

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 846 || SVIBANJ 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

## EU FONDOVI

Prva hrvatska  
CEF konferencija

4

## AKTUALNOSTI

Povećana razina  
sigurnosti

5

## PARTNERI

I ove godine više od  
dva milijuna tona

6



HŽ INFRASTRUKTURA





Gradilište novoga podvoznjaka u Zaprešiću  
FOTO: Branimir Butković

## IZDVOJENO

### EU FONDOVI

Prva hrvatska  
CEF konferencija

4

### AKTUALNOSTI

I ove godine više od  
dva milijuna tona

5

### PARTNERI

I ove godine više od  
dva milijuna tona

6

### REGIONALNE JEDINICE

Čisti se pružni pojas  
od Ploča do Metkovića

10

### INTERVJU

Novo radno mjesto –  
novi izazovi

12

### KULTURA

Proslava 140 godina istarskih pruga

29

## 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:** Slaven Jandel

**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

### Drage kolegice i kolege,

početak lipnja donio je promjene u Upravi HŽ Infrastrukture. Na čelo Društva u svojstvu člana Uprave došao je Ivan Kršić umjesto dosadašnje Uprave koju su činili Renata Suša, Željko Kopčić i Ivan Vuković. Također, imenovan je i Nadzorni odbor HŽ Infrastrukture, u sastavu: Ivan Miloš, predsjednik, Nikolina Brnjac, zamjenica predsjednika, Tatjana Goljuh Luketa, član, Tomislav Jukić, član, Slavko Proleta, član.

O svim novostima, kao i o budućim poslovnim aktivnostima izvještavat ćemo u narednim izdanjima našega lista.

U ovome broju Željezničara donosimo i priče s krajnjega juga Hrvatske. Obišli smo Luku Ploče, gdje se izvode veliki infrastrukturni zahvati koji bi mogli utjecati na rast željezničkog teretnog prijevoza na koridoru V.c. U pripremi su i radovi na obnovi 700 metara dugoga kolosijeka u Rogotinu, a zabilježili smo i svakodnevne aktivnosti željezničara u tome dijelu Hrvatske, kao što je čišćenje pružnoga pojasa između Ploča i Metkovića.

Krajem svibnja puštanjem u rad moderniziranih uređaja na šest željezničko-cestovnih prijelaza HŽ Infrastrukture dodatno je povećala razinu sigurnosti na dionicama istarskih, podravnih i slavonskih pruga. U rad su pušteni željezničko-cestovni prijelazi »Vodnjan 1« na ulazu u kolodvor i »Vodnjan 2«, koji se nalazi između kolodvora Vodnjana i Pule, zatim »Jugovo Polje« između kolodvora Cabune i Pčelića, »Karlovac Feričanački« između Đurđenovca i Zdenci-Orahovice, »Niza« između kolodvora Našica i Koške te željezničko-cestovni prijelaz na ulazu u željeznički kolodvor Lipik.

Usto, ove i sljedeće godine očekuju se znatna ulaganja u modernizaciju željezničko-cestovnih prijelaza. Osim još 27 željezničko-cestovnih prijelaza koji bi trebali biti pušteni u rad do kraja godine, u planu je modernizacija dodatnih 50 željezničko-cestovnih prijelaza do kraja 2017., za što su osigurana sredstva u visini od 60 milijuna kuna iz kredita Svjetske banke.

Osim ulaganja u modernizaciju osiguranja na križanjima naših pruga i cestovnih prometnica, HŽ Infrastruktura djeluje i edukativno, pa je tako tim »Vlak je uvijek brži« bio u posjetu osnovnim školama na slavonskobrodskome području. Te aktivnosti bit će dodatno pojačane s obzirom na Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima koji se obilježava u lipnju, no o tome ćemo pisati u sljedećem izdanju Željezničara.

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo





# PRVA HRVATSKA CEF KONFERENCIJA

PIŠE: Korporativne komunikacije  
FOTO: Korporativne komunikacije



**U** Podstrani kraj Splita 2. lipnja održana je Prva hrvatska CEF konferencija u organizaciji Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Konferencija je okupila predstavnike DG MOVE-a, INEA-e i Jaspersa, predstavnike slovačkoga, mađarskog i slovenskoga ministarstva prometa te hrvatske korisnike sredstava CEF-a koji su uspješno aplicirali na prvi poziv 2014./2015. i osigurali europsko sufinanciranje svojih projekata. Među njima je i HŽ Infrastruktura.

CEF (*Connecting Europe Facility*) jest instrument za povezivanje Europe uspostavljen Uredbom (EU) br. 1316/2013 od 11. prosinca 2013. i predstavlja novi financijski instrument za razdoblje od 2014. do 2020. godine. Namijenjen je ulaganju u infrastrukturne prioritete Europske unije u području prometa, energetike i digitalne tehnologije s ciljem jačanja i modernizacije trenutne mrežne infrastrukture na području Europske unije. Zajedno s Lučkom upravom Rijeka HŽ Infrastruktura predstavila je partnerski projekt izgradnje »Multimodalne platforme razvoja luke Rijeka i međuveze s Kontejnerskim terminalom Jadranska vrata« ukupne vrijednosti 35,5 milijuna eura. Udio HŽ Infrastrukture iznosi 26 milijuna eura i obuhvaća izgradnju kontejnerskoga terminala Brajdica, rekonstrukciju kolodvora Rijeka Brajdica te izgradnju novog izvlačnjaka u tunelu.

Osim tog projekta HŽ Infrastruktura predstavila je i projekt »Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani«. Sporazumom obuhvaćene aktivnosti procijenjene su na 10 milijuna eura i obuhvaćaju projektni menadžment, izradu studije izvodljivosti, izradu studije ekonomske i financijske analize, izradu studije utjecaja na okoliš, izradu idejnoga



Prezentacija – Snježana Krznarić (HŽI)



Prezentacija – Dean Matović (HŽI)

projekta i ishođenje lokacijske dozvole, djelomične troškove otkupa zemljišta te izradu glavnoga projekta, kao i ishođenje građevinskih dozvola. U tijeku je postupak

javne nabave. Putem CEF-a HŽ Infrastruktura za navedene je projekte osigurala 85-postotno sufinanciranje europskim sredstvima.

# POVEĆANA RAZINA SIGURNOSTI

PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: Marko Puškarić

**P**uštanjem u rad moderniziranih uređaja na šest željezničko-cestovnih prijelaza i njihovim stavljanjem u funkciju regulacije prometa HŽ Infrastruktura je krajem svibnja dodatno povećala razinu sigurnosti na dionicama istarskih, podravske i slavonskih pruga.

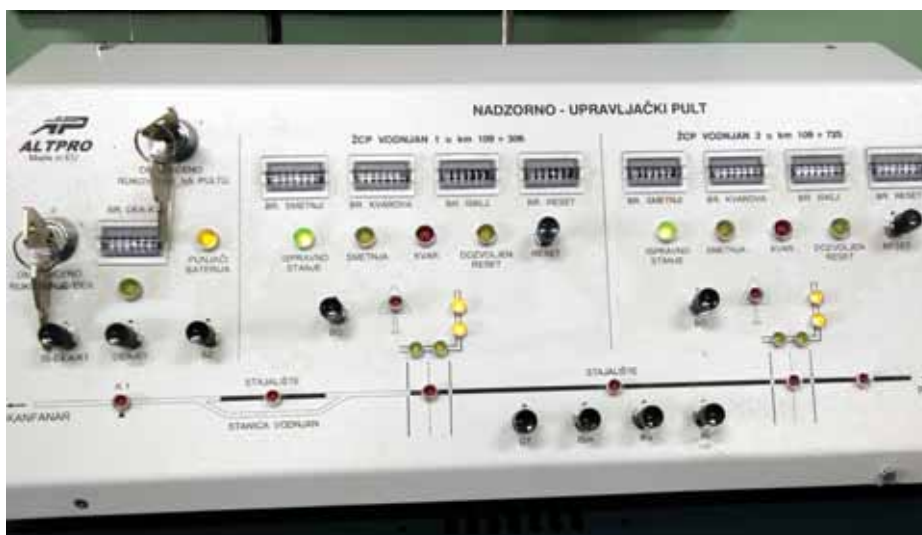
Izdavanjem Rješenja za puštanje u rad moderniziranih automatskih uređaja za osiguranje šest željezničko-cestovnih prijelaza Agencija za sigurnost željezničkog prometa omogućila je njihovo stavljanje u funkciju regulacije prometa. Time je HŽ Infrastruktura dobila odobrenje za puštanje u rad dijela prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava, koji su nakon propisanog ispitivanja funkcionalne ispravnosti uređaja pušteni u rad krajem svibnja. Na taj način dodatno je povećana razina sigurnosti svih sudionika u prometu.

U rad pušteni su željezničko-cestovni prijelazi Vodnjan 1 na ulazu u kolodvor i Vodnjan 2 koji se nalazi između kolodvora Vodnjana i Pule, zatim Jugovo Polje između kolodvora Cabune i Pčelića, Karlovac Feričanački između Đurđenovca i Zdenci-Orahovice, Niza između kolodvora Našica i Koške i ŽCP na ulazu u željeznički kolodvor Lipik. Vrijednost radova i ugrađene opreme za dodatno osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza iznosila je oko 1,2 milijuna kuna po prijelazu. Radove su izvele Pružne građevine d.o.o., a ugrađeni su uređaji tvrtke Altpro d.o.o.

Uskoro se očekuje puštanje u rad još pet ŽCP-a, moderniziranih automatskim uređajima za osiguranje prijelaza, i to ŽCP-a Opatija-Matulji, Lokvica, Mirići, Gunja i Pakrac. Tijekom 2016. HŽ Infrastruktura, na dionicama Varaždin – Golubovec, Zaprešić – Čakovec, državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna



Provjera funkcionalne ispravnosti uređaja na ŽCP-u Vodnjan 1



Uređaj za osiguranje ŽCP-a

granica, Hum-Lug – Gornja Stubica, Zabok – Đurmanec – državna granica, Vinkovci – Županja, Vinkovci – Osijek, Vinkovci – Drenovci – državna granica i Osijek – Strizivojna-Vrpolje planira pustiti u rad uređaje na još 21 ŽCP-u. Interni tehnički pregled izveden je na 16 ŽCP-a, tijekom lipnja pregled je predviđen na još četiri ŽCP-a, a interni tehnički pregled ŽCP-a Nedelišće-Strahoninec na

pruzi Zaprešić – Čakovec organizirat će se nakon što bude postavljen niskonaponski priključak.

Nakon što budu završeni svi radovi, provedeni interni tehnički pregledi te ishođene uporabne dozvole, HŽ Infrastruktura će Agenciji za sigurnost željezničkog prometa uputiti zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u rad uređaja za osiguranje preostalih navedenih ŽCP-a.



# I OVE GODINE VIŠE OD DVA MILIJUNA TONA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**R**adovi u Luci Ploče, od kojih je velik dio u visokoj fazi dovršenosti, dovest će do udvostručenja kapaciteta Luke s današnjih 5,5 milijuna tona na 11 milijuna tona tereta. S obzirom na činjenicu da opseg rada Luke u velikoj mjeri ovisi o prijevozu željeznicom, sigurno je kako će doći do znatnog rasta opsega i u željezničkome prijevozu.

Više od pola ukupnog opsega rada u Regionalnom području Jug obavlja se u Pločama. Na čelu je poslovnog područja u Pločama iskusni željezničar sa 31 godinom radnog staža Nedjeljko Martić, pomoćnik šefa za transportno-komercijalne poslove Regionalnog područja Jug HŽ Carga.

Rad Luke Ploče u najvećoj je mjeri vezan uz Bosnu i Hercegovinu, odnosno njezinu industriju. Do granice s Bosnom i Hercegovinom nalaze se 22 kilometra otvorene pruge, a na području Luke instalirano je ukupno 25 kilometara kolosijeka.

Liberalizacija tržišta željezničkoga teretnog prijevoza odnosno direktive Europske unije traže prilagodbu željezničkih propisa. Na temelju naslijeđenoga pravnog okvira na području Luke sve operacije obavlja HŽ Cargo. Lučka uprava i HŽ Infrastruktura sada trebaju uskladiti propise i svim zainteresiranim željezničkim prijevoznicima pod jednakim uvjetima omogućiti »dolazak vagonima pod brod«. Stvar je dogovora hoće li to biti organizirano na način da svaki prijevoznik ima svoju manevarsku lokomotivu i osoblje ili će uz naknadu te poslove za njih obavljati HŽ Cargo.

Prošle je godine opseg rada HŽ Carga u Pločama iznosio 2 084 452 tone, što je otprilike prosjek opsega rada u posljednjih deset godina. Najviše tereta, točnije 2 506 979 tona, bilo je prevezeno u 2008. godini. U prva četiri mjeseca ove godine



prevezeno je 615 487 tona tereta i prema dosadašnjim najavama opseg rada sigurno će premašiti dva milijuna tona.

Nakon rata u Bosni i Hercegovini uspjela se održati gotovo kompletna teška industrija. Tereti koji se prevoze iz Ploča ovise o radu te industrije. Za Aluminij Mostar prevoze se glinica, anodna smola, petrol-koks te aluminijski ingoti i trupci. Ugljen i koks prevoze se u GIKIL Lukavac, a ugljen i petrol-koks za Tvornicu cementa Kakanj. Najveći je

korisnik željezničkog prijevoza željezara Arcelor Mittal Zenica za koju je u prva tri mjeseca ove godine u otpremi i u prispjeću prevezeno 161 555 tona tereta. Tereti se prevoze i za Aluminu Zvornik, Tvornicu cementa Kakanj, Belisar, Petra Marina/Sisecam sodu, za koju se prevoze kontejneri sa sodom i šećerom, INA-u, CIOS, INOS, MILKUS, za koji se prevozi staro željezo, i druge.

U Pločama je zaposleno nešto manje od stotinu radnika HŽ Carga. Tamo su



radnici vuče vlakova, pregledači vagona, popisni vlakovođe i transportni komercijalisti. Pet pregledača vagona radi u Pločama, a pet ih je u Čapljini, gdje se obavlja primopredaja vagona sa Željeznicama Federacije BiH. Na otvorenoj pruzi voze dvije električne lokomotive, a dvije dizelske lokomotive voze u Luci Ploče. Maršrutni vlakovi sa 26 vagona do Čapljine, gdje se vlak rastavlja, mogu prevesti do 2760 tona tereta. Nedjeljko Martić smatra da tako opremljeni mogu prevoziti i veće količine tereta:

U Luci jedna manevra radi neprestano, a drugu aktiviramo prema potrebi. U prosjeku deset vlakova dnevno prevozimo dvjema električnim lokomotivama. Uglavnom »vrtimo« vagona iz Bosne i Hercegovine, a ovdje zadržavamo od 150 do 200 naših vagona jer oni nemaju dovoljno vagona serija Uac, TAD i Falc. Tim kapacitetima možemo odraditi sav posao.



Nedjeljko Martić



# PRED ZAVRŠETKOM VELIKI PROJEKTI LUČKE UPRAVE PLOČE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**V**eliki zahvati koje Lučka uprava izvodi na području luke Ploče rezultat će udvostručenjem kapaciteta. Mogućnost pretovara 11 milijuna tona tereta godišnje iziskuje i znatno proširenje područja djelovanja Luke. U tomu važnu ulogu imat će prometna logistika i usklađeno djelovanje svih sudionika u prometnome lancu na koridoru V.c.

U luci Ploče, na doista ogromnoj površini, trenutačno se izvode veliki radovi koji će rezultirati udvostručenjem kapaciteta sa sadašnjih 5,5 milijuna tona na 11 milijuna tona. Velik dio tih radova u fazi je vrlo visoke dovršenosti.

Sporazumom između Vlade RH, Svjetske banke i Europske banke za obnovu i razvoj iz 2005. započele su aktivnosti na razvojnome projektu Luke Ploče pod nazivom »Projekt integracije trgovine i transporta«. Osnovne komponente projekta jesu izgradnja kontejnerskog terminala, gradnja terminala za rasute terete, izgradnja ulaznog kompleksa i lučki informacijski sustav. Nositelj projekta koji se odnosi na kapitalna ulaganja jest Lučka uprava Ploče, a procijenjena vrijednost početnog ulaganja bila je oko milijardu kuna. Kreditom Svjetske banke s jamstvom Vlade RH osigurano je 108,8 milijuna eura. Dio sredstava osiguravaju Vlada RH i Lučka uprava. Koncesija na području luke koja traje do 2055. dodijeljena je Luci Ploče d.d. Trenutačno je glavni zadatak koncesionara, na temeljima javno-privatnog partnerstva, nabava i instaliranje opreme za rad novih terminala.

Kontejnerski terminal kapaciteta 60 000 TEU-ova dovršen je 2010. godine. Sada opseg rada na tome terminalu iznosi nešto više od 20 000 TEU-ova godišnje. S obzirom na gospodarsku krizu i pad



Ravnatelj Lučke uprave Svemir Zekulić

kupovne moći stanovništva u susjednoj Bosni i Hercegovini, a vezano uz robu široke potrošnje te nekompetitivnost gospodarstva za izvoz prema Kini, rezultati rada na terminalu još uvijek nisu

dosegli očekivane vrijednosti.

Izgradnja terminala za rasute terete kapaciteta čak 4,6 milijuna tona započeta tijekom 2012. dovršena je u fazi infrastrukture i trenutačno se postavlja pomorska signalizacija. Luka Ploče d.d. i kineska kompanija CNBM International Engineering Co. Ltd. potpisali su u Zagrebu ugovor o provedbi projekta izgradnje i opremanja terminala rasutih tereta u luci Ploče. Projekt je ugovoren prema modelu javno-privatnog partnerstva, pri čemu je Luka Ploče d.d. kao koncesionar zadužena za nabavu i ugradnju prekrajne opreme, a Lučka uprava Ploče za infrastrukturu. Izvođač radova na terminalu je zajednica ponuditelja koju čine španjolska tvrtka CYES i zagrebački Viadukt.

Svemir Zekulić, ravnatelj Lučke uprave Ploče, istaknuo je kako se uskoro očekuje izdavanje uporabne dozvole za terminal rasutih tereta i njegova predaja koncesionarima:



Ugovorena je nabava prekrcajne opreme, pokretnih traka, a novi kolosijeci koji će voditi do broda već su postavljeni. Vrijednost opreme koju će instalirati Luka Ploče d.d. iznosi oko 30 milijuna kuna. Zadovoljni smo i s podatkom da je vrijednost izvedenih radova za 15 milijuna kuna niža od procijenjene vrijednosti (procjena je bila 400 milijuna kuna, op. a.). Na obale novog terminala moći će pristajati brodovi kapaciteta do 180 000 bruto registarskih tona. Do sada je maksimalna nosivost brodova koje smo mogli prihvatiti bila 75 000 bruto registarskih tona. Osim o boljem i bržem prekrcaju tereta vodila se briga i o ekološkom aspektu projekta te njegovu utjecaju na okoliš.

Praktički je završeno i ulaganje u izgradnju ulaznog kompleksa vrijedno 85 milijuna kuna. Novi ulazni terminal imat će parkirališni prostor unutar lučkog područja i izvan njega, kontrolni punkt, prostor za servisiranje vozila, a u upravnoj zgradi bit će smješteni uredi carine, policije, špeditera te lučke uprave. Izgradnja spojne ceste koja je uvjet za izdavanje uporabne dozvole u nadležnosti je HAC-a i ona bi trebala biti dovršena do listopada sljedeće godine. Novi nadvožnjak prelazit će preko pruge i na taj će se način izbjeći čekanja ispred željezničko-cestovnog prijelaza prilikom prolaska vlakova.

Osim na glavnim projektima radi se i na nizu manjih poboljšanja infrastrukture kao što su izgradnja kanala za odvodnju te instalacija oko tri kilometra kolosijeka. S obzirom na zakonske neusklađenosti, još nije riješen model koncesije kolosijeka koje je financirala Lučka uprava Ploče.

Terminal tekućih tereta, čija je prva faza pred dovršetkom, podloga je za ulaganja privatnog sektora. Na dijelu stare luke

tvrtke kćeri Luke Ploče d.d. preko povezanih društava zajedno s partnerima grade terminal za tekuće terete kapaciteta 50 000 m<sup>3</sup>.

Budućnost te velike investicije temelji se na opredjeljenju za proširenje gravitacijskog područja djelovanja Luke Ploče. Naime, kapacitet od 11 milijuna tona nadmašuje potrebe gospodarstva Bosne i Hercegovine. Infrastruktura i kapaciteti luke bit će usmjereni i prema srednjoj i istočnoj Europi, sjeveroistoku Hrvatske te Italiji. Kapacitet luke za rasute terete omogućit će i skladištenje tereta te

naknadni prijevoz manjim brodovima do krajnjih odredišta (*transshipment*). Luka neophodno treba razvijati trgovački dio poslovanja.

Kada se govori o koridoru V.c, da bi se osigurala interoperabilnost, neophodno je usklađeno djelovanje svih sudionika u prometnome lancu. Željeznička i cestovna infrastruktura u Bosni i Hercegovini ima dosta slabosti koje su se počele sanirati. Ipak, najvažnije je, kako bi se postigli konkurentna cijena i prijevozno vrijeme, osigurati kooperativnost svih operatera na tome koridoru.



# ČISTI SE PRUŽNI POJAS OD PLOČA DO METKOVIĆA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**N**a pruzi od Ploča do Metkovića trenutano se čisti pružni pojas. Radovi su započeli početkom svibnja u Pločama, a sredinom svibnja radilo se kod Opuzena, odnosno otprilike na pola puta do Metkovića.

Tri radnika HŽ Infrastrukture, odnosno Nadzorne grupe Split – ispostava Metković, pomoćnik voditelja Željko Pavlović, bravar Ivan Butigan i ophodar pruge Boris Konjevod rade u zgradi bivšeg ZOP-a smještenoj uz zgradu kolodvora Metkovića. Pavlović ističe kako je pruga remontirana prije nešto više od deset godina te je u vrlo dobrom stanju. Osim redovitog održavanja, kosi se trava i raslinje uz pružni pojas od Ploča do 22 kilometra udaljenoga Metkovića. Prema riječima Željka Pavlovića, košnja raslinja u pružnome pojasu uobičajena je za ovo doba godine:

Procedura je takva da nam inspektor zaštite od požara nakon obilaska terena odredi što moramo učiniti i u kojemu roku. Nakon 31. svibnja zabranjeno je paliti raslinje i ako se do tada ne dovrši posao, mogu uslijediti novčane kazne. Ove godine bilo je puno kiše, raslinje je jako naraslo. Trava je viša od metra, a najteže je s preslicom, koju je teško iskorijeniti.

Radnici motornim kosilicama kose travu, a škarama režu šikaru. Obilne kiše koje su padale tijekom svibnja otežavale su im posao. Nakon što radovi na čišćenju pružnoga pojasa budu dovršeni, radnici Pružnih građevine ostat će na terenu jer će započeti radovi na obnovi 700 metara dugačkoga kolosijeka u Rogotinu. Kada je rađen remont, uređen je prolazni kolosijek, a zbog dotrajalosti pragova neophodno je obnoviti i drugi kolosijek.

Ophodar pruge Boris Konjevod na željeznici radi 33 godine. Prije rata bio je

zaposlen u Tvornici automobila Sarajevo, a nakon što je rat proveo »u uniformi«, zaposlio se na željeznici. Njegovo svakodnevno pješaćenje oko deset kilometara određeno je grafikonom:

Jedan dan obilazim prugu od Metkovića do Komina, a drugi dan od Komina do Ploča. Deset kilometara pješaćim, a preostali dio pruge vozim se vlakom. Pazim na objekte i zemljište uz prugu, nivelete pruge i ako mogu, kvar otklanjam sâm na licu mjesta. Na pruzi su 82 skretnice i njih treba zatezati, podmazivati, mjeriti i regulirati. Ako se radi o većim kvarovima, obavještavam Pružne građevine.

Našemu sugovorniku sâm hodanje ne pada teško. Doduše, oprema koju nosi sa sobom prilično je teška:

Samo ključevi teški su tri kilograma. Ipak, najteže je kada pada kiša, a ove smo godine imali mnogo kišnih dana.



Željko Pavlović, Boris Konjevod, Ivan Butigan



# POSTAVLJENA MOSNA KONSTRUKCIJA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



**T**ijekom trodnevnoga zatvora pruge od 27. do 29. svibnja na gradilištu novoga podvožnjaka u Zaprešiću podignuta su dva provizorna mosta i na njihovo mjesto »nagurana« je betonska konstrukcija.

Vrlo frekventan željezničko-cestovni prijelaz na ulazu u Zaprešić zamijenit će stotinjak metara udaljen podvožnjak s četirima trakama za cestovna vozila i trakom za pješake i bicikliste. U konačnici će se nova cesta s jedne strane spojiti s cestom u blizini željezničkoga kolodvora, a s druge strane vodit će do željezničkoga stajališta Zaprešić-Savska. Na taj način

prometno će se rasteretiti s Zaprešića, a nova cesta produljit će se do Brdovca. Završetak radova planiran je do kraja ove godine.

Radnici Viadukta i kooperanata iz poduzeća Trgograd Pavića i Elektro Teama na gradilištu su bili već u 5.30 sati i započeli s pripremama za podizanje provizorija. Iznad podvožnjaka bila su postavljena dva provizorna čelična mosta. Jedan, dugačak 25 metara, stigao je iz Češke jer u Hrvatskoj nema provizorija s kolosijekom u krivini, a drugi je u vlasništvu Viadukta. Na gradilištu su čekale tri dizalice, od kojih je najveća bila nosivosti 50 tona. Prvi provizorij podinut

je 27. svibnja oko 8 sati, a drugi sat vremena kasnije. Prvi je odložen na betonski konstrukciju, a drugi je utovaren izravno na kamion. Sve je bilo izvanredno organizirano, pa se svima koji su promatrali sa strane sve činilo vrlo jednostavnim.

Sljedeći korak bilo je »naguravanje« već pripremljene betonske konstrukcije mosta na mjesto na kojemu su bili provizoriji. Na konstrukciju je postavljen kolosijek i nakon probnog opterećenja mosta te puštanja staroga željezničko-cestovnog prijelaza u pogon vlakovi iz Zagreba krenuli su prema Zaboku 29. svibnja poslije 18 sati.

# NOVO RADNO MJESTO – NOVI IZAZOVI

PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: Željka Mirčić

**N**a mjestu šefa kolodvora Slavonskoga Broda u travnju je imenovan Mato Rašić. Taj kolodvor specifičan je prema funkciji regulacije prometa, organizacijskome području koje pokriva, radionici i praonici vagona te sadržajima u samome kolodvoru.

**Područje koje pokriva radno mjesto šefa kolodvora Slavonskoga Broda i kolodvorsko područje koje pokrivete u funkciji reguliranja prometa jest veliko. Po čemu je poseban ovaj kolodvor i kako ste se snašli na novome radnom mjestu?**

Samim time što se nalazi na magistralnome koridoru, kolodvor je otvoren za putnički i teretni prijevoz u unutarnjem i međunarodnom prometu, odnosno prema svojoj je funkciji i rasporedni i ranžirno-otpremnik kolodvor te je jedan od najvećih hrvatskih željezničkih kolodvora. Kroz kolodvor dnevno prođe oko 70 vlakova, a u samome kolodvoru uz mene su zaposlena dva pomoćnika, 13 prometnika, šest skretničara i pet zaposlenika administracije. U kolodvoru se svakodnevno ranžiraju vlakovi, najviše teretni. Postoji 17 kolodvorskih kolosijeka te 10 industrijskih kolosijeka, od kojih je 5 trenutačno u funkciji. Osim teretnih, u kolodvoru se ranžiraju i elektromotorne garniture vlakova iz prigradskoga putničkog prijevoza. Kolodvorske usluge trenutačno koriste dva željeznička prijevoznika, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo sa svojim zaposlenicima. Dodatna je posebnost kolodvora praonica vagona koja se nalazi u sklopu radionice željezničkih vozila. Pod mojom su ingerencijom, osim kolodvora Slavonskoga Broda, prometno osoblje i kolodvori Oriovac, Sibirj, Garčin i Andrijevc, dva zaposjednuta željezničko-cestovna prijelaza u kolodvorskome prostoru te osam stajališta.



Mato Rašić, šef kolodvora Slavonski Brod

**Koje ste poslove do sada obavljali na željeznici? Pretpostavljam da ste i Vi iz željezničarske obitelji i da »genetski« volite željeznicu.**

Točno, otac mi je umirovljeni željezničar, a brat mi radi u Organizaciji i regulaciji prometa. Kad rezimiram sve do sada, zaista mogu reći da volim i željeznicu i posao te izuzetno cijenim svoje kolege. Za mene je biti šefom jednoga velikog i kompleksnog kolodvora kao što je Slavonski Brod prije svega odgovornost i izazov, a namjeravam, kao i do sada, uložiti maksimum da opravdam povjerenje nadređenih kolega iz Regionalne jedinice Iсток. Na ovo radno mjesto došao sam s radnoga mjesta pomoćnika šefa kolodvora u Novoj Kapeli-Batrini. Radni staž započeo sam na željeznici 1995. na radome mjestu prometnika u kolodvoru Deanovcu, zatim u Banovoj Jaruzi, a najveći dio željezničarskoga staža i radnog iskustva stekao sam radeći u

kolodvoru Okučanima, osobito u razdoblju od 2012. do 2014., u vrijeme obnove i rekonstrukcije dionice Okučani – Novska. Do sada sam, znači, imao klasičan put »željezničara operativca«. Željezničku tehničku školu završio sam 1994. u Zagrebu, uz posao sam 2003. upisao studij na Fakultetu prometnih znanosti te 2010. diplomirao.

**Došli ste na radno mjesto šefa kolodvora nakon što je kolega Stjepan Vidaković otišao na novo radno mjesto prometnoga tehnologa u kolodvoru. Planirate li možda neke izmjene ili korekcije u samome kolodvoru?**

Preuzimanje kolodvora u travnju uvelike je bilo olakšano jer je bivši šef vrlo pedantno godinama vodio evidenciju svih parametara koji su u sustavu poslova šefa kolodvora Slavonskoga Broda i područja koje pokriva. Metodologiju je još davnih godina sâm osmislio, što mi je olakšalo nastavak rada. Radno mjesto šefa





Kolodvor Slavonki Brod

kolodvora iz godine je u godinu sve kompleksnije jer zahtijeva sve veća područja djelovanja, nadzor i administraciju prometnog osoblja, održavanje kolodvora, koordiniranje s operatorima, reklamacije putnika, koordinaciju s lokalnom samoupravom i niz drugih poslova koji zahtijevaju maksimalan angažman. Bilo bi mi drago da se više prepozna važnost uloge šefa kolodvora za dobro funkcioniranje većih kolodvora, a istovremeno ne zanemarujući ulogu i angažman pomoćnika šefa i kolodvorskog prometnog osoblja. Kako svaki gradski željeznički kolodvor ima neke specifičnosti, tako i Slavonki Brod. Kod nas je to problem održavanja kolodvorske čekaonice i sanitarnoga čvora, koji su otvoreni 24 sata dnevno. U noćnim satima beskućnici koji se tu zadržavaju znaju uzrokovati nered u kolodvoru i materijalnu štetu. S ciljem prevencije takve situacije, naravno, prijavljujem policiji. Budući da je kolodvor javni prostor i namijenjen putnicima, često nam dolazi u kontrolu sanitarna inspekcija. Nadam se da će se na kraju pronaći rješenje kako bi kolodvor bio uredan i funkcionalan, jer ni moje radno

mjesto ni radno mjesto prometnog osoblja ne može imati 24-satni nadzor nad tim prostorima. Brođani i svakodnevni putnici koji prolaze kroz kolodvor pozitivno su reagirali na uređenje peronskih nadstrešnica, a nadam se da ćemo u skorije vrijeme riješiti i tekuće probleme s redom u čekaonici i sanitarnome čvoru.

Izgradnja pothodnika i ukidanje željezničko-cestovnoga prijelaza u Osječkoj, što smo »riješili« zajedno s gradom, izuzetno je olakšalo cestovnu regulaciju pa nema više »čepova« na prijelazu iz jednoga dijela grada u drugi, a nama u samome kolodvoru olakšan je i ubrzan promet vlakova. U konačnici, naši Brođani su zadovoljniji, kolodvor ostaje slobodan za promet vlakova, što mu je i osnovna funkcija, a sigurnost svih sudionika u prometu jest povećana.

**Rekli ste da živite u Okučanima i da svakodnevno dolazite na posao vlakom. Kako provodite slobodno vrijeme, čime se bavite?**

Imam obitelj, malenoga sina i suprugu, aktivan sam u lokalnoj sredini kao član

općinskoga vijeća, član sam više udruga, od kojih bi izdvojio Biciklistički klub »Sveti Franjo« iz Okučana s čijim se članovima vozim na udaljenija »bicikločašća«. Aktivan sam u udruzi Crometeo, čije je praćenje vremenskih pojava preraslo u regionalne okvire. Ne možemo završiti intervju s novim šefom kolodvora Slavonškoga Broda, a da ne spomenemo kolegu Stjepana Vidakovića koji je taj posao obavljao 17 godina. Malo koji Brođanin i željezničar ne zna kolegu Vidakovića, koji je bio prisutan u kolodvoru i kolodvorskom pojasu od Oriovca do stajališta Perkovaca. Dugogodišnji rad i brojne situacije, i pozitivne i izvanredni događaji koji su se znali dogoditi, radovi u kolodvoru, razne željezničarske obljetnice, a osobito nedavni tranzit migranata obilježili su njegov rad. Javnost zna da su od rujna 2015. do travnja 2016. željezničari besprijekorno obavili velik posao prilikom tranzita oko 350 tisuća migranata koji su za vrijeme rada tadašnjega šefa kolodvora Vidakovića prošli kroz kolodvor u zimski tranzitni centar Bjeliš. Kolega Vidaković je od travnja na radnom mjestu prometnoga tehnologa u kolodvoru Slavonškome Brodu.

# PREUREĐENA PUTNIČKA BLAGAJNA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**U**z mjesečne karte u Ivanić-Gradu svakoga se dana prodaje oko 300 pojedinačnih karata. Preuređenje i proširenje putničke blagajne obradovalo je zaposlenike koji rade na prodaji karata, a i putnici sada dobivaju bržu uslugu.

Kolodvor Ivanić-Grad udaljen je od Zagreba 37 kilometara i od tamo svakodnevno, ponajprije prema Zagrebu, putuje velik broj ljudi. Kolodvorska je zgrada lijepo uređena, a uz pomoć Grada asfaltirano je parkiralište ispred dugačkog skladišta uz kolodvor. Malo dalje uz prugu nalazi se još jedno skladište. Ono je dotrajalo, izvan je uporabe gotovo trideset godina te je neophodno njegovo uklanjanje.

Uz Antuna Rukavinu, šefa područja kolodvora Ivanić-Grada, Deanovca i Novoselca, tamo radi šest prometnika i pet skretničara. U Deanovcu je šest, a u Novoselcu pet prometnika. Zbog velike frekvencije putnika u Ivanić-Gradu rade i četiri zaposlenika HŽ Putničkog prijevoza, kolodvorsko-putnički blagajnik i tri blagajnika. Osim vikendom, u kolodvoru dio radnog vremena radi čistačica.

Novouređena putnička blagajna u velikoj je mjeri olakšala posao blagajnicima. Osim što su instalirani suvremeni uređaji za izdavanje karata, prostor putničke blagajne proširen je na prostor čekaonice, pa sada blagajnici imaju odlične radne uvjete. Uvođenjem novih elektromotornih vlakova u redoviti promet, osim što su vožnje udobnije, putnicima je znatno olakšan i ubrzan ulazak u vlak i izlazak iz njega.

Osim prema Zagrebu, koji je glavno odredište većine putnika, iz Ivanić-Grada dosta putnika putuje i prema Dugom Selu, Maksimiru te Sesvetama, a dosta je i dnevnih migranata koji vlakom stižu u Ivanić-Grad. Ukupno se u smjerovima



Putnička blagajna u kolodvoru Ivanić-Grad



Kolodvor Ivanić-Grad

prema kolodvoru Ivanić-Gradu i iz njega proda oko 420 radničkih i oko 450 učeničkih i studentskih mjesečnih karata. U srednju školu u Ivanić-Gradu putuju učenici iz Deanovca, Ludine i Novoselca, a manji broj putnika, uglavnom učenica srednje frizerske škole, putuje i iz Dugog Sela.

U Ivanić-Gradu nalaze se dva industrijska kolosijeka. Prvi je u vlasništvu INA Naftaplina, a drugi pripada Agropreradi

koja tamo ima sušaru i silos. Ina najčešće prevozi plin prema Sloveniji, Italiji i Sisak Capragu. U Ivaniću je i jedan manipulacijski kolosijek na kojemu građevinske tvrtke Kapitel i Cvipek istovaruju šljunak. U Deanovcu je sredinom siječnja, nakon 15 godina, obnovljen industrijski kolosijek u vlasništvu Ine. Manevarska lokomotiva dovezena je iz Sisak Capraga, a na utovar sirove nafte za Šoiće čekaju 24 mađarske cisterne. U Novoselcu se pak utovaruje drvo koje se prevozi u Italiju.



# NAJGORA JE NOĆ S MAGLOM I SNIJEGOM

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

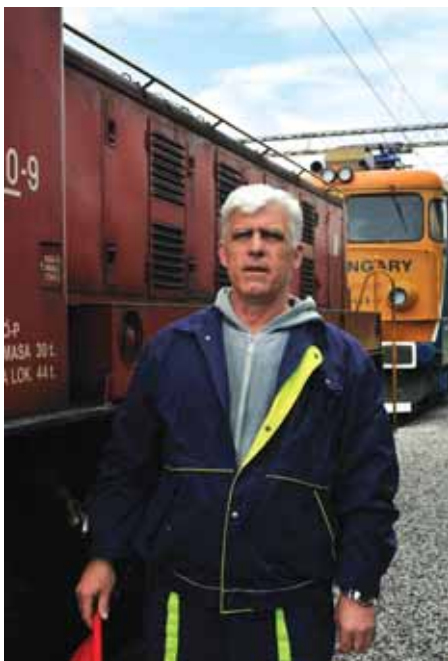
**N**akon što je najveći dio radnog vijeka proveo u Zagreb Ranžirnom kolodvoru, prije nekoliko mjeseci rukovatelj manevrom Marinko Brkić prešao je raditi u znatno mirniji kolodvor Resnik.

Kada se 1987. kao manevrista zaposlio na željeznici, Marinko Brkić nije ni pomišljao kako će vrlo brzo iz Đeletovaca, mjesta pokraj Vinkovaca koje je prije rata brojilo oko 800 stanovnika, trajno preseliti u Zagreb. Prvo pitanje koje se samo po sebi nameće kada razgovarate s nekim od željezničara s vinkovačkog područja jest pitanje o njegovu »željezničkom pedigreu«.

U mojoj ulici, u svakoj drugoj kući netko je radio na željeznici, no ja nisam imao nikoga u obitelji tko je radio na željeznici, rekao je Brkić.

Prvo radno mjesto našeg sugovornika bilo je u vinkovačkome putničkom kolodvoru. Do rata bilo je puno posla i ništa nije naslućivalo na to da će u vinkovačkome željezničkom čvorištu ubrzo stati gotovo sav željeznički promet.

Kada je odmah na početku rata 1991. prekinut promet na magistrali kod Mirkovaca, i Đeletovci su ubrzo okupirani. Dok mu je obitelj bila u progonstvu i smještena u konačištu u Ranžirnom kolodvoru u Zagrebu, Marinko Brkić priključio se 109. vinkovačkoj brigadi. Nakon demobilizacije dobio je raspored u Ranžirnom kolodvoru, a u ratnim godinama 1992. i 1993. rodili su se Stjepan i Domagoj. Obitelj je odlučila trajno ostati u Zagrebu. U međuvremenu Marinko Brkić položio je ispite za više željezničkih zanimanja: vlakovođu, rukovatelja manevrom, telegrafista i prometnika. No, 37 godina radnog staža odradio je kao manevrista u Ranžirnom kolodvoru.



Marinko Brkić

Danas u Zagreb Ranžirnom kolodvoru rade iskusni manevristi. Većina ih je rođena između 1962. i 1966. godine, a samo je nekoliko manevrista mlađe od četrdeset godina. Posao manevrista, a pogotovo rukovatelja manevrom koji je odgovoran i za ljude i za vlak, sam je po sebi zahtjevan. Uz rukovatelja manevrom ponekad su u sastavu bila tri manevrista, a ponekad samo jedan. Njihov je osnovni posao sastavljanje i rastavljanje vlakova, skidanje papuča s kolosijeka, obilazak vagona, provjera jesu li vagoni zakočeni... Posao je sam po sebi težak, no najteže je raditi noću:

U svatovima ti bude teško, a kako ne bi bilo tamo gdje se radi. Ako se noćnom radu pridodaju snijeg i magla, situacija je vrlo složena. U takvim situacijama dizelske su lokomotive bolje od električnih jer ove druge jedva da čujemo. Posebno je teško raditi s vagonima kada krenu niz spuštalicu, no s druge strane posao je takav i ako bi se netko i požalio,

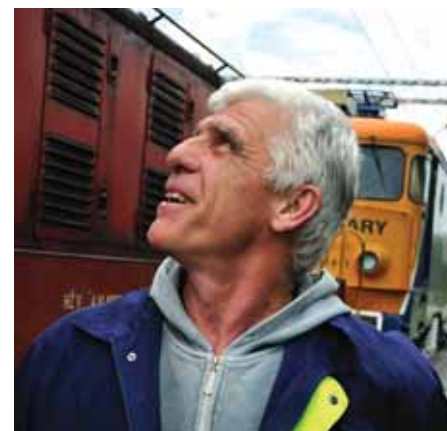
uvijek se može reći kako zbog toga i imamo beneficirani radni staž. To je jednostavno tako.

Bez obzira na to što su postupanja manevrista propisana pravilnicima, situacije ne terenu nisu uvijek šablonizirane. Odluke treba donositi brzo i u takvim je situacijama važno iskustvo:

Kao rukovatelj manevrom odgovaraš za vlak i za ljude. Srećom, u Ranžirnom kolodvoru nismo imali teških ozljeda. Bilo je iščašenja, lomova, ali sve je to, s obzirom na vrijeme koje sam tamo proveo i posao koji se radi, ipak u granicama normale. Imali smo sreće, ali mislim da je tomu pridonijelo i naše iskustvo u poslu, rekao je Marinko.

Prije nekoliko mjeseci Marinko Brkić dobio je premještaj u kolodvor Resnik. Na pitanje kako to da je sada odlučio promijeniti radnu sredinu u kojoj je proveo više od dvadeset godine, odgovorio je:

U Ranžirnom kolodvoru smanjio se opseg posla. Nisam više ni zdrav kao nekada i nakon što je objavljen natječaj, prijavio sam se. Ovdje ima posla, ali je on lakši i jednostavniji. To koliko ću još raditi propisuju drugi, a ja se samo mogu moliti da me zdravlje posluži.



# JEDINSTVENA KARTA 2020. GODINE

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Vlatka Škorić  
ILUSTRACIJA: Damir Kapudija

**J**edan od prioriternih ciljeva Strategije održivog razvoja jest znatnije povećanje udjela javnoga putničkog prijevoza u dnevnim putovanjima, čime bi se smanjio intenzitet individualnoga cestovnog prometa te bi se pridonijelo smanjenju problematične emisije štetnih plinova. O tome se u Hrvatskoj govori od početka 1990-ih, ali se unatoč nekim pozitivnim primjerima do danas nije napravilo puno.

Nakon mnogo raznih sastanaka, pisma namjera i studija datum 20. kolovoza 2014. možemo smatrati pozitivnom prekretnicom u integriranome putničkom prijevozu jer je u Sudski registar upisano društvo Integrirani promet zagrebačkog područja, a njegovim direktorom imenovan je Damir Kapudija. Osnivači su Društva Grad Zagreb sa 60-postotnim udjelom, Zagrebačka županija sa 25-postotnim udjelom i Krapinsko-zagorska županija sa 15-postotnim udjelom. Cilj je njegova osnivanja priprema i provedba projekata vezanih uz uspostavljanje novog modela organizacije putničkog prijevoza i upravljanja na području osnivača. O tome direktor Integriranog prometa zagrebačkog područja d.o.o. Damir Kapudija kaže:

Nužnost osnivanja Društva proizašla je iz složenosti koordinacije velikog broja aktivnosti i velikog broja sudionika kao što su Grad Zagreb, Zagrebačka i Krapinsko-zagorska županija, postojeći i budući operatori sustava: HŽ, ZET i autobusni prijevoznici te iz složenosti postupka donošenja odluka. Očekivanja su velika, a to ukratko znači: uspostavljanje prijevoza na temelju jedinstvene tarife, usklađivanja voznih redova i prijevozne ponude te jedinstvenog sustava informiranja putnika. U prvoj fazi djelovanja Društvo ima zadatak pripremiti programe i projekte koji će biti sufinancirani iz EU-ovih fondova i koji će biti vezani uz uspostavljanje



Damir Kapudija

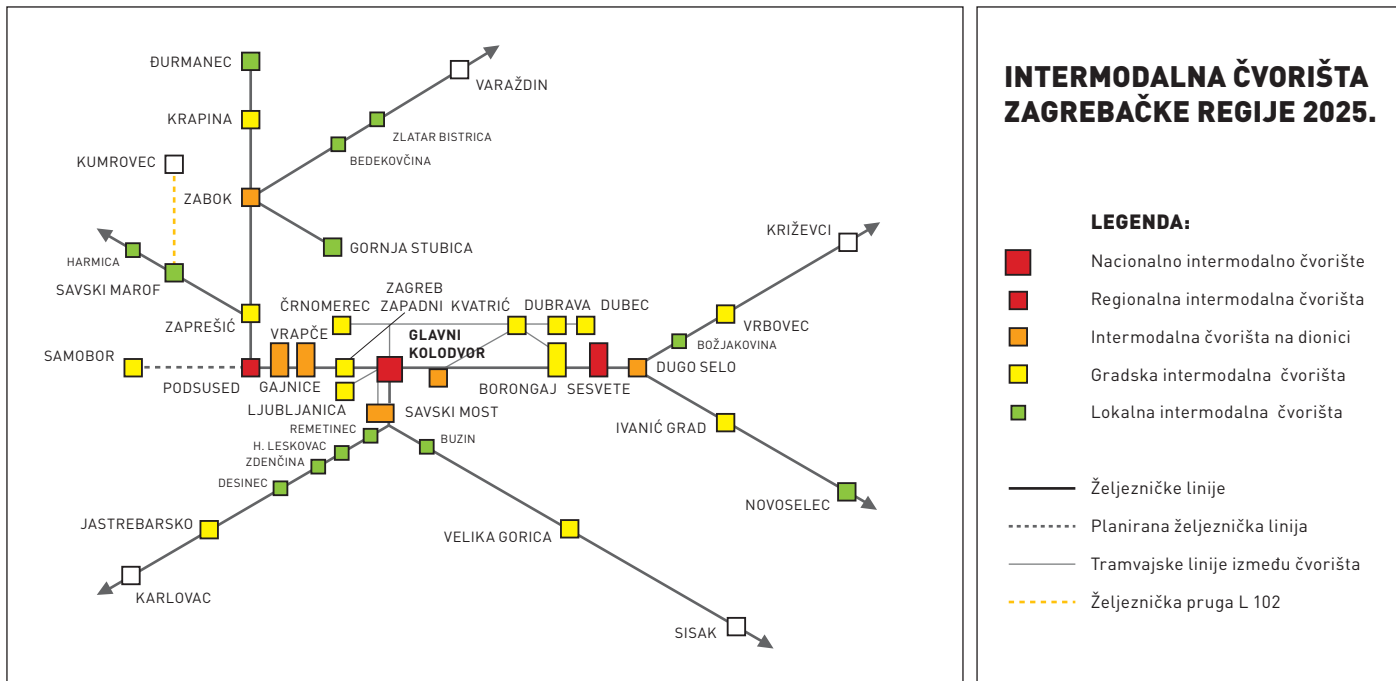
novog modela organizacije integriranoga putničkog prijevoza. U konačnici Društvo će preuzeti upravljanje integriranim putničkim prijevozom na području zagrebačke regije.

Do sada su izrađeni Studija integriranog prijevoza putnika za područje Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije (2008.) te I. faza projekta integriranog prijevoza putnika na području Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije koja se odnosi na dva potprojekta: Organizaciju IPP-a i Tarifno-napltni sustav IPP-a. U razdoblju od 2016. do kraja 2017. planiraju se izraditi masterplan prometnog sustava za isto područje, prometni model i strateška studija utjecaja na okoliš. U drugoj fazi Projekta IPP-a izradit će se idejni projekti sustava automatske naplate i kontrole karata (ticketing sustav) te sustava informiranja putnika i elaborat prilagodbe organizacijske strukture operatora modelu IPP-a, analizirat će se postojeći

**PREDNOSTI SU IPP-A: POVEĆANA RAZINA KVALITETE PRIJEVOZA ZBOG SKRAĆIVANJA VREMENA PUTOVANJA, RACIONALIZACIJA I SMANJENJE TROŠKOVA POSLOVANJA DIONIKA, POVEĆANJE BROJA PUTOVANJA ZBOG POVEĆANJA RAZINE ZADOVOLJSTVA PUTNIKA, POVEĆAVANJE PRIHODA, POVEĆANJE BROJA PUTNIKA PREVEZENIH JAVNIM PRIJEVOZOM, SMANJENJE INDIVIDUALNI PRIJEVOZ TE POZITIVNI EKOLOŠKI UČINCI ZBOG SMANJENJA RAZINE ONEČIŠĆENJA ZRAKA**

način financiranja i subvencioniranja javnoga gradskog i prigradskog putničkog prijevoza na prometno-funkcionalnome zagrebačkom području i dati prijedlog novog modela s komparativnom analizom stanja u zemljama EU-a, a izradit će se izvedbeni prijedlog tarifnog sustava IPP-a, glavni i izvedbeni projekt sustava automatske naplate i kontrole karata te glavni i izvedbeni projekt sustava informiranja putnika. Izrada masterplana prometnog sustava preduvjet je za provedbu niza konkretnih mjera i projekata iz područja prometne infrastrukture te za





Idejni projekt organizacije intergiranog prijevoza putnika

financiranje infrastrukturnih projekata iz EU-ovih fondova. Nakon što u masterplanu budu definirane prioritetne mjere i projekti, pristupit će se izradi plana prilagodbe prometne infrastrukture sustavu IPP-a, izradi studije opravdanosti i tehničke dokumentacije potrebne za provedbu projekata iz područja prometne infrastrukture vezane uz sustav IPP-a, što obuhvaća rekonstrukciju i izgradnju intermodalnih terminala.

**Čini se da je to prilično dug i složen proces. Kada bi IPP mogao zaživjeti na zagrebačkome području?**

Implementacija sustava može započeti na temelju ugovora o javnoj usluzi u sustavu IPP-a koji bi se sklopio između IPZP-a d.o.o. i operatora. Sastavni dio tog ugovora bile bi međusobne obveze Društva i operatora vezane uz organizaciju prijevoza, tarifne odredbe, osiguranje i raspodjelu prihoda od prodaje karata i subvencija za neprofitabilne linije i oblike prijevoza. Konkretni koraci na tome putu mogu se očekivati nakon dovršetka masterplana prometnog sustava spomenutog područja i kroz implementaciju sustava automatske naplate i kontrole karata te sustava informiranja putnika. Očekujemo da bismo tijekom 2018. i 2019.

mogli pokrenuti projekt IPP-a na dijelu zagrebačkog područja.

**Znači li to da na kvalitetan IPP s usklađenim voznim redovima i jedinstvenom kartom na zagrebačkome području možemo računati oko 2020. godine?**

To je moguće ako se do tada ostvare prije spomenute minimalne organizacijske i infrastrukturne pretpostavke. Cjelovita i kvalitetna implementacija sustava IPP-a postizat će se postupno kroz provedbu projekata rekonstrukcije i izgradnje intermodalnih terminala, što će trajati dulji niz godina i bit će sufinancirano iz EU-ovih fondova.

Prednosti su IPP-a, kad do njega dođe, velike: povećana razina kvalitete prijevoza zbog skraćivanja vremena putovanja, racionalizacija i smanjenje troškova poslovanja dionika, povećanje broja putovanja zbog znatnog povećanja razine zadovoljstva putnika, posljedično povećavanje prihoda prijevozničkih poduzeća, povećanje broja putnika prevezenih javnim prijevozom, smanjenje broja putnika koji koriste individualni prijevoz te pozitivni ekološki učinci zbog smanjenja razine onečišćenja zraka i zagađenja okoliša smanjivanjem emisije

štetnih plinova u atmosferu.

Integrirani prometni sustav na širem zagrebačkom području kao okosnicu sustava koristit će gradske i prigradske vlakove, a u središtu Zagreba tramvajsku mrežu. Na te veze nadovezat će se autobusne linije. Linije gradskih i prigradskih vlakova vozit će u pravilnim intervalima (taktini vozni red). Prevladavajući prijevozni modalitet u sustavu postat će tračnički sustavi zbog svojih ekoloških, energetskih i sigurnosnih prednosti te zbog činjenice da na glavnim koridorima sustava svojim kapacitetima mogu kvalitetno prevesti velik broj putnika u vrlo kratkome vremenu. Autobusi u sustavu IPP-a koristit će svoje prednosti na kraćim relacijama, dovozeći putnike do vlaka i tramvaja. Do tada možemo tek zaključiti sadašnje stanje i sljedeće brojke: u gradu Zagrebu živi 793 000 stanovnika, a s okolnom regijom dviju županija taj se broj penje na 1 243 000 stanovnika. U široj prigradskoj regiji koju čine Zagreb i osam okolnih županija središnje Hrvatske živi dva milijuna stanovnika. Postojeća ponuda javnog prijevoza (na području Grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije) obuhvaća 590 linija, na kojima voze 32 prijevoznika i na kojoj je više od 2000 stajališta. Ukupno ima 15 915 vožnji dnevno.

# RADIONICE HDŽI-a ZA POVEĆANJE KONKURENTNOSTI ŽELJEZNIČKIH INŽENJERA

PIŠE: Tomislav Prpić  
FOTO: arhiva HDŽI-a

**K**ao potporu programima izobrazbe u domaćim željezničkim poduzećima iz kojih mahom dolaze članovi Hrvatskog društva željezničkih inženjera (HDŽI-a) to je društvo još 2015. godine organiziralo četiri edukativne radionice za svoje članove na temu razvoja tzv. mekih vještina (eng. soft skills). Inače se one u pravilu ne uče u svakodnevnom i tradicionalno usmjerenom školovanju, a sve više dobivaju na važnosti u kontekstu konkurentske prednosti na suvremenom tržištu rada. Poznavanje mekih vještina u poslovanju donosi mnogo koristi, kao što su olakšano komuniciranje, ublažavanje i izbjegavanje sukoba, povećanje produktivnosti, uspješnije prezentiranje novih ideja i projekata i sl.

Kako je bio postignut velik interes i radionice su bile vrlo dobro popunjene, HDŽI je u 2016. godini nastavio s novim ciklusom od pet radionica. Tako su ove godine do kraja svibnja u Klubu HDŽI-a održane dvije radionice, i to Prezentacijske vještine te Razumijevanje sukoba i njihovo uspješno rješavanje, a radionice je vodio doc. dr. sc. Neven Ricijaš s Edukacijsko-rehabilitacijskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Također je 2. lipnja dr. sc. Elvira Mlivić Budeš iz tvrtke Filaks koja se bavi poslovnim edukacijama i savjetovanjem održala prvu radionicu na temu Samomotivacija i motivacija. O samom sadržaju radionice detaljnije ćemo vas informirati u nekom od sljedećih brojeva Željezničara.

U sklopu edukacijskih aktivnosti ove će godine HDŽI organizirati još dvije radionice, i to u rujnu na temu Proaktivnost i odgovornost, a u listopadu će članovi HDŽI-a moći obogatiti svoje vještine kroz radionicu Vještine uvjerenja. Svi zainteresirani moći će infor-



HDŽI radionica prezentacijske vještine

maciju o točnim terminima pravodobno naći na internetskim stranicama Društva (<http://www.hdzi.hr/>) te na intranetskom portalu HŽ Infrastrukture.

S ciljem da čitateljima prenesemo dio znanja iz prve radionice Prezentacijskih vještina u nastavku je kratak podsjetnik svima onima koji u svome radu ponekad izrađuju i izvode prezentacije.

Danas još uvijek kod mnogih prevladava mišljenje kako je za kvalitetnu prezentaciju potrebno dobro računalo, pristojan projektor i osnovno poznavanje rada u MS PowerPointu. To je samo donekle točno jer, uz navedeno, za dobro odrađenu prezentaciju treba napraviti i kvalitetnu pripremu. Osim toga, komunikacijski stručnjaci napominju da svatko tko u svojem poslu mora ili želi raditi prezentacije, prije svega treba provesti samoprocjenu kako bi spoznao vlastite prezentacijske vještine. Sagledavajući svoje jake i slabe strane, kao i strahove, dolazi se do spoznaje

toga u kojemu pravcu treba razvijati svoje vještine i tako unaprjeđivati vlastite prezentacijske sposobnosti kao temelj svakoga prezentacijskog nastupa. Kao što je rečeno, svakoj uspješnoj prezentaciji prethodi dobra priprema, a ona podrazumijeva odgovore na šest temeljnih pitanja.

Prvo pitanje, Zašto?, treba nam dati odgovor o tome koja je svrha prezentacije, odnosno želimo li prezentacijom publiku informirati, poučiti, osvijestiti ili što drugo. Pitanje Tko? treba nas potaknuti na analizu publike kojoj se obraćamo, jer svaka uspješna prezentacija stilski i sadržajno treba biti prilagođena slušateljstvu. Mjesto gdje se prezentacija održava odgovor je na pitanje Gdje? te predstavlja izuzetno važan čimbenik uspjeha. Ambijent velikim dijelom diktira i način na koji ćemo to činiti te tehničku i prostornu pripremu. Vrijeme održavanja prezentacije u izravnoj je vezi s aktualnošću i to treba staviti u odgovarajući vremenski



U SKLOPU EDUKACIJSKIH AKTIVNOSTI OVE ĆE GODINE HDŽI ORGANIZIRATI JOŠ DVIJE RADIONICE, I TO U RUJNU NA TEMU PROAKTIVNOST I ODGOVORNOST, A U LISTOPADU ĆE ČLANOVI HDŽI-A MOĆI OBOGATITI SVOJE VJEŠTINE KROZ RADIONICU VJEŠTINE UVJERAVANJA.



okvir kako tema ne bi izgubila na svojoj važnosti, što nam daje odgovor na pitanje Kada? Definiranje teme izuzetno je važna aktivnost pripreme prezentacije, jer osoba koja prezentira treba biti kompetentna za temu o kojoj govori. Odgovor na posljednje pitanje, Kako?, objedinjava odgovore na prethodna pitanja i daje nam koncept prezentacije temeljen na prethodnim analitičkim elementima.

Nakon što postavimo koncept prezentacije, krećemo ka kreiranju sadržaja, a on bi uvijek trebao biti jednostavan, usmjeren na bitno i omogućiti dobar odnos s publikom. Sadržaj prezentacije treba biti strukturiran, a osnovna struktura sastoji se od uvoda, razrade teme i završetka.

U uvodnome dijelu potrebno je ukratko se predstaviti kako bi publika dobila uvid u naše kompetencije. Također je korisno malo propitati publiku o poznavanju tematike kako bismo izlaganje prilagodili

njezinoj razini znanja. Pri prvome kontaktu osobito je važno započeti prezentaciju nečim zanimljivim što će podići razinu koncentracije i interesa. To može biti anegdota, vic, vijest i slično. Time se ostvaruje prvi kontakt s publikom i jako je važno da on bude pozitivan, što utječe i na samopouzdanje te prihvaćanje od strane publike.

Središnji dio prezentacije razrađuje temu, pri čemu do izražaja dolazi dobro poznavanje rukovanja računalom i softverom, verbalna i neverbalna komunikacija, ali i poznavanje tematike te argumentacija. Taj dio vodi prema zaključku, odnosno cilju koji želimo postići i to nam uvijek mora biti na umu.

U završnome dijelu izražavamo zaključak, odnosno u kratkim crtama sažimamo sve do tada rečeno. Svakako treba ostaviti vremena publici za postavljanje pitanja ili kratke komentare, što nas često vodi do najbolje procjene uspješnosti prezentacije.

Postoje istraživanja čiji rezultati pokazuju da nakon tri dana slušatelji neke prezentacije pamte oko 10 posto tekstualnoga sadržaja te između 50 i 65 posto vizualnoga sadržaja. Ta činjenica pokazuje kolika je važnost dobro smišljena koncepta prezentacije koja sadrži i zanimljive vizualne elemente.

Većina ljudi koja se izravno obraća grupi ili većemu broju osoba osjeća i određenu dozu treme, koja je prirodna. Ako je trema prisutna u razumnim granicama, stručnjaci preporučuju nekoliko jednostavnih savjeta. Najvažnije je dobro poznavati sadržaj, a prezentaciju uvježbavati kod kuće naglas i u nečijemu prisustvu. Vizualizacije publike i prostora u kojemu će se izvoditi prezentacija dodatno pomažu za stvaranje osjećaja sigurnosti, a ako je potrebno, dobro je na mjesto prezentacije doći nešto ranije i »sjediniti se« s prostorom. Trema će uvijek postojati, no najvažnije je da svatko pronađe svoj učinkovit način za njezinu neutralizaciju.

# PONEKAD SANJAM PČELE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**P**očetak ove godine prometnik Marijan Škrlec obilježio je 25 godina rada na željeznici, no povod razgovoru s njime nije bio njegov posao na željeznici, već uspjesi koje zajedno sa suprugom Spomenkom postiže kao pčelar.

Obitelj Škrlec posjetili smo u obiteljskoj kući u Jazvini, pokraj Radoboja. Razgovor smo počeli željezničkom temom, odnosno putovanjima od kuće do kolodvora u Savskom Marofu gdje je zaposlen.

Na sreću radimo u turnusima. To mi pomaže i u poslu s pčelama. Udaljenost odavde do Marofa iznosi pedeset kilometara pa po smjeni prelazim oko 100 kilometara. Otkako su se u zadnjih godinu-godinu i pol dana u Savskom Marofu pojavili i privatni prijevoznici, posla ima puno više nego prije, a čini mi se da bi se opseg posla mogao i dalje povećavati, komentirao je Škrlec.

Pčelarstvo je obiteljska tradicija Škrlecovih. Pčelari su bili Marijanov djed Ivan i otac Dragutin, koji je također radio na željeznici. Naš je sugovornik »oduvijek skakao oko pčela«. Uz to, pčelarstvo je djelatnost tradicionalno raširena među željezničarima, a Marijan se prisjeća kako je Pčelarsko društvo »Željezničar« bilo najveće u Jugoslaviji:

Nakon rata naziv »Željezničar« nije bio toliko popularan pa je društvo preimenovano u Pčelarsko društvo »Zagreb«, no Društvo više nikada nije dostiglo ulogu koju je imalo nekada.

Kada se obitelj ozbiljnije počela baviti pčelarstvom imala je od 15 do 20 zajednica, a 2002. tu su brojku utrostručili te su nabavili automobil kojim su pčele prevozili na ispašu. Danas je posao dosegao optimalan opseg, a



Pčelarstvo je obiteljska tradicija Škrlecovih

nagrade na različitim natjecanjima potvrđuju kvalitetu proizvoda. Danas obitelj Škrlec ima 220 proizvodnih košnica i 80 nukleusa složenih na trima kontejnerima. Prijevoz košnica na kvalitetnu ispašu ključan je za uspjeh posla s medom. Zbog toga je Marijan Škrlec kupio veliki kamion za prijevoz kontejnera:

Prvi sam kontejner izradio sam, a kasnije smo kupili još dva. Pri prijevozu pčela na ispašu »napravimo« oko 6000 kilometara godišnje. Sve radimo prema planu – na rani bagrem pčele vozimo u Moslavačku Gračenicu, na kasni bagrem kod nas u Radoboj, a na amorfu ih vozimo u Lonjsko polje. Na kesten ih vozimo na Zrinsku goru ili na ličku livadu, a za medun vozimo u Saborsko ili Malovan. Zbog straha od uvoznih, ilegalnih pesticida više ne vozimo pčele na suncokret i uljanu repicu.

Zanimalo nas je koji kriteriji određuju lokaciju na koju se prevoze košnice. Osim sreće, drugi su kriteriji objektivne prirode:

Košnice vozimo na mjesta na kojima je dominantna kultura koja nas zanima, no

prije seljenja kontejnera na teren dostavimo nekoliko košnica s vagama. SMS-porukama primamo informacije o povećanju težine košnice. Osobito je važno iskustvo i njega stavljam ispred novca. Važno je da je priroda u koju vozimo košnice nezagađena te da na tome području raste dominantna kultura. Bagremov med treba biti proziran, s blagom nijansom zelene. Nešto takvo teško ćete pronaći u dućanu, objasnio je.

Kao rezultat upornog rada uslijedile su nagrade. Zidovi prostorije u kojoj se nalaze velike inoks-posude s različitim vrstama meda pune su uokvirenih domaćih i međunarodnih priznanja. Zbog toga smo na kraju razgovora našeg sugovornika upitali u kojoj su mjeri ocjene pitanje subjektivne procjene sudaca te kakva je situacija s plasmanom meda na tržištu.

U ukupnoj ocjeni meda samo petinu vrijednosti čini subjektivna čovjekova procjena, a ostali dio određuju analize Prehrambeno-biotehnološkog fakulteta. Puno radimo i mislimo o poslu pa ponekad sanjam pčele. Ulažemo u razvoj, imamo kvalitetan proizvod i uspijevamo ga plasirati. Sve u svemu, zadovoljni smo, zaključio je Škrlec.



# PROMOVIRAN EKOLOŠKI PRIJEVOZ

PIŠE: Anita Matačić  
FOTO: Nextbike

**U** zagrebačkome Boćarskom domu 13. svibnja održana je konferencija za medije na kojoj je Nextbike sustav javnih bicikala u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom i ostalim partnerima predstavio rezultate trogodišnjega poslovanja i promovirao ekološki javni integrirani prijevoz.

Javni bicikli sve su popularniji oblik gradskoga prijevoza u Zagrebu, Makarskoj, Šibeniku, Gospiću, Karlovcu i Slavonskome Brodu. Taj trend dvije godine prati i Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, koji subvencionira nabavu sustava koji gradovima i općinama omogućava da građanima osiguraju cjenovno i ekološki najprihvatljiviju dopunu javnomu gradskom prijevozu.

Na konferenciji za novinare Krešimir Dvorski, direktor Sustava javnih bicikala Nextbike Hrvatska, jednog od najbrže rastućih *startup* projekata u Hrvatskoj, istaknuo je:

Do sredine ljeta ove godine Nextbike sustav javnih bicikala bit će prisutan u čak 12 gradova u Hrvatskoj, a prvi na redu je Zadar 20. svibnja. Prvi iskorak u regiju slijedi već 31. svibnja s dugo očekivanim sustavom javnih bicikala u Sarajevu. Nakon toga slijedi pokretanje sustava u pet gradova i općina u Hrvatskoj, o čemu će više govora biti u ljetnim mjesecima. U prve tri godine rada u Hrvatskoj dostigli smo brojku od 9000 registriranih korisnika koji su prešli više od 300 000 kilometara i »poštedjeli« okoliš za gotovo stotinu tona emisije CO<sub>2</sub>. Zbog takvog doprinosa u segmentu brige za okoliš Hrvatska udruga poslodavaca drugi put dodijelila je Sustavu javnih bicikala nagradu za društveno odgovorno poslovanje.

Istaknuvši suradnju HŽPP-a i Nextbikea u razvoju i promociji integriranoga



javnog prijevoza u Zagrebu, Anita Matačić iz Prodaje i marketinga HŽPP-a rekla je:

Dvogodišnjoj suradnji HŽPP-a i Nextbikea glavni je cilj promocija ekoloških oblika javnoga prijevoza, tj. prijevoza vlakom i biciklom. S obzirom na to da HŽPP radnim danom pokreće 94 vlaka u gradsko-prigradskome prijevozu Grada Zagreba i još 90 lokalnih vlakova u funkciji gradsko-prigradskoga prijevoza, željeznica u potpunosti može udovoljiti potrebama integriranoga prijevoza vlak-bicikl na području Grada Zagreba te tako rasteretiti prometnice i smanjiti zagušenja.

Na temelju te suradnje korisnicima pretplatnih karata HŽPP-a omogućen je nastavak putovanja javnim gradskim biciklom uz 150 minuta besplatne svakodnevne vožnje. Ta je pogodnost za putnike dostupna u Zagrebu, Šibeniku, Gospiću, Karlovcu, Slavonskome Brodu i

Makarskoj, a uskoro i u šest drugih gradova u Hrvatskoj. Nextbike stajališta s biciklima nalaze se na 17 najfrekventnijih lokacija u užemu središtu Zagreba, na kojima su bicikli dostupni 24 sata dnevno.

Korisnici pretplatnih karata Nextbike korisničku karticu mogu kupiti na 8. i 9. šalteru blagajni u zagrebačkome Glavnom kolodvoru, a za ostale gradove kartica se može kupiti na [www.nextbike.hr](http://www.nextbike.hr). Cijena kartice uz kredit za najam bicikala iznosi 79 kuna, a karticu je nakon kupnje potrebno aktivirati putem e-pošte Nextbikea, nakon čega unutar 24 sata korisnici mogu početi vožnju biciklom.

Osim integriranoga putničkog prijevoza vlakom i biciklom, HŽPP omogućuje prijevoz bicikala u određenim putničkim i brzim vlakovima, gradsko-prigradskome prijevozu Grada Zagreba i na određenim međunarodnim relacijama.

## NEĆU SE VIŠE NIKADA PENJATI

PIŠE: Zdenka Dokaza  
FOTO: Sanja Paić

**V**eć se godinama akcije »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj« provode u osnovnim školama. I svakoga je puta drugačije. Djeca kojoj se obraćamo na radionicama zapravo određuju dinamiku, a donekle utječu i na sadržaj. Tako je bilo i ovoga puta.

Na slavonskobrodskome području 24. i 25. svibnja akcije »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj« održane su u OŠ Antuna Mihanovića u Slavonskome Brodu, u OŠ Ivana Mažuranića u Sibinju te u područnim školama u Gornjim Andrijevcima i Slobodnici. U radionicama je sudjelovalo ukupno 365 djece.

Učenici nižih razreda s velikim su veseljem sudjelovali u radionicama. Budući da već u drugome razredu uče o prometu, djeca su aktivno sudjelovala i u našim radionicama. Mogla su s lakoćom prepoznati prednosti željeznice, ali i opasnosti koje prijete uz željezničku prugu. Osobita pozornost dana je opasnostima prilikom prelaženja preko pruge, igranja uz prugu te opasnim i nepoželjnim ponašanjima kao što su penjanje na vagon e i bacanje predmeta na vlak. Josip iz Slobodnice priznao je da se i sâm penjao na vlak, ali je obećao da se više neće penjati.

Kako su danas suvremeni načini komunikacije sveprisutni, tako i većina djece već u drugome razredu posjeduje mobitel. Zanimljivo je čuti da imaju jasno postavljena pravila za korištenje mobitela u školi. Međutim, na korištenje mobitela na putu u školu ili dok se npr. voze biciklom nitko ih, uglavnom, nije upozoravao. Prema porukama koje djeca pišu nakon upoznavanja s temom možemo vidjeti da su i ona uočila takva opasna ponašanja kod svojih roditelja. Naime, velik dio poruka upozorenja su roditeljima da ne razgovaraju na mobitel dok voze. Učenik



Danijel čak je rekao da njegova majka ne samo da razgovara, već u vožnji piše i poruke.

U školi u Gornjim Andrijevcima na samome kraju radionice učenici su nas nagradili jednom folklornom plesnom točkom, ali i pjesmom o vlaku.

U sklopu akcije »Stvaraj, ne uništavaj« učenici sedmih razreda OŠ Antuna Mihanovića u Slavonskome Brodu pokazali su priličnu osviještenost o opasnostima u prometu, a posebno uz željezničku prugu. Nedavni slučaj stradavanja od strujnog udara koji se dogodio u kolodvoru u Slavonskome Brodu djeci je poznat, međutim njihovi

komentari svode se uglavnom na posljedice. Sâm uzrok, penjanje na vagon e, tek uz dodatna pitanja ispliva na površinu.

Što se tiče sprečavanja vandalizma, djeca predlažu, između ostaloga, pooštavanje kazni, ali ističu i ulogu lokalne zajednice, koja bi trebala djeci i mladima pružiti dovoljno sadržaja za izvanškolske aktivnosti. Uz to, djeca misle da javnu imovinu uništavaju oni koji ne znaju cijeniti ni svoje ni tuđe. Održavanje same radionice u školama ocijenila su kao odličan način djelovanja na smanjenje broja pojava vandalskoga ponašanja.



## VEĆI OPSEG TEREKNOG PRIJEVOZA

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: railjournal.com  
FOTO: www.jarnvag.net



Od kraja travnja švedskim prugama mogu voziti dulji vlakovi. Naime, dotad su mogli voziti vlakovi dugi najviše 630 metara, a sada mogu biti dugi do 730 metara. To znači puno za teretni prijevoz jer se sada može prevesti mnogo više tereta. Upravitelj infrastrukture Trafikverket poduzeo je velike višegodišnje radove tijekom kojih su se produljile petlje i dvokolosiječne dionice kako bi se omogućio prolaz duljim vlakovima.

Jedan od najvećih švedski teretnih prijevoznika, Hector Rail, čiji 730 metara dugi vlakovi sada voze na važnome koridoru Hallsberg/Katrineholm – Malmö, objavio je povećanje količine prevezene tereta od 15 posto u odnosu na stanje prije modernizacije željezničke infrastrukture.

U Švedskoj na cestama smiju voziti najveći europski kamioni, ali dosad je imala najkraće teretne vlakove. Vrijeme je da se obnovi konkurentnost željeznice, izjavio je izvršni direktor Hector Raila Mats Nyblom.

## IDEJE PUTNIKA ZA NOVE VLAKOVE

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



Kako bi svoje usluge najbolje prilagodio potrebama putnika, švicarski prijevoznik Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) iskoristio je ideje svojih putnika za projektiranje novih vlakova koji će voziti linijom lake gradske željeznice S7 (Bern – Worb). Prikupili su oko 600 ideja, od kojih su se mnoge odnosile na ulazanje u vlak i izlaženje iz njega. Jedan je od prijedloga bio da postoji odbrojavanje do zatvaranja vrata, kako bi putnici mogli opuštenije ulaziti u vlak i znati točno kada će vlak krenuti.

RBS je naručio 14 višedijelnih elektromotornih garnitura duljine 60 metara, s po 104 sjedeća i 360 stajaćih mjesta. Narudžba, koja uključuje i rezervne dijelove, vrijedna je 134 milijuna švicarskih franaka (oko 909 milijuna kuna). Nove garniture bit će puštane u promet od kraja 2018., a do 2020. u potpunosti će zamijeniti vlakove »Mandarinli« iz 1970-ih. Vlasnik i izvršni direktor Stadler Raila Peter Spuhler izjavio je povodom objavljivanja narudžbe:

Drago mi je što su u razvojnome procesu mišljenja putnika uzeta u obzir od samoga početka te sada možemo istinski pridonijeti udobnosti njihova putovanja.

## MAPE PRILAGOĐENE SVIMA

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: virgintrainseastcoast.com  
FOTO: virgintrainseastcoast.com



Britanski željeznički prijevoznik Virgin Trains East Coast postavio je u svih svojih 11 kolodvora »mape za sve«, kako su nazvane. Radi se o mapama kolodvora koje mogu upotrebljavati i videće i slijepe osobe jer se mogu čitati i dodirnom, a izrađene su u suradnji s Kraljevskim nacionalnim institutom za slijepe osobe. Kombiniranjem velikih trodimenzionalnih slova, Brailleova pisma i opipljivih simbola na mapama je navedeno gdje se nalaze peroni, zahodi, trgovine, kafići i dr. Postavljene su u blizini ulaza u kolodvore kako bi se putnici s oštećenjem vida lakše pripremili za putovanje.

Sviđa mi se što je to mapa za sve. Ne postoji posebna mapa za ljude s oštećenjem vida i za one bez oštećenja. Vrlo je jasna za uporabu, s dobrim Brailleovim i tiskanim slovima. Taktilne mape dobra su ideja i bit će korisne mnogim putnicima, rekla je Kawal Gucukoglu iz Kraljevskoga nacionalnog instituta za slijepe osobe.

# ŽELJEZNICA, MAČKE I SUVREMENA UMJETNOST

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**M**oskva je svakako jedan od najprivlačnijih gradova na svijetu. Glavni grad Rusije najveći je grad koji se čitav nalazi na europskome kontinentu, a po broju stanovnika nadilazi ga jedino Istanbul. Naime, u Moskvi danas živi više od 15 milijuna ljudi.

Svoje ime Moskva najvjerojatnije duguje rijeci Moskvi, a ono dolazi od protoslavenske riječi *meu*, što znači »vlažna zemlja«. Prvi spomen Moskve datira iz 1147., kada je lokacija s tim imenom navedena kao mjesto sastajanja Jurija Dolgorukog i Svjatoslava Olgovića. Već devet godina kasnije Jurij Dolgoruki utvrđuje grad. Moskva se od tog vremena kontinuirano razvija, a danas je živ grad prepun različitih sadržaja.

Moj svibanjski posjet glavnomu gradu Rusije bio je do sada i najdulji – prije toga u Moskvi sam boravio nekoliko puta po par dana. U središtu ovogodišnjega posjeta bio je razgled nove željezničke pruge koja se gradi oko središta grada i koja će pod imenom Mala kružna željeznica biti otvorena, prema planovima, u rujnu ove godine. Treba reći da su Rusi izrazito ponosni na svoju željeznicu, a zainteresiranima relativno lako omogućavaju razgledavanje određenih dijelova svoje željezničke infrastrukture. Nekoliko sam puta kao novinar specijaliziran za željeznicu bio gost Ruskih željeznica i svakoga puta morao sam pohvaliti odlično gostoprimstvo i vrlo dobro organizirano razgledavanje.

Moj prvi posjet Moskvi bio je 2008. kada sam grad posjetio u sklopu prvoga putovanja Transsibirskom prugom. Odsjeli smo u malome hotelu u središtu grada, blizu kolodvora Kazanskaja. Sobu smo zaključali i pješke se otputili prema Crvenome trgu. Nakon razgledavanja središta grada vratili smo se u hotel, a u



Moskovski monorail - kratka linija sa nekoliko stanica povezuje dvije linije metroa

mojoj me prtljazi u sobi dočekao velik žut mačak koji je spavao. Scena je na neki način podsjećala na prizore iz slavnoga ruskog romana *Majstor i Margarita* Mihaila Bulgakova. Mačka sam pokušao izbaciti iz prtljage, no dotični je samo bijesno otpuhnuo i nastavio spavati. Iako sam

ljubitelj mačaka, situacija me naljutila te sam odjurio na recepciju i požalio se recepcionaru: »Mačak kojega je netko pustio u sobu spava u mojoj prtljazi!« Recepcionar je ljutito podigao pogled s nekih papira, pogledao me ispod oka i rekao: »Mačak spava u Vašoj prtljazi? Pa



Sveučilište Lomonosov, jedan od 7 poznatih moskovskih nebodera



što onda?» Prilično iznenađen odgovorom odustao sam od daljnega razgovora, otputio se natrag u sobu i maženjem uspio nagovoriti *mačora* da se makne iz mog kofera.

Ostali posjeti Moskvi nisu bili na sličan način zanimljivi, no bili su, svakako, privlačni zbog otkrivanja novih dijelova grada. Jednom sam posjetio vrlo dobar centar suvremene umjetnosti Garaž, koji je u vlasništvu supruge Romana Abramovića Daše Žukove.

Također, više sam puta posjetio izvrsnu Tretjakovsku galeriju s kolekcijom umjetničkih djela ruske avangarde koja je najvrjednija na svijetu! Ovogodišnji posjet Moskvi, osim razgledavanju željezničke infrastrukture, odlučio sam posvetiti i obilasku nekih drugih centara suvremene umjetnosti. Posjetio sam Moskovski muzej arhitekture, koji trenutačno ugošćuje veliku izložbu *Moskovski metro – podzemno arhitektonsko remek-djelo*. Moskovljani su, naime, izuzetno ponosni

na svoj sustav podzemne željeznice, koji osim svojom učinkovitošću fascinira i vrlo specifičnim, raskošnim postajama. Možda bi prosječni zapadnjak čitav metro mogao površno označiti pojmom »kič«, no zapravo je riječ o vrlo doradenu arhitektonskom konceptu kakav u drugim prometnim sustavima naprosto ne postoji. Naposljetku, ove sam godine prvi puta posjetio Patrijaršijske ribnjake, a poznavatelji književnosti znat će da je ta lokacija izrazito povezana s mačkama.

Moskovska Mala kružna željeznica bila je središte ovogodišnjega posjeta, a riječ je o željezničkoj pruzi izrađenoj početkom 20. stoljeća kao veznoj pruzi koja povezuje devet željezničkih pravaca koji se zrakasto šire iz središta grada. Do sredine 30-ih godina ta je pruga služila putničkomu prijevozu, no tada je prenamijenjena u isključivo teretnu prugu. Godine 2005. moskovska gradska uprava odlučila je modernizirati, elektrificirati i urediti prugu za prigradski promet. Prije

elektrifikacije i modernizacije Mala kružna željeznica imala je 12 teretnih kolodvora i bila je dugačka 54 kilometra. Nakon završetka modernizacije koja uključuje elektrifikaciju sustavom 3kV= pruga će imati 31 kolodvor i stajalište, od kojih će većina biti povezana s postajama moskovskoga metroa.

Pruga je dvokolosiječna, a modernizacija uključuje potpuno nov signalno-sigurnosni sustav. Na toj će pruzi, koja će ostati u vlasništvu Ruskih željeznica, no na kojoj će operator biti Moskovski metro, voziti Siemensovi vlakovi Lastočka. Predviđa se da će otvorenjem te pruge i njezinim uključivanjem u moskovski prigradski promet neke linije metroa biti osjetno rasterećene.

Dok završavam ovaj tekst, spremam se na novi put u Rusiju. Moskva će, nažalost, ovoga puta biti samo usputna stanica, no nadam se da ću i u budućnosti moću uživati u tom fantastičnom i šarmantnom gradu. I u njegovim mačkama!



Moskovski metro, nadzemni dio mreže

# FOTOGRAFIJA JE TRENUTAK SADAŠNOSTI I ISTINE

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Dragutin Staničić

**D**ragutin Staničić ima 59 godina i živi u Zagrebu. Jedan je od rijetkih u društvu ljubitelja željeznice o kojima pišemo zadnjih mjeseci, a koji radi na željeznici, i to već četiri desetljeća u Sektoru signalnih i telekomunikacijskih uređaja pri HŽ Infrastrukturi u Zagrebu.

Fotografijom se intenzivno bavi od sredine sedamdesetih godina prošloga stoljeća. Tijekom niza godina nastali su deseci tisuća fotografija i dijapozitiva. Novo digitalno doba otvara neslućene mogućnosti i omogućuje kreativnost u fotografiji. Gotovo svaki ciljani *fotosafari* rezultira stotinama novih fotografija i na godišnjoj razini gigabajtima memorijskog prostora na tvrdim diskovima računala. Njegov pristup fotografiji nije umjetnički nego dokumentaristički.

Moj moto je: »Fotografija je trenutak sadašnjosti i istine – a sutra je povijest«. Zbog toga treba pratiti i bilježiti zbivanja oko sebe danas i sutra, za nas i za one nakon nas! Lijepo je pratiti velike infrastrukturne projekte, kapitalne pružne remonte, modernizacije postojećih sustava ili izgradnju novih, obnove kolodvora i ostalih postrojenja. Zanimljivo je prisustvovati izgradnji novih vlakova, njihovim ispitivanjima i praćenju u redovitom prometu. Ali i na osebujan način uživati u prirodi po različitim vremenskim uvjetima, često vrebajući vlakove iz nesvakidašnjih uglova, kaže Dragutin.

Putovanja voli dijeliti s prijateljima koji vole velike i male vlakove, pa je na tisuće kilometara prošao zajedno sa Sinišom, Berislavom, Nenadom, Zoranom, Robijem, Goranom i drugima, a radost viđenog i zabilježenog podijelio je sa sličnim entuzijastima diljem svijeta porukama e-pošte i preko društvenih mreža. Među mnogobrojnim temama koje je obradio najvažnijima smatra



Pogled na Zagreb Glavni kolodvor

dokumentarističke fotografije koje prikazuju život i rad na željeznici. Do sada je izlagao u sklopu nekoliko tematskih izložba, a fotografije su mu objavljivane i u brojnim časopisima, knjigama, promidžbenim materijalima, kalendarima u Hrvatskoj i Europi. Brojne fotografije ustupljene su i pohranjene u Hrvatskom željezničkom muzeju i za stotinu godina bit će »prava povijest«.

Dragutin je i član Kluba željezničkih modelara od njegova osnutka 1969. godine. Više desetljeća aktivno sudjeluje u radu Kluba i klupskim aktivnostima prilikom izrada maketa, a sudjeluje i na susretima, izložbama u Hrvatskoj i susjednim zemljama. Svoje makete izložio je i na nedavno održanom zagrebačkom sajmu automobila Zagreb Auto Show, gdje je izlagao s ostalim članovima Kluba.

Među mnoštvom modela raznih željezničkih uprava u mjerilu HO 1 : 87,

znatan dio zbirke čine modeli lokomotiva i vagona željeznice u Hrvatskoj. U malom vrtu u zagrebačkoj Selskoj cesti, osmišljenim prostorom kruži »privatna željeznica« u mjerilu 1 : 22,5. Među modelima u vrtu vozi i model lokomotive ĐĐ serije JŽ 740 koja je vozila na uskotračnoj pruzi za Dubrovnik. Vrtnu željeznicu stalno nadograđuje novom »infrastrukturom i prijevoznim kapacitetima«, a osim s nepogodama s kojima se bori i »velika« željeznica kao što su snijeg, led i vjetar, Dragutin osobnog neprijatelja svoje željeznice vidi u susjedovim mačkama koje se vole »*ugnijezditi*« na nekome dijelu makete, zaspati i »obustaviti« promet, a često i porušiti vagončiće i biljke na prugu.

U svojim odajama Dragutin »skriva« brojne suvenire iz povijesti željeznice u Hrvatskoj. Posjeduje znatnu željezničku biblioteku, filatelističku zbirku, prigodne omotnice te na stotine razglednica i ostalih memorabilija.



# HUK – ŠUM – TIŠINA: ŽELJEZNICA I PRIRODA

PIŠE: Renata Veličan  
FOTO: Renata Veličan

**P**osebni Hrvatskog željezničkog muzeja i Ornitološkog rezervata Crna Mlaka te njihova povezanost uskotračnom željezničkom prugom ostat će u trajnome lijepom sjećanju svima koji su 19. svibnja 2016. odlučili sudjelovati u događanju »Huk – Šum – Tišina: Željeznica i Priroda«.

Nakon obilaska izložbenog postava Hrvatskog željezničkog muzeja sudionici događanja uputili su se autobusom agencije Croatia Express u Crnu Mlaku. Na samome ulazu u Ornitološki rezervat Crna Mlaka svojim letom dobrodošlice pozdravila ih je siva čaplja, ujedno zaštitni znak tvrtke IHOR PARK d.d. Crna Mlaka. Na ulazu, s desne strane mogli su uočiti i trasu uskotračne željezničke pruge koja je u cjelokupnoj duljini od 18 km obilazila ribnjake i gospodarske zgrade, izlazila iz prostora Ornitološkog rezervata i vodila kroz šumu hrasta lužnjaka, crne joha i graba prema dodirnoj točki s prugom normalnoga kolosijeka željezničkog kolodvora Zdenčine. Željezničkom prugom širine kolosijeka 760 mm Crna Mlaka bila je povezana sa svijetom u pravome smislu te riječi. Bila je to pruga Zdenčina – Ribnjak (Ribnjačarstvo Zdenčina) koja se u prvim važnijim dokumentima spominje 1914. kao uskotračna konjska željeznica duljine 9620 m u Crnoj Mlaci.

U Ornitološkome rezervatu izletnike je dočekaao Krešimir Drašner, zaposlenik tvrtke IHOR Park d.d. Crna Mlaka, veterinar i doktorand na Veterinarskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Upijali su njegovo znanje i iskustvo, opuštenu uživali u ljepoti prirode, šetali trasom nekadašnje uskotračne željezničke pruge, slušali pjev ptica i kreket žaba, promatrali let čaplje i orla štekavca. Trskom se igrao vjetar, šaš je šuškao, lastavice su letjele nebu pod oblake, par labudova bezbrižno je plovio ribnjakom,



Trasa nekadašnje uskotračne željeznice u Crnoj Mlaci

a ljudi koji žive u Ornitološkom rezervatu uz ribnjake i ptice obrađivali su svoje vrtove. Šetajući livadom ugledali su dvorac Ribograd, koji je prema nacrtima poduzeća Hönigsberg i Deutsch iz 1917. nastajao u vremenu kada i uskotračna željeznica. Danas je zaštićeno kulturno dobro i potrebna mu je obnova.

Od uskotračne željeznice u Crnoj Mlaci, čiju je gradnju započeo Kornelius Zwilling, ostali su sačuvani dizelska lokomotiva Jenbacher Werke JW 20 i dva platovagona za prijevoz ribe koje je tvrtka IHOR Park d.d. Crna Mlaka, odnosno njezin vlasnik Ivan Prepolec, darovao Hrvatskome željezničkom muzeju. Donirana građa obnovljena je 2013. i postavljena u dvorištu Hrvatskoga željezničkog muzeja u Ulici grada Vukovara 47 u Zagrebu gdje se nalazi i danas. Dio je Zbirke željezničkih vozila i dijelova, zaštićeno kulturno dobro upisano u Registar kulturnih dobara Ministarstva kulture Republike Hrvatske. Ornitološki rezervat Crna Mlaka danas je u privatnome vlasništvu. Obilazak je moguć samo uz prethodnu najavu i odobrenje vlasnika.



Dizelska lokomotiva Jenbacher Werke JW 20

Ribe, ptice i ljudi posebnim nitima povezani žive i održavaju život u tome ornitološkom rezervatu nadomak Zagreba koji ima status specijalnoga ornitološkog rezervata i nalazi se na popisu Ramsarske konvencije kao jedno od pet močvarnih staništa, odnosno vlažnih područja koje je Republika Hrvatska odlučila sačuvati i trajno brinuti o njihovom opstanku. Unutar Ornitološkog rezervata Crna Mlaka i danas se obavlja gospodarska djelatnost, i to proizvodnja slatkovodne ribe.

# OBILJEŽEN MEĐUNARODNI DAN MUZEJA

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Vlatka Škorić

**H**rvatski željeznički muzej ugostio je 18. svibnja u svome dvorištu u zagrebačkoj Vukovarskoj ulici 47 osam slikara koji slikaju ustima i nogama. Njihov neobičan rad, pun entuzijazma, pogledalo je više stotina posjetitelja, djece iz okolnih vrtića, osnovnih škola i udruga odraslih s posebnim potrebama.

Naime, u povodu Međunarodnoga dana muzeja Udruga željezničara slikara »Plavo svjetlo« organizirala je na otvorenom prostoru Muzeja, između izloženih parnih lokomotiva, slikarsku radionicu pod nazivom »Slikamo talentom, način – osobni izbor«, na kojoj je osmero umjetnika iz Hrvatske i Slovenije, stipendista Međunarodne udruge slikara koji slikaju ustima i nogama, prezentiralo svoj način rada oduševljenim posjetiteljima.

Osim što su razgledali izložene eksponate, posjetitelji su razgovarali s umjetnicima i isprobali metode kojima se slikari služe. Svi su slikali željezničke motive prema sjećanju ili predlošku, a djecu i odrasle zanimalo je kako se snalaze umjetnici koji se inače ne mogu služiti rukama, a većina je njih nepokretna i u kolicima.

Marija iz Ivanić-Grada nogama je naslikala fenjer koji su joj posudile djelatnice Muzeja. Ona slika već 15 godina, a sedam je godina stipendistica Međunarodne udruge slikara koji slikaju ustima i nogama.

„Jako mi je lijepo ovdje jer smo na otvorenom i svima možemo pokazati kako radimo. Djeca najviše pitaju je li nam teško tako raditi, kaže Marija.

Stjepan nogama slika već 25 godina. Kaže da mu je tu odlično jer može razgovarati s posjetiteljima i pokazati kako mu ništa nije teško. Naslikao je motiv iz muzejskoga dvorišta.



Marija Glavičić-Počuč

Vojko ima 67 godina i došao je iz Kopra, a slikao je ustima. Do sada je izlagao na 30 skupnih izložbi i četirima samostalnim, a Muzej ga je oduševio.

Alen je student zagrebačke Akademije likovnih umjetnosti i najviše ga zanimaju novi mediji. Osim što slika ustima, bavi se i fotografijom i audiovizualnim medijima.

Toga dana naslikao je vlak u kolodvoru i vrevu uz njega, a stavio ga je u kontekst Monetovih slika željeznice, koje su romantične i statične. Na pitanje kako se bez mogućnosti upotrebe ruku može baviti fotografijom odgovorio je:

„Asistent mi stavi fotoaparat na stalak, a ja glavom namještam motiv i ustima dodirujem dodirni zaslon. Svi moji motivi ograničeni su na »sjedeci rakurs«, koji jedino mogu raditi, kaže Alen. On se pomalo bavi edukacijom i već je održao nekoliko radionica za studente u Zagrebu i Koprivnici.

Svi posjetitelji, i mali i veliki, bili su



Alen Kasumović

odუშevljeni jedinstvenom prilikom da vide neobične slikare na jednome mjestu. Gospođa Ljiljana, koja živi u susjedstvu Muzeja i često s unucima navrati u Muzej, jednom od slikara rekla je ono što je mogao izreći svaki posjetitelj:

„Malo je reći da vam se divim!

Sve slike nastale na radionici bit će predane Međunarodnoj udruzi slikara koji slikaju ustima i nogama sa sjedištem u Lihtenštajnu, a stručni žiri odabrat će najbolje i prema njihovim motivima izraditi razglednice i čestitke.

Ovogodišnje obilježavanje Međunarodnoga dana muzeja posvećeno je temi »Muzeji i kulturni krajolici«, a sa slikarima koji su obilježili taj dan družili su se učenici zagrebačke Osnovne škole Grigora Viteza, djeca iz vrtića »Iskrica«, članovi udruge »Spinalna ozljeda« i »Ozana« i drugi. Projekt je izveden pod pokroviteljstvom Gradskog ureda za obrazovanje, kulturu i sport Grada Zagreba.



# PROSLAVA 140 GODINA ISTARSKIH PRUGA

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Anđelo Dagostin

**U** rujnu ove godine navršava se 140 godina otkako su za promet otvorene pruge Divača – Pula i Kanfanar – Rovinj, a u Istri su tu godišnjicu počeli obilježavati već prošle godine izložbom u Gradskome muzeju Pazina. Ove godine u srijedu 1. lipnja počelo je obilježavanje te obljetnice petodnevним događanjima na međunarodnoj razini između lokalnih samouprava i organizacija iz Slovenije i Hrvatske.

Tako su Centar za razvoj iz Divače, Slovenske željeznice, Park Škocjanske jame, Odbor za zaštitu kulturne baštine biosfere u krškom području, Filozofski fakultet i Fakultet za turizam – Turistica Sveučilišta u Primorskoj, Turistički kulturno-sportski savez Urbanščica te pojedinci Srećko Rože i Stojan Lipolt organizirali niz događanja uz potporu Općine Divače, Grada Pazina, Buzeta i Pule. Podršku su dali i članovi Sindikata željezničara Hrvatske, podružnice Pula, a što je bilo zabilježeno i na prigodnoj karti za vlak.

U srijedu 1. lipnja posebni vlak s mnoštvom umirovljenih i aktivnih željezničara krenuo je iz Pazina prema Divači, gdje je organiziran kulturni program u kojemu su sudjelovali Puhački orkestar Divača i Slovensko društvo Lipa iz Buzeta. Goste iz Istre pozdravila je općinska načelnica Divače Alenka Štrucl Dolgan te predsjednik Društva slovensko-hrvatske suradnje Valter Miklavčič, a u ime gostiju domaćine je pozdravio pazinski gradonačelnik Renato Krulčić. Na svečanosti je sudjelovao i pomoćnik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Alen Gospočić. U Divači je održan sastanak gradonačelnika gradova uz prugu s predstavnicima Ministarstva infrastrukture Republike Slovenije, Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Slovenskih



Ispraćaj posebnog vlaka iz Pazina

željeznica, HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkoga prijevoza. Osim toga, održan je i okrugli stol o budućnosti istarskih pruga, a u Muzeju slovenskih filmskih glumaca otvorena je izložba »Željeznica od Austro-Ugarske do danas – na tlu Divače« autora Srećka Rožea. Obilježavanje je nastavljeno u četvrtak 2. lipnja razgovorom o Južnoj željeznici,

prikazivanjem filma »Sto kilometara života« o istarskoj pruzi te predavanjem Mladena Bogića iz ljubljanskoga Željezničkog muzeja na temu »Grad na rijeci: između Južnih željeznica i petoga koridora«. U petak 3. lipnja prezentiran je istraživački rad studenata Filozofskoga fakulteta i Fakulteta za turizam Sveučilišta Primorska o proslavi 15. travnja, nekadašnjega Dana željezničara Jugoslavije, te kulturni program uz orkestar Nika Polesa. U subotu 4. lipnja u željezničkom kolodvoru u Divači cijeloga dana mogli su se razgledati muzejski vlakovi, organiziran je izlet »Sedam milja prirodne, kulturne i tehničke baštine Divače«, a dan je završen koncertom Puhačkog orkestra Divača i mažoretkinja KUD-a »Franc Žiberna« Povir. U nedjelju 5. lipnja u knjižnici u Divači otvorena je izložba »Vodni resursi i Južne željeznice«, održan je kulturni program u izvedbi TKŠD-a Urbanščica, a sudionici su obišli tehničku i kulturnu baštinu Vremske doline (vodocrpilište Draga i Špital). Obilježavanje 140 godina istarskih pruga završeno je uz kulturni program orkestra Nika Polesa.



Detalj sa izložbe u Divači

## FEŠTA OD TRIEŠTINKI

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Vlatka Škorić

**N**ajmlađi Dorijan Brečević (11), najstariji Ivan Belušić (84), najmuškardinka Milica Tuševljak, najmuškardin Mitja Kodarin te sudionici svih susreta Mario Kotiga (82) i Dorijano Buždon samo su neka od imena tridesetak svirača malih harmonika trieštinki koji su nastupili 8. svibnja u malome istarskom mjestu Roču na 28. međunarodnom susretu svirača dijatonskih harmonika »Z armoniku v Roč«.

Pratilo ih je još 37 pjevača i svirača drugih instrumenata, od svirača bajsa, roženice, usne harmonike, klarineta, violine, bačve koja »glumi« bajs i drugih maštovitih instrumenata iz kućne radinosti do pjevača koji je zviždeći oponašao zvuk klarineta. Na malim žutim, plavim, smeđim, zlatnim i drugim harmonikama, među kojima su neke starije i od stotinu godina, *svirile* su se i *sopile* polke, valceri, *marče*, *baluni* pa čak i jedna nabožna pjesma iz 14. stoljeća.

U pratnji harmonikaša bilo je bračnih parova, djedova i unuka, očeva i kćeri, očeva i sinova, sviralo se u raznim kombinacijama i na različitim instrumentima, kao što to uvijek u Roču bude, na veselje odane ročke publike. Osim voditelja Vlade Pernića, koji susrete vodi od prvoga dana i svojim stilskim bravurama svakome od njih daje neponovljiv lirski pečat, samo se Mario Kotiga (82) i vlakovođa Doriano Buždon mogu pohvaliti time da su svirali na svim dosadašnjim susretima.

*Najmuškardnikom*, odnosno najboljom sviračicom trieštine, proglašena je Milica Tuševljak iz Lovrana, koja na susretima već godinama »brani ženske boje«, a *najmuškardinom*, odnosno najboljim sviračem trieštine, proglašen je Mitja Kodarin iz Kopra, koji je na prvome susretu svirao kao dječčić, a izostao je samo s jednoga susreta, i to zbog vlasti-



Dorijan Brečević



Ivan Belušić

tog vjenčanja. Dolazak na ročki festival reskih zvukova trieštinki, koji se s većim ili manjim odazivom publike i svirača održava druge nedjelje u svibnju već 28 godina, pitanje je prestiža za svirače iz Italije, Slovenije i Hrvatske pa je i ove godine bilo nekoliko njih koji su nastupili prvoga puta. Za tako dugu tradiciju čuvanja istarske glazbene baštine zaduženi su članovi ŽKUD-a »Renato Pernić« iz Roča, među kojima ima najviše umirovljenih i aktivnih željezničara, a suorganizator je ove godine bila HŽ Infrastruktura, dok je glavni pokrovitelj Grad Buzet.

Prije nedjeljnoga popodnevnog koncerta ročkim su ulicama promenadno svirali članovi Puhačkog orkestra DVD-a Vrbovsko, koje s ročkim puhačkim orkestrom povezuje isti dirigent. U Domu kulture gradonačelnik Buzeta Siniša Žulić otvorio je izložbu fotografija s ročkim motivima amaterskoga fotografa i zaposlenika HŽ Infrastrukture

Dragutina Staničića te izložbu predmeta od drva i fotografija na drvu Edija i Libera Pavletića. Gradonačelnik Žulić zahvalio je Udruzi željezničara slikara »Plavo svjetlo« na dugogodišnjoj tradiciji izlaganja tijekom ročkih susreta. Bilo mu je drago doći među željezničare jer dolazi iz obitelji željezničarskih korijena. Naime, njegov otac Edvin bio je strojovođa, a djed Stanko najpoznatiji vlakovođa na prugama u Istri.

Ovogodišnji ročki susret svirača trieština nije zanemario kvalitetu, mada je kišno prijepodne kumovalo kvantiteti, odnosno manjemu odazivu svirača i publike nego što je to uobičajeno. Ali kada počne svirka, oblaci se razilaze i Roč opet postaje grad sunca, ptica i ljudi dobre volje. A nakon završetka virtuoznog nastupa europskoga prvaka i »kralja harmonike« Luke Grgića iz Pule, *fešta od trieštinki* ide dalje. Odbrojavaju se dani do 29. susreta, odnosno do druge nedjelje u svibnju 2017.





**HRVATSKI  
ŽELJEZNIČKI  
KOLODVORI**

Osijek  
FOTO: Dragutin Staničić





Labin Dalmatinski  
FOTO: Robert Gray