsa i njegove ekipe te odaziv posjetitelja grada i okolice.

Szentgotthárd, slovenski Monošter, najzapadniji je grad Mađarske. Nalazi se na rijeci Rábi blizu austrijske granice. Naziv je dobio po cistecijskoj opatiji Szentgotthárd osnovanoj 1183. godine.

Ljubiteljima velikih vlakova zanimljiv je pogranični kolodvor Szentgotthárd koji je pod upravom GySEV-a. Ta je tvrtka posljednjih godina znatno osuvremenila vozni park, uvela takti sustav u putničkome prijevozu, a od posljednje izmjene voznog reda i Intercity vlakove. Promet u kolodvoru živ je jer u njega stižu vlakovi iz smjera Graza i Soprona. Znakovito je da su vlakovi i kolodvori vrlo čisti i održavani te opskrbljeni svom pratećom urbanom opremom. Ponosni su na povijest i velikane koji krasi mnoge lokomotive pa se ujutro može vidjeti Wagnera u odlasku ili Sisi u dolasku, popodne Kaisera, Liszta...

JEDNA OD NAJVEĆIH TURNEJA U POVIJESTI DRUŠTVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Dragutin Staničić

Kao prvi folklorni ansambl iz Hrvatske HKUD »Željezničar« iz Osijeka nastupio je na 28. šangajskom festivalu turizma, najvećem kineskom folklornom festivalu. Pedeset devet članova reprezentativnog ansambla i vodstvo Društva tijekom turneje od 6. do 21. rujna prevalili su preko 2000 kilometara. Odličnim nastupima pred kineskom publikom na najljepši su način predstavljali Hrvatsku, a kući su se vratili puni nezaboravnih uspomena.

Glavno događanje bio je defile folklornih društava na središnjemu gradskom trgu Shanghai Times Square na kojemu su uz društva iz trideset tri zemlje s oko tri tisuće sudionika nastupile i brojne domaće skupine. Domaćini procjenjuju da je događanje na gradskim ulicama vidjelo oko 100 000 gledalaca, a manifestaciju je u izravnom televizijskom prijenosu emitirala kineska nacionalna televizija.

Umjetnički voditelj Društva Nenad Sudar ističe kako je to jedna od najvećih turneja u gotovo stoljetnoj povijesti Želje. Dojmovi koje članovi i njihovo vodstvo ansambla nose iz Kine izvanredni su:

„Kinezi su bili prekrasni domaćini, a festival i naše gostovanje u Luoyangu i Pekingu organizirali su fantastično. Uz toplinu kojom su nas primili pokazali su nam i vrhunsko znanje te profesionalizam. Nigdje nismo čekali dulje od pet minuta. Naši su članovi navikli na skroman smještaj tijekom gostovanja, a ovdje smo boravili u hotelima s četirima zvjezdicama. Uz putovanja i nastupe domaćini su nam omogućili da vidimo njihove najveće kulturne znamenitosti i turističke atrakcije. Cijena ulaznice za jedan budistički hram iznosi oko sto eura, a nama su samo rekli: »Dobar dan, izvolite.« U Pekingu smo bili na trgu Tiananmenu, obišli smo olimpijsko selo i zaplesali slavonsko kolo na Kineskomu zidu. Kada se naša putovanja »pre-



tvore« u europske mjere i okvire, ispada da je naše kinesko gostovanje kao dvije europske turneje. Od Pekinga do Luoyanga vlakom smo proputovali oko 1300 kilometara.

Predsjednik Društva Marko Brekalo ističe kako su Kinezi fantastično primili nastupe Društva, na kojima su predstavljene pjesme i plesovi iz svih hrvatskih krajeva. Za tu prigodu Osječani su pripremili i popularnu tradicionalnu kinesku pjesmu »Jasminov cvijet«.

„Ansambl je bio odlično uvježban, a puno nam je pomoglo i trinaest glazbenika iz glazbene škole Franje Batoreka, kojima ovom prigodom još jednom zahvaljujem. Isto tako veliku zahvalnost dugujemo Osječko-baranjskoj županiji, Gradu Osijeku, TZ-u Osječko-baranjske županije, TZ-u grada Osijeka, dr. sc. Vesni Svalini, lokalnim

gospodarstvenicima i pojedincima dobre volje. Također, ne smijemo zaboraviti članove Upravnog odbora te roditelje naših članova, koji su nam pružili bezrezervnu podršku. – rekao je Brekalo.

Na kraju svoje dojmove s turneje izrekla nam je i članica folklornog ansambla Martina Matković:

„Putovanje i boravak u Kini iskustvo su koje ću pamtili cijeloga života. Kina je potpuno druga civilizacija, njihove navike i običaji uvelike se razlikuju od naših. U ova dva tjedna boravka u Kini htjeli smo usvojiti što više njihovih navika, ali i pokazati kako Hrvati vole svoju domovinu, običaje i tradiciju. Slavonsko kolo koje smo zaplesali na Kineskomu zidu još će nam dugo biti urezano u predivno sjećanje našega boravka u Kini.

ŽELJEZNICA U ISTRI – NEKAD I DANAS

PIŠE: Tamara Štefanac
FOTO: Tamara Štefanac

U organizaciji Istarskog povijesnog društva i Gradske knjižnice i čitaonice Pula u Gradskoj knjižnici i čitaonici 13. listopada 2017. predstavljena je knjiga Egberta Peinhopfa »Eisenbahnen in Istrien – einst und heute«.

U uvodnome dijelu uzvanicima su se obratili mag. Ludwig Zwickl u ime austrijske izdavačke kuće Bahnmedien.at, ravnateljica Hrvatskog željezničkog muzeja dr. sc. Tamara Štefanac te dr. sc. Tadej Brate, slovenski stručnjak za industrijsku baštinu kojemu je ujedno pripala uloga prevoditelja na samome predstavljanju izdanja. Predstavljanje je moderirao David Orlović iz Gradske knjižnice i čitaonice Pula.

Knjiga je napisana nakon višegodišnjeg istraživačkog rada u austrijskim, talijanskim i hrvatskim arhivima, muzejima i knjižnicama te privatnim zbirkama. Prema autorovim riječima, inspiracija za pisanje potekla je iz njegovih putovanja Istrom i boravkom u Rovinju, u kolodvoru tada već ukinute pruge Kanfanar – Rovinj, u kojemu nije mogao saznati ništa više o povijesti pruge ni željeznice u Rovinju. Mogao je jedino zabilježiti svoje impresije. Inspiracija Istrom i fasciniranost poviješću potaknula je tog umirovljenoga nastavnika na proučavanje zajedničke željezničke prošlosti.

Započevši od istraživanja Istarske državne željeznice iz vremena Austro-Ugarske Monarhije, daljnja istraživanja autora su vodila različitim razdobljima istarske željezničke povijesti. Pritom je slijedio koncept predstavljanja cjelokupnoga tračničkog prometa na području Istre, neovisno o političkim granicama u bilo kojemu razdoblju. U osam poglavlja opisan je povijesni razvoj pruga Divača – Pula, Kanfanar – Rovinj, Hrpelje – Kozina – Trst, Poreč – Trst, željeznički kolosijeci do pulskog arsenala, tramvajski promet na istarskome području i nerealizirani projekti željezničkih



Egbert Peinhopf i Ludwig Zwickl

pruga u Istri. Posebna pozornost posvećena je različitim tipovima željezničkih vozila koja su vozila istarskim prugama, a čija je povijest zabilježena na priloženim fotografijama velike dokumentarne vrijednosti.

Posjetitelje je osobito zanimala sudbina parnih lokomotiva koje su radile kao manevarske lokomotive u Uljaniku, od kojih su

većina, nažalost, razrezane, pojedine prodane u Italiju, a tek je jedna sačuvana kao primjerak željezničke tehničke baštine u Museo nazionale della scienza e della tecnologia »Leonardo da Vinci« u Milanu.

Jedino pitanje koje je ostalo neodgovoreno jest pitanje prijevoda knjige s njemačkoga na hrvatski jezik.

U GRADU MATE LOVRAKA

PIŠE: Renata Veličan
FOTO: Dragutin Staničić



Hrvatski željeznički muzej i ove je godine sudjelovao u obilježavanju kulturne manifestacije Dani europske baštine koja se od 1995. u organizaciji Ministarstva kulture održava i u Hrvatskoj. »Baština i priroda: krajolik mogućnosti« zajednička je ovogodišnja tema Dana u većini zemalja Vijeća Europe. HŽM pridružio se Danima europske baštine 7. listopada događanjem »Parne lokomotive u krajoliku«.

U sklopu događanja organizirali smo stručni obilazak postava Muzeja u Ulici grada Vukovara 47 te posjetili Bjelovar i Veliki Grđevac kao mjesta Bjelovarsko-bilogorske županije u kojima se nalaze predmeti iz HŽM-ova fundusa, odnosno iz Zbirke željezničkih vozila i dijelova. Na putovanju do Bjelovara Tamara Štefanac, ravnateljica HŽM-a, upoznala nas je s povijesnim razvojem mreže pruga Bjelovarsko-bilogorske županije od 1894. do danas.

U Bjelovaru nam je dobrodošlicu poželio šef kolodvora Bjelovar Franjo Hiržin. U njegovoj smo pratnji nakon obilaska i razgleda parne lokomotive serije 51-060 razgledali i kolodvorsku zgradu. Upoznali

se s time što sve prometnik radi te čemu služe i kako se koriste crvena kapa, loparić, svjetiljka i zviždaljka. Na tren smo vidjeli i što se sve radi u jednoj radionici željezničkih vozila i zašto je njihovo postojanje uz kolodvore važno.

Gradski muzej Bjelovar bio je naša sljedeća postaja. Muzej je smješten u zgradi sagrađenoj 1832., osnovan je 1949., a temeljito obnovljen 2009. Ima šest odjela, tri galerijska prostora, knjižnicu i atrij. Ravnatelj muzeja Milan Pavlović i kustosica Silvija Sitta posvetili su nam potrebno vrijeme te izrazili zadovoljstvo našim dolaskom i iznenađenje zbog načina na koji smo iskazali međumuzejsku suradnju, jer se radilo o dolasku grupe u organizaciji muzeja, a ne turističke agencije.

U Velikom Grđevcu dočekao nas je predsjednik organizacijskog odbora Lovrakovih dana kulture Drago Troščan i »Vlak u snijegu«, kompozicija sastavljena od parne lokomotive serije 51-053 i triju putničkih vagona Baat iz fundusa HŽM-a koji simboliziraju vlak iz poznatoga romana i filma. Uz bistu Mate Lovraka oživjeli smo uspomenu na tog dragog nam pisca.

Gospođa Zdenka Bolanča prisjetila se dopisivanja s poznatim piscem. Spisateljica Dragica Pjevac pročitala je ulomak o Mati Lovraku iz svoje knjige »Posebnosti«. Nakon tih dirljivih trenutaka zaključili smo da, bili djeca ili odrasli, ne možemo život proživjeti, a da na neki način, barem na trenutak, ne dotaknemo Matu Lovraku i njegova nezaboravna djela.

Zatim smo u pratnji g. Troščana razgledali spomen-sobu Mate Lovraka te prošetali do velikogrđevačkih bazena, gdje nas je čekao »Lovrak Express« kojim smo stigli do »Vlaka u snijegu«. Svojim simpatičnim nastupom razveselile su nas djevojčice Mirta, Sara i Eva, sudionice putovanja koje su svojim zvonkim glasovima i pjesmom oživjele scene iz filma.

Uz »Vlak u snijegu« dočekala nas je i »Družba Pere Kvržice« te nas sve još jednom podsjetila kolika je važnost zajedništva. Okrijepili smo se u Mlinarevoj kući, jer kako je rekao gospodin Troščan: »Nitko iz Velikog Grđevca nije otišao gladan, pa tako to ne dozvoljavamo ni vama.« Puni dojмова, zadovoljni i sretni, u poslijepodnevnim satima vratili smo se u Zagreb.

AUTOMATIZIRANI VLAKOVI

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.globalrailnews.com
FOTO: Rio Tinto



Rudarsko poduzeće Rio Tinto objavilo je 2. listopada da je uspješno završilo prvu potpuno automatiziranu vožnju na svojoj željezničkoj mreži za prijevoz teških tereta u zapadnoj Australiji. Testna vožnja australskom pustinjom bila je duga sto kilometara. Vožnju su u stvarnom vremenu nadzirali Rio Tinto i predstavnici Ureda nacionalnog nadzornog tijela za željezničku sigurnost na terenu i iz nadzornoga središta u Perthu, glavnom gradu savezne države Zapadne Australije.

Ohrabren tim uspjehom Rio Tinto nastavlja pokretanje prve automatizirane usluge prijevoza tereta na svijetu. Teretni vlakovi bez strojovođa dio su većega projekta AutoHaul, čiji je cilj automatizacija rudarskih aktivnosti u zapadnoaustralskoj regiji Pilbari. Poduzeće se nada da će do kraja sljedeće godine dobiti sve potrebne dozvole za puštanje sustava AutoHaul u rad. Zasad se polovina njihovih vlak-kilometara odnosi na automatizirane vlakove, ali u vlaku je još uvijek prisutan strojovođa.

RAIL BALTICA IDE DALJE

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railwaygazette.com
FOTO: www.railwaygazette.com



Parlamenti Estonije, Litve i Latvije ratificirali su sporazum o izgradnji Rail Baltice, pruge normalnog kolosijeka za vlakove velike brzine od estonskog glavnog grada Tallinna do poljske Varšave. U sporazumu su navedeni trasa buduće pruge, vremenski planovi, tehnički parametri, uvjeti financiranja i vlasništva nad planiranom prugom od Tallinna, preko Pärnu (Estonija), Rige (Latvija), Panevežisa i Kaunasa (Litva) do poljske granice, s odvojkom od Kaunasa do glavnog litavskoga grada Vilniusa. Pruga ukupne duljine 870 km trebala bi biti dovršena 2025. i puštena u promet do 2026.

Sporazum su u siječnju ove godine potpisali predsjednici vlada triju baltičkih država. Litavski i latvijski parlament ratificirali su ga bez glasa »protiv«, a estonski parlament sa 63 glasa »za« i 20 »protiv«. Baiba Rubesa, predsjednik Uprave RB Raila, koji upravlja projektom, rekao je da je konačna ratifikacija prekretnica za dionike, uključujući dobavljače, buduće korisnike pruge, EU kao glavnog investitora te Finsku i Poljsku kao partnere na provedbi projekta.

NOVI PRIJEVOZNIK NA TRŽIŠTU

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railwaygazette.com
FOTO: www.railwaygazette.com



LEO Express, češki novopridošli željeznički prijevoznik na poljskom tržištu, planira u bliskoj budućnosti početi voziti na relaciji Prag – Ostrava – Katowice – Krakov. Poljsko željezničko nadzorno tijelo UTK 13. listopada izdalo je LEO Expressu potrebne dozvole i dodijelilo trasu.

Vlakovi novoga prijevoznika svakoga će dana polaziti iz Krakova u 4.44 sati i stizati u Prag u 11.39 sati te se u 16.10 sati vraćati iz Praga u Krakov, kamo će stizati u 23.20 sati.

Navodno LEO Express planira uspostavu »dobro povezane prekogranične mreže« vlakova, autobusa i minibuseva u središnjoj Europi. Naime, smatraju da je to velika prilika za razvoj međunarodne željezničke usluge koja će privući putnike koji se sada voze automobilima i autobusima.

Poljaci će se pridružiti Šveđanima, Britancima, Česima, Nijemcima, Slovacima, Austrijancima i Talijanima koji su dosad imali koristi od željezničke konkurencije i razvoja željezničkog putničkog prijevoza. – izjavio je direktor LEO Expressa Peter Köhler.

ŠVICARSKA ULAGANJA U INFRASTRUKTURU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Dana 28. rujna Švicarsko savezno vijeće predložilo je plan ulaganja u švicarsku željezničku infrastrukturu vrijedan 11,5 milijardi franaka.

To se ulaganje odnosi na period od 2018. do 2035., a njegov je glavni cilj povećanje kapaciteta postojećih željezničkih pruga za putnički i teretni željeznički promet. Prema prognozama iz srpnja 2017., opseg će putničkoga željezničkog prijevoza u Švicarskoj do 2040. narasti 51 posto, a teretnoga 45 posto. Prijedlog će saveznog vijeća ove godine ući u fazu konzultacija, a do kraja 2018. bit će predan parlamentu na glasovanje. Nakon toga ući će u proceduru referenduma. Unutar tog plana predviđena je provedba ukupno 200 projekata.

Na nekoliko željezničkih pruga koje povezuju financijsko i poslovno središte države Zürich s gradovima Thurgauom i Sankt Gallenom bit će provedeni različiti projekti koji će povećati kapacitet. Nakon 2035. predviđeno je da će svaki sat između Züricha, Thurgaua i Sankt Gallena prometovati osam Intercity vlakova na sat. Kapacitet pruge za S-Bahn prigradske vlakove između Züricha i Winterthura također će se povećati. Za teretne vlakove kapacitet će se povećati na koridorima Limmattal – Winterthur i Zürich – Uster – Wetzikon. Glavni projekt u okrugu Züricha jesu izgradnja novog tunela Brüttener koji će izravno povezivati Zürich s Winterthurom. Zapadni ulazi u tunel nalazit će se u kolodvorima Dietlikon i Bassersdorf u regiji Bülach, sjeveroistočno od središta Züricha. Istočni portal tunela nalazit će se neposredno uz kolodvor Winterthur. Taj osam kilometara dug tunel povećat će kapacitet pruge Zürich – Winterthur sa sadašnjih 550 na 900 vlakova dnevno. Prema dostupnim podacima, tunel Brüttener bit će dug oko 10 kilometara. U sklopu projekta izgradnje tog tunela modernizirat će se i kolodvor Zürich Stadelhofen. Ukupna vrijednost investicije u modernizaciju toga kolodvora



i u tunel Brüttener iznosi četiri milijarde franaka. Predviđena su i ulaganja u SZU-ovu prugu Sihltal kojima bi se njezin kapacitet povećao na osam vlakova u satu.

Južno od Züricha predviđena je provedba druge etape gradnje tunela Zimmerberg, čime bi se postojeći tunel produljio sa sadašnjih 10 na 20 kilometara. Željeznička pruga Zürich – Zug/Luzern danas je najprometnija u Švicarskoj, a tunel Zimmerberg znatno bi povećao njezin kapacitet. Na jugu Švicarske predviđena su znatna ula-

ganja u infrastrukturu privatne željezničke tvrtke Ferrovie Luganesi na pruzi Lugano – Ponte Tresa.

Velika ulaganja u željezničku infrastrukturu predviđena su i u središnjem i zapadnom djelu Švicarske. Time će se znatno povećati propusne moći određenih pruga u okolici Ženeve, Lausannea i Basela.

Na pruzi širine jednog metra MGB između kolodvora Täsch i Zermatt propusna moć povećat će se na četiri para vlakova u satu. S obzirom na to da je u gradu Zermattu



zabranjen motorizirani individualni promet, najveći broj turista stiže vlakovima, a automobile ostavljaju u Täschu. Iako u strategiji ulaganja nije izravno opisan niz mjera kojima bi se povećala propusna moć pruge na toj dionici, pretpostavlja se da će se na njoj izgraditi nova dvokolosiječna pruga.

Slični zahvati za povećanje propusne moći pruge planirani su i na metarskoj pruzi Luzern – Engelberg kao i na prugama tvrtke RhB u istočnoj Švicarskoj. Na mreži

RhB-a planiraju se znatna ulaganja u pruge Landquart – Klosters, kao i moguća izgradnja potpuno novih dionica. Također je predviđena izgradnja novog kolodvora Landquart čime bi putnicima presjedanja s normalnotračnih na uskotračne vlakove bila puno lakša.

Zanimljivo je da Švicarsko savezno vijeće predviđa i ulaganja u željezničku infrastrukturu susjednih država radi omogućavanja bolje prometne povezanosti. Tako će, pri-

mjerice, biti elektrificirana i pruga Basel – Erzingen u Njemačkoj.

Nažalost, zbog ograničenih sredstava neki će davno najavljeni projekti biti predloženi za financiranje nakon 2035. Primjerice, dovršetak baznog tunela Lötschberg, čija je prva etapa otvorena 2007., neće biti financiran instrumentima predloženog plana. Tunelske pruge ispod gradova Basel i Luzern također su predviđene za iduće investicijsko razdoblje.

AUTOBUSOM I VLAKOM PO RUMUNJSKOJ

PIŠE: Ivana Čepulić
FOTO: Ivana Čepulić

Budući da sam zemlje zapadne i srednje Europe već prilično dobro upoznala, jednoga sam dana poželjela napraviti turneju po Rumunjskoj, Bugarskoj i Makedoniji i upoznati nama blizak istok i jug. Pokušavala sam osmisliti najbolju kombinaciju mjesta koja bi se moglo posjetiti u tri tjedna, a na kraju sam se odlučila za jedan veliki krug, koji je započeo noćnom vožnjom autobusom do Beograda, a završio putovanjem iz Ohrida preko Albanije i Crne Gore do Splita te povratkom vlakom do Zagreba.

Iako mi je to bio prvi posjet Beogradu, već idućeg jutra sjela sam u vlak za Temišvar. Doduše, u sporednome beogradskom kolodvoru Dunav bilo je malih poteškoća jer nikako nisam uspijevala pronaći zaposlenika sa šaltera za prodaju karata, ali samo putovanje i presjedanje u Vršcu protekli su bez problema. Jedino iznenađenje bilo je to da sam na odredište stigla naizgled sat prerano. Međutim, radilo se samo o razlici u vremenskoj zoni koje nisam bila svjesna. Kada sam shvatila da sam već u Temišvaru, na brzinu sam zgrabila prtljagu i izletjela iz vlaka.

U kolodvoru me dočekaao domaćin *couchsurfer* Sorin zajedno sa svojim drugim gostom, Amerikancem po imenu Jesse. Sorin nas je proveo po središtu grada i upoznao nas s njegovim glavnim znamenitostima. Prošetali smo trgov Victoriei koji krase zgrada opere, a nasuprot njoj nalazi se pravoslavna katedrala. Divili smo se secesijskim i drugim zgradama u lijepom bojanju. Na trgu Uniriiju pak prevladava barok. Tim trgov dominira katolička katedrala svetog Jurja, dok s druge strane trga stoji srpska pravoslavna crkva.

Ručali smo u pivnici. Sorin nam je najavio rumunjski specijalitet koji sigurno ne poznajemo, ali kada sam čula da mu je naziv *sarmale*, odmah mi je bilo jasno da se radi o sarmi. Smotuljci su, doduše, bili manji od onih na koje sam navikla kod kuće – tek



Dvorac Peleș u Sinaiji

nešto veći od palca jer je meso bilo zamotano u list loze, a ne kupusa.

Sljedećeg sam jutra po vrlo zbunjujućemu autobusnom kolodvoru tražila autobus za grad Sibiu. Nitko mi nije znao reći gdje da ga točno čekam, iako se već bližilo predviđeno vrijeme polaska. Na kraju je ipak stigao jedan minibus i zaustavio se blizu ulaza, na neoznačenome mjestu. Vozač me upitao jesam li sjedala rezervirala telefonom, na što sam odgovorila niječno. Rekao mi je da svejedno uđem. Vožnja je bila prilično duga – naposljetku, valjalo je prijeći pola Banata i još toliko Transilvanije. No budući da sam većinu puta razgovarala s putnikom koji je sjedio pokraj mene, vrijeme je prošlo relativno brzo. Bio je to mladi Rumunj Andrei na privremenome radu u Engleskoj koji je imao velike planove za budućnost u vidu povratka u Rumunjsku i pokretanja vlastite tvrtke za seoski turizam. Dok smo mi čavrljali, pokraj nas redali su se krajolici i naselja koja su me na banatskome dijelu puta uvelike podsjećala na naša slavonska sela.

Moja domaćica Amandine čekala me na parkiralištu kolodvora u Sibiuu u svojem automobilu kako bi me odvezla kući u malo

mjesto izvan grada. Toga sam puta imala priliku zaviriti u život jedne vrlo živahne i kreativne obitelji: moji su domaćini bili Francuskinja Amandine, po zanimanju ilustratorica, njezin muž Rumunj, kazališni glumac, i njihovo troje male djece. Već je i sâm boravak u kući tih neuobičajenih *couchsurfera* bio poseban doživljaj, čak i ako zanemarimo ljepote grada Sibiuu, jednog od najljepših gradova na mojemu balkanskom putovanju. Dobro se sjećam svojeg dolaska na prostrani glavni trg po imenu *Piața Mare* ili Veliki trg, okružen baroknim zgradama s lijepo obnovljenim fasadama pastelnih boja poput gradske vijećnice i crkve Sv. Trojstva.

S glavnoga gradskog trga lako sam došla do manjeg, ali jednako lijepog Malog trga (*Piața Mica*), koji me također oduševio svojom ljupkošću. Od tamo se stubama može spustiti u Donji grad ili nastaviti Gornjim gradom prema impresivnoj luteranskoj katedrali sv. Marije.

Među osobitostima stare gradske jezgre šarmantne su prizemnice na čijim se krovovima od crvenog i smeđeg crijepa često mogu vidjeti uski i duguljasti prozori



U kolodvoru u Temišvaru



Sighișoara



Pravoslavna katedrala u Temišvaru

koji oblikom podsjećaju na oči. U šetnji gradom nailazila sam i na više slojeva obrambenih gradskih zidina iz 14. stoljeća i njihove kule. Međutim, jedna od građevina koja me se najviše dojmila pravoslavna je katedrala Svetog Trojstva izgrađena u stilu bizantske bazilike po uzoru na Aju Sofiju, ali i s elementima transilvanske sakralne arhitekture.

Nastavak puta doveo me u slikovitu Sighișoaru, koja nas svojim dobro očuvanim zgradama i zidinama vraća u 12. stoljeće kada su je osnovali transilvanski Sasi. Taj je grad stoljećima bio najvažniji grad

Transilvanije pa i u vrijeme kada se u njemu sredinom 15. stoljeća rodio zloglasni Vlad III. Țepeș, poznatiji pod nadimkom Drakula.

Nastavila sam put prema Brașovu, kamo sam stigla u večernjim satima. Njegova najimpresivnija građevina nedvojbeno je Crna crkva, to jest *Biserica Neagră*. Brașov je jako zanimljiv i ugodan grad, a u njegovoj je okolini toliko primamljivih mjesta da sam već sljedećeg dana odlučila otići na jedan izlet. Ukrcala sam se u autobus za grad Bran i ubrzo sam bila na putu prema jednome od najzanimljivijih dvoraca u

tome dijelu zemlje. Iako se taj dvorac često reklamira kao „dvorac grofa Drakule“, čini se da je slavni Vlad ondje boravio tek neko kraće vrijeme.

Idućeg sam se dana uputila na novi izlet – taj put cilj su mi bili Karpati. Nakon putovanja autobusom i kratke vožnje žičarom provela sam neko vrijeme u šetnji među stijenama neobičnih oblika, od kojih neke imaju i zanimljive nazive inspirirane njihovim izgledom. Nisam se mogla dugo zadržati među njima jer sam napravila veliku pogrešku – nisam ponijela toplu odjeću. Naime, na vrhu su me dočekale hrpice snijega, hladan vjetar i temperatura jedva koji stupanj iznad ništice!

Odlučila sam se vratiti vlakom, i to s jednim kratkim prekidom u gradu Sinaiji. Ondje sam potražila put do dvorca Peleșa, koji je, doduše, u to doba dana već bio zatvoren, ali je i izvana toliko dojmljiv da ga se isplatilo pogledati.

Čekajući vlak za povratak u grad, u kolodvoru sam promatrala skupinu djece koja se, po svemu sudeći, vraćala sa školskog izleta. Kako bi si prikratila vrijeme, nekolicina dječaka počela je igrati igru preskakanja gumene vrpce. Te se igre dobro sjećam iz svojeg djetinjstva, ali do danas je u našim krajevima, čini se, u cijelosti izumrla. Zvali smo je »gumi-gumi« i uglavnom su je igrale djevojčice.

Na kraju mojeg putovanja po Rumunjskoj na red je došao i Bukurešt. Već je prvi pogled na golemi Trg jedinstva pokazao da se radi o velikome gradu širokih i prostranih ulica. U šetnji gradom stigla sam i do divovske Palače parlamenta. Ta je zgrada sa svojih 86 m visine, 240 m širine i 270 m dužine četvrta po veličini u svijetu. Troškovi njezina grijanja i električne struje godišnje iznose više od šest milijuna američkih dolara. Dao ju je sagraditi Nicolae Ceaușescu, a građena je od 1984. do 1997. na mjestu nekadašnjeg brijega, koji je radi gradnje srušen sa zemljom.

Grandiozni Bukurešt bio je zadnja postaja moje rumunjske avanture. Međutim, kraj putovanja bio je još daleko. Za posljednje leje u kolodvoru sam kupila sladoled te sam potom sjela u vlak za Bugarsku, još jednu meni novu zemlju.

MARIJA GRABAR

– NAJUSPJEŠNIJA SLIKARICA

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: osobna arhiva Marije Grabar

Na natječaju Hrvatskog sabora kulture ulje na platnu »Zimske radosti« autorice Marije Grabar iz Koprivnice, članice Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«, proglašeno je najuspješnijim amaterskim likovnim djelom u 2017.

Trideset i treći put Hrvatski sabor kulture ove jeseni organizira Susret likovnih stvaratelja i prigodnu izložbu. Na natječaj za izložbu stiglo je 286 likovnih radova iz 24 hrvatske likovne udruge, a samostalno su se prijavila 22 umjetnika. Prosudbeno povjerenstvo likovnog natječaja HSK-a 2017., koje čine akademski slikari Aleksandra Goreta i Tomislav Buntak te Iva Körbler, povjesničarka umjetnosti, neovisna kustosica i urednica, izabralo je 106 radova. Oni su izloženi od 25. listopada do 4. studenoga u Galeriji »Vjekoslav Karas« u Karlovcu. Čast da se nađe među stotinjak najboljih amaterskih likovnih radova nastalima ove godine dobilo je i pet članova Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«. Tako je Davorka Borić iz Zagreba izložila akvarel »Mrežnica«, a Jadranka Štajduhar iz Siska akvarel »Kupa«. Antonija Celin, školska instruktorka u HŽ Infrastrukturi u Rijeci, izložila je akril »Roč«, a Tomislav Grabar, umirovljeni zaposlenik radionice za vagone u Koprivnici, ulje na staklu u maniri naive pod nazivom »Zima«. Uz njih posebno mjesto zauzima ulje na platnu Marije Grabar pod nazivom »Zimske radosti« koje je Prosudbeno povjerenstvo proglasilo najboljim amaterskim likovnim djelom u 2017. godini. Javna pohvala Mariji Grabar postala je najvažniji ovogodišnji trenutak za Udruhu željezničara slikara »Plavo svjetlo«, koja je u ožujku ove godine obilježila 20. obljetnicu djelovanja.

Marija Grabar dugogodišnja je članica »Plavog svjetla« u koju ju je učlanio njezin otac Tomislav Grabar, poznati naivni slikar. Spojivši talent koji je naslijedila od oca, ljubav prema slikarstvu i dodatnu edukaciju, Marija ostvaruje velike uspjehe. Posljednje četiri godine njezini su radovi na izlož-



Marija Grabar

bama Hrvatskog sabora kulture redovito bili pohvaljivani, a ove godine proglašena je i autoricom najboljeg likovnog rada u Hrvatskoj. Čestitamo Mariji, ali i svim ostalim članovima UŽS-a »Plavo svjetlo«, koji već tradicionalno zaslužuju pohvale na domaćim i stranim natjecanjima slikara

amatera.

Inače, 33. susret likovnih stvaratelja Hrvatski sabor kulture organizira u suradnji s Gradskim muzejom Karlovac, a sam susret održat će se posljednjeg dana izložbe, 4. studenoga, u Galeriji »Vjekoslav Karas« u Karlovcu.



Goran Brekalo
FOTO: Branimir Butković



Zajednička fotografija sa svečanosti dodjele nagrada za učeničke literarne radove na temu »Sigurno na željezničko-cestovnom prijelazu«.

**SIGURNOST U PROMETU
ZAPOČINJE S TOBOM!**

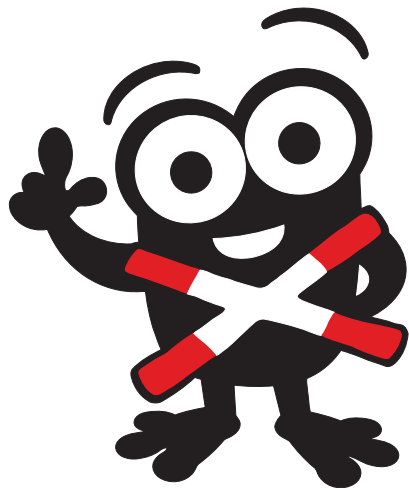


FOTO: Branimir Butković