

ŽELJEZNIČAR

BROJ 848 || SRPANJ 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Europska komisija odabrala novi veliki projekt HŽ Infrastrukture

4

RADOVI

Složeni radovi na nepristupačnu terenu

8

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Prva žena strojovođa

16



HŽ INFRASTRUKTURA



Mało brdo
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

EU FONDOVI

4

Europska komisija odabrala novi veliki projekt HŽ Infrastrukture

EU FONDOVI

5

Dobivena sredstva iz Fonda solidarnosti EU-a

RADOVI

8

Složeni radovi na nepristupačnu terenu

PARTNERI

12

Povratak HŽ Putničkog prijevoza u bjelovarski pogon

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

16

Prva žena strojovođa

ZANIMLJIVOSTI

26

Tradicija kao snažan promotivni alat

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: Ante Klečina

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,

dobre vijesti vezane uz željeznicu stigle su nam u srpnju. Europska komisija potvrdila je da je iz europskoga fonda CEF-a, Instrumenta za povezivanje Europe, odabrala za sufinanciranje dvanaest hrvatskih projekata iz područja prometa, među kojima je najveći novi veliki projekt HŽ Infrastrukture. Radi se o modernizaciji dionice Križevci – Koprivnica – državna granica s Mađarskom, ukupne vrijednost 297,1 milijun eura.

Projekt je dio Mediteranskoga koridora i uspostave dvokolosiječne željezničke pruge visoke učinkovitosti od državne granice s Mađarskom prema Koprivnici, Zagrebu, preko Karlovca do Rijeke, pa će koristi od njegove realizacije biti višestruke. S nestrpljenjem očekujemo daljnje aktivnosti u njegovoj provedbi, koje bi trebale uslijediti potpisivanjem Sporazuma za dodjelu bespovratnih sredstava, što se očekuje u studenome.

Do tada će se, sigurno, zahuktati i radovi na dionici između Dugoga Sela i Križevaca, trenutačno najvećem infrastrukturnom projektu sufinanciranom EU-ovim sredstvima u Hrvatskoj, ukupne prihvatljive vrijednosti 198,2 milijuna eura.

Kada govorimo o povlačenju EU-ovih sredstava, HŽ Infrastruktura može se pohvaliti kako su joj isplaćena bespovratna sredstva u iznosu od 1,823 milijuna kuna iz Fonda solidarnosti Europske unije za financiranje izvanrednih mjera poduzetih tijekom sanacije šteta uzrokovanih elementarnim nepogodama 2014.

Provjerili smo i kako napreduju složeni radovi na sanaciji klizišta i propusta na lokaciji Malo brdo na pruzi između Šapjana i državne granice sa Slovenijom te posjetili obnovljeni tunel Zaluku na ozaljskome području.

Većina medija u srpnju je prenijela vijest o prvoj ženi strojovođi koja odnedavno upravlja vlakovima na hrvatskim prugama. Njezino je ime Lorena Matejaš, a više o sebi i svojim prvim dojmovima otkrila je u intervjuu za Željezničar.

Vi pak, cijenjeni čitatelji, otkrijte o čemu smo sve još pisali...

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo



EUROPSKA KOMISIJA ODABRALA NOVI VELIKI PROJEKT HŽ INFRASTRUKTURE



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe

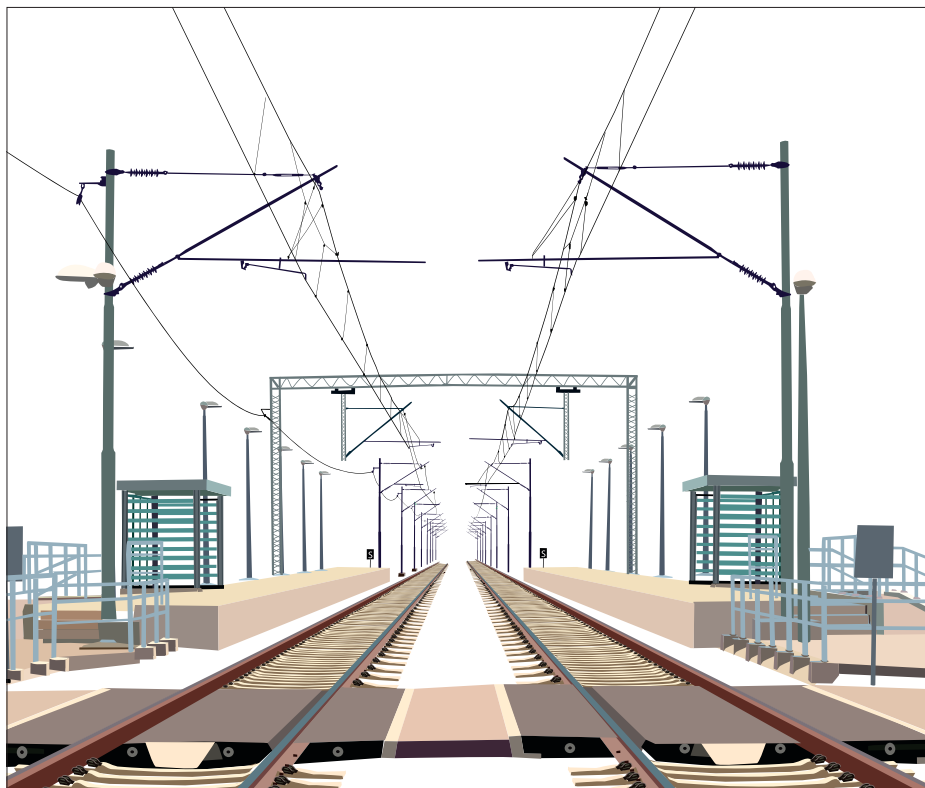
PIŠE: Željka Mirčić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

Europska komisija potvrdila je početkom srpnja da je iz fonda CEF-a, Instrumenta za povezivanje Europe, odabrala za sufinanciranje dvanaest hrvatskih projekata iz područja prometa. Najveći iznos sufinanciranja bespovratnim sredstvima namijenjen je novomu velikom projektu HŽ Infrastrukture, modernizaciji dionice Križevci – Koprivnica – državna granica s Mađarskom, maksimalne vrijednosti sufinanciranja u iznosu od 241,3 milijuna eura.

Ukupna vrijednost projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« duljine 42,6 kilometara iznosi 297,1 milijun eura, a Europska komisija za njega je osigurala sredstva iz fonda CEF-a (*Connecting Europe Facility*). Taj projekt nastavlja se na modernizaciju dionice Dugo Selo – Križevci, projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka za koji su u travnju potpisani ugovori za izvođenje radova. Projekt Dugo Selo – Križevci sufinanciran je s 85 posto bespovratnih sredstava iz Europskoga fonda za regionalni razvoj, a ukupna prihvatljiva vrijednost tog projekta iznosi 198,03 milijuna eura.

Projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica dio je Mediteranskoga koridora i uspostave dvokolosiječne željezničke pruge visoke učinkovitosti za teretni i putnički prijevoz od državne granice s Mađarskom prema Koprivnici, Zagrebu, preko Karlovca i sve do Rijeke te s koridorima transeuropske prometne mreže (TEN-T).

Završetak te dionice imat će pozitivan učinak na buduće zahtjeve željezničkih operatora, upravljanje prometom te



uklanjanje prometnih uskih grla. S obzirom na povećanje kapaciteta pruge te znatno smanjenje vremena putovanja između Zagreba, Križevaca i Koprivnice omogućit će se uključenje tih gradova u prigradski željeznički promet, otvorit će se mogućnost efikasnog multimodalnog prijevoza, povećat će se sigurnost, a s obzirom na to da će se promet u većoj mjeri s cestovnoga preusmjeriti na željeznički, dodatno će se očuvati okoliš.

U tijeku je izrada Sporazuma za dodjelu bespovratnih sredstava za projekt »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«, a potpisivanje Sporazuma u skladu sa zahtjevima Izvršne agencije za inovacije i mreže (INEA) očekuje se tijekom studenog ove godine.

Cilj Europske komisije jest ukloniti prometnu rascjepkanost Europe, riješiti prometna uska grla te, u konačnici, povezati različite vrste prijevoza u multimodalni prometni sustav diljem EU-a. Osiguranjem značajnih financijskih sredstava Europska komisija omogućila je unaprjeđenje postojeće prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture na važnim europskim prometnim pravcima u cilju stvaranja snažne prometne mreže. Fond CEF novi je instrument sufinanciranja projekata, namijenjen razdoblju od 2014. do 2020. godine. Namijenjen je ulaganju u infrastrukturne prioritete Europske unije u području prometa, energetike i digitalne tehnologije, a sve u cilju pomaganja razvoju, poboljšanju infrastrukture, smanjenju razlika među državama i stvaranju novih radnih mjesta.

DOBIVENA SREDSTVA IZ FONDA SOLIDARNOSTI EU-a



PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: arhiva regionalnih jedinica Zapad i Istok

U srpnju 2016. HŽ Infrastrukturi isplaćena su bespovratna sredstva u iznosu od 1,823 milijuna kuna iz Fonda solidarnosti Europske unije za financiranje izvanrednih mjera poduzetih tijekom sanacije šteta uzrokovanih elementarnim nepogodama 2014. Sredstva su isplaćena na temelju izvješća o izvršenju financijskoga doprinosa, izjava o opravdanosti izdataka i revizorskih izvješća HŽ Infrastrukture, čime je potvrđena zakonitost i pravilnost nastalih izdataka.

Bespovratna sredstva isplaćena su u skladu s Provedbenom odlukom Europske komisije o dodjeli financijskih sredstava iz Fonda solidarnosti Europske unije namijenjenih za financiranje hitnih operacija i operacija nakon katastrofa uzrokovanih vremenskim nepogodama. Za sanaciju šteta uzrokovanih ledenom kišom u siječnju i veljači 2014. na području Gorskoga kotara isplaćeno je 1,303 milijuna kuna, dok je 520 tisuća kuna isplaćeno za sanaciju katastrofe uzrokovane poplavama u svibnju 2014. na području Slavonije.

Poslovna područja regionalnih jedinica Zapad i Istok u suradnji s Upravljanjem željezničkim infrastrukturnim pod-sustavima i izvođačima radova sanirala su nastale štete u najkraćem mogućem razdoblju. Stoga je željeznički promet na dionicama zahvaćenima navedenim vremenskim nepogodama ubrzo normaliziran.

Podsjetimo, dotada nezabilježene oborine u obliku ledene kiše koja je pogodila područje Gorskoga kotara krajem siječnja i u prvom tjednu veljače 2014. uzrokovale su lomljenje drveća koje je padalo na željezničku prugu, što je izazvalo prekid željezničkoga prometa između kolodvora Ogulina i Drivenika.



Slavonija, svibanj 2014.



Gorski kotar, veljača 2014.

Došlo je do oštećenja pruge, lomova i oštećenja stupova kontaktne mreže i uređaja potrebnih za osiguranje prometa te oštećenja optičke infrastrukture. Radovi koji su poduzeti radi otklanjanja posljedica vremenske nepogode uključivali su građevinske radove, radove na elektroenergetskim postrojenjima te postrojenjima signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja.

Ogromne količine kiše koje su pale na području istočne Slavonije u svibnju 2014. prouzrokovale su probijanje savskoga nasipa, zbog čega je došlo do velikog oštećenja dionice pruge Vinkovci – Drenovci – državna granica. Brdski pritoci rijeke Orpljave i vodene bujice oštetile su prugu Pleternica – Požega – Velika te dionicu Pleternica – Čaglin.

Nakon žurnog djelovanja poslovnih područja i izvođača radova na sanaciji oštećenih dijelova pruge, za dodjelu bespovratnih sredstava nužno je bilo obaviti reviziju procesa vezanih uz financijski doprinos dodijeljen iz Fonda solidarnosti EU-a. Ne temelju svih izvješća, izjava, odnosno nalaza da se financijska sredstva Europske unije koriste na učinkovit i pravilan način, Europska je komisija putem Ministarstva gospodarstva HŽ Infrastrukturi dodijelila bespovratna financijska sredstva. Inače, Fond solidarnosti Europske unije osnovan je kako bi se njime odgovorilo na prirodne katastrofe velikih razmjera i izrazilo europsku solidarnost s regijama unutar Europske unije pogođenima katastrofama.

NAKON SANACIJE TUNELA PREDSTOJI SANACIJA KLIZIŠTA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Interni tehnički pregled u lipnju ove godine označio je kraj radova na sanaciji 346 metara dugačkog tunela Zaluke, u što je HŽ Infrastruktura investirala 4,4 milijuna kuna. No zbog klizanja tla na ulazu u tunel brzina vožnji vlakova ograničena je na 5 km/h. Stoga bi uskoro trebali započeti radovi na sanaciji klizišta.

Tunel Zaluka nalazi se na pruzi Karlovac – Kamanje – državna granica. Stajalište Zaluka nekoliko je kilometara udaljeno od Ozlja i prvo je stajalište iza Ozlja. Putnici koji su tamo stizali željeznicom većinom su bili radnici tvornice KGK-a iz Karlovca. Glavna djelatnost tog poduzeća bila je proizvodnja vapna i njegovih prerađevina. Ruševne pogone preuzeo je privatni vlasnik i nastavio proizvodnju s mnogo manjim brojem radnika.

Stajališna zgrada u Zaluki srušena je zbog dotrajalosti. Oko dvije stotine metara od stajališta nalazi se 346 metara dugačak tunel koji su u travnju ove godine sanirale Pružne građevine. Radovi na sanaciji započeli su u srpnju 2015., a za vrijeme radova na cijeloj je dionici prijevoz putnika bio organiziran autobusima. U sklopu radova preko zidova tunela presvučena je nova obloga. Tijekom radova na gradilištu je bilo angažirano od deset do petnaest radnika, a na visini se radilo na pružnom vozilu sa skelom. Ugovoreni rok za dovršetak radova bio je zadan na 200 radnih dana i sve je dovršeno u roku. Interni tehnički pregled izvršenih radova obavljen je u lipnju 2016.

Uz odvodne kanalice na izlazu iz tunela pojavio se problem s pokosom predusjeka s kojega je počela kliziti zemlja na prugu te je nužna sanacija predusjeka, a brzina vožnji vlakova na dijelu gdje se pojavilo klizište ograničena



je na 5 km/h. Procijenjena vrijednost radova i usluga projektantskoga te stručno-tehnološkoga nadzora na sanaciji predusjeka iznosi oko 2,5 milijuna kuna. U tijeku je postupak ugovaranja radova sanacije s tvrtkom Pružne građevine, a radovi bi trebali započeti poslije potpisivanja ugovora te završiti do kraja ove godine.

Pruga Karlovac – Kamanje – državna granica prolazi uz rijeku Kupu i putem se može uživati u prekrasnim pejzažima. Dodatna je atrakcija toga kraja gotovo u potpunosti preuređen stari grad Ozalj. Ideje da se tom trasom organiziraju vožnje turističkih vlakova dosada, nažalost, nisu realizirane. Vlakovi HŽ Putničkog prijevoza dva puta dnevno voze do Metlike susjednoj Sloveniji, gdje se putnicima nudi nastavak vožnje vlakovima Slovenskih željeznica.



Tunel Zaluka



Stari grad Ozalj



SLOŽENI RADOVI NA NEPRISTUPAČNU TERENU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na pruzi između Šapjana i državne granice sa Slovenijom u tijeku su složeni radovi na sanaciji klizišta i propusta na lokaciji Malo brdo. Za naručitelja HŽ Infrastrukturu radove vrijedne 1,4 milijuna kuna izvodi riječka tvrtka Monterra d.o.o. s podizvođačem Cenoza prometom d.o.o.

Na pruzi između Šapjana i državne granice odnosno Ilirske Bistrice u susjednoj Sloveniji izvode se zahtjevni radovi na sanaciji klizišta i propusta Maloga brda. Do gradilišta se stiže makadamskim putem, a nakon toga slijedi još oko 500 metara poljskoga puta i vrlo strm uspon do gradilišta. Na samoj pruzi prostor za strojeve i radove koji se trebaju obaviti na licu mjesta skučen je, a vrlo je složena i doprema materijala. Na skučenom prostoru pokraj pruge, u brdu je iskopan radni plato kako bi strojevi imali pristup gradilištu. Radovi obuhvaćaju sanaciju klizišta i propusta za vodu koja prolazi kroz trup nasipa i izvode se prema Planu redovnog održavanja HŽ Infrastrukture, odnosno Nadzornoga središta Rijeke.

Izvođač radova jest riječka tvrtka Monterra d.o.o., a podizvođač je Cenoza promet d.o.o. Na samome gradilištu razgovarali smo s Berislavom Ergotićem, voditeljem radova iz tvrtke Monterre.

Ovdje se radi o dvama projektima sanacije. Prvi je klizište, a drugi sanacija propusta za vodu. Riječ je o standardnim geotehničkim radovima kakve i inače izvodimo. Specifičnost je nepristupačnost terena i potreba koordinacije s različitim službama HŽ Infrastrukture, a s obzirom na to da je na ovome dijelu pruge od Šapjana do Slovenije napon od 3 kV, uključene su i susjedne Slovenske željeznice. Loše vrijeme s puno kiše usporilo je radove pa je u više navrata bilo teško planirati kada ćemo nastaviti. S obzirom na nepristupačnost i skučenost gradilišta,



svaka sitnica može stvoriti probleme.

Na početku radova u trupu pruge izvedeni su kopani drenovi kako bi se ispuštala voda iz nasipa pruge. Zbog kiša i uočenoga slijeganja pukotina nasip je ponovo saniran. Propust iznad pruge poprima svoj konačni oblik, a njegova sanacija obuhvaća izradu obodnih kanala, uređenje jaruga te ulaznog i izlaznog dijela propusta.

Uzimajući u obzir promet koji teče prugom, radovi su uglavnom izvođeni tijekom noćnih tzv. zatvora pruge od 22 sata do 7 sati ujutro. Gradilište je bilo osvijetljeno reflektorima i, prema riječima našega sugovornika Berislava Ergotića, najzahtjevniji radovi su pred završetkom i preostali dio radova moći će se izvoditi i tijekom dana. Planirani je rok za završetak radova kraj kolovoza.

UREĐENJE PERONA U ZAGREB GLAVNOM KOLODVORU

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: arhiva Građevinskog sektora Regionalne jedinice Centar

Krajem lipnja nastavili su se radovi na sanaciji 3.a perona u Zagreb Glavnom kolodvoru. U tijeku je izmjena dotrajalih peronskih rubnjaka novima, betoniranje naglavne peronske grede te asfaltiranje perona.

Radovi na sanaciji 3.a perona nastavak su radova na uređenju 3. perona s nadstrešnicom započetih tijekom zime. Završetak radova na 3.a peronu, ovisno o vremenskim prilikama, predviđen je polovinom rujna, a radovi se izvode tijekom ljetnoga voznog reda, u vrijeme manjeg opsega prigradskih vlakova. Radove u vrijednosti 1,2 milijuna kuna pokrenula je HŽ Infrastruktura u sklopu redovnog održavanja. Izvođač radova su Pružne građevine.



»NA STANICI U PULI«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Željeznički kolodvor u Puli ovoga ljeta dobit će dodatnu promidžbu. Naime, 4. kolovoza Đorđe Balašević održat će u pulskoj Areni koncert pod nazivom »Na stanici u Puli...«, a na plakatu koji najavljuje koncert nalazi se noćna fotografija prelijepoga pulskog željezničkog kolodvora. Dopuslimo li si malo pjesničke slobode, možemo reći kako je kolodvor Pula ušao u legendu prije tridesetak godina Balaševićevom pjesmom »Oprosti mi, Katrin«, a ovih dana, uz svoj 140. rođendan, iz nje je izronio!

Pulski željeznički kolodvor živi svoje ljetne dane uobičajenim tempom s puno više putnika nego tijekom godine. U devet pari vlakova stižu uglavnom radnici iz središnje Istre na posao, ali i kupaci na jednodnevno kupanje te turisti iz Europe koji stižu Zelenim vlakom iz Ljubljane. Često se ovih ljetnih dana u kolodvoru čuju različiti europski jezici, a željezničari često putnicima odgovaraju i na pitanja vezana uz turističke pogodnosti. Cijeloga su ljeta na svojim radnim mjestima glavni tehnolog Prometnoga sektora Zapad Sanjin Debeljuh, šef kolodvora Darko Milohanić s pet prometnika i trima skretničarima, jedan pregledač vagona iz HŽ Carga koji radi za HŽ Putnički prijevoz, Dubravko Lilek, šef ispostave Pula u Građevinskom sektoru Nadzornoga središta Rijeka s još osmero radnika koji se brinu o stanju infrastrukture. Na tom području radi i 20 strojovođa, 15 konduktera, četvero blagajnika, tri nadzornika te po jedan instruktor, referent i skladištar čiji je rad koordinirao šef Područnoga centra Pula HŽ Putničkog prijevoza Klaudio Dujanić. Nažalost, kolega Dujanić nedavno je iznenada preminuo, a budući da je u svojoj radnoj zajednici ostavio neizbrisiv trag, ta vijest pogodila je sve tamošnje željezničare. Većina rada kolega iz HŽ Putničkoga



Željeznički kolodvor Pula



Darko Milohanić



Miro Maružin

prijevoza odnosi se na organizaciju posla za devet pari dnevnih vlakova, ali i održavanje pet starih dizelskih motornih vlakova. Održavaju ih radnici pulske ispostave Tehničkih servisa željezničkih vozila, koju s petero zaposlenih vodi Josip Križman.

Radno je vrijeme kolodvora od 4.40 sati do 22.00 sata, a s obzirom na to da je u blizini u iznajmljenom skladištu HŽ Carga smješten diskoklub, željezničari ujutro prije početka smjene često imaju posla s čišćenjem perona. U vrijeme posjeta kolodvoru na putničkoj blagajni dežuran je bio Đanfranko Bileta, koji kao blagajnik radi već 32 godine.

Danas si ljudi ne mogu predočiti koliko je nekad bilo putnika i koliko se karata

prodavalo. Dnevno je bilo otvoreno pet blagajni! Danas mi na ovoj jednoj prodajemo samo karte za lokalni prijevoz, a pripremamo se za novi sustav prodaje koji uskoro uvodi HŽ Putnički prijevoz, rekao je Bileta.

Dežuran je bio i prometnik Miro Maružin, jedan *fetivi* željezničar iz obitelji u kojoj su djed, otac i brat bili ili jesu željezničari. Kaže da je zadovoljan svojim poslom. Između otpremanja vlakova prometnici i skretničari brinu se o urednosti kolodvora i okoliša, koja je zaista primjerena jednom turističkom kolodvoru, koji se, osim Splita, nalazi na najnižoj nadmorskoj visini u Hrvatskoj. Nedostaje im, kaže Maružin, tek ručna motorna kosilica, koja bi im mnogo značila u uređenju kolodvora.

VIŠE PRIJEVOZNIKA, VIŠE POSLA ZA OPERATIVU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prometni dispečeri HŽ Infrastrukture, uz kolege iz HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza, sada surađuju i s kolegama zaposlenima u novim tvrtkama Rail Cargo Croatia, PPD Transport i Train Cargo Hungary koje se također bave teretnim prijevozom. U svakom trenutku znaju gdje se nalazi svaki vlak na pruzi, odmah mogu uspostaviti kontakt s bilo kojim vlakom i spojiti ga s prometnikom.

Posao prometnih dispečera jedan je od najzahtjevnijih poslova u izvršnoj službi. I dok prometnik brine o svome kolodvoru, prometni dispečer prati situaciju na otvorenoj pruzi te objedinjuje rad i dvadeset kolodvora. Dispečerima postaju najkvalitetniji prometnici. Ove godine Karlo Wenzinger obilježava 35. godišnjicu radnog staža na mjestu prometnog dispečera Područne operative Centar. Osim na zagrebačkome željezničkom čvorištu, ta operativa regulira promet na prugama od Zagreba do Novske, Ogulina i Volinje.

Karlo Wenzinger podrijetlom je iz Slavonije, iz Feričanaca. U mladosti malo što je ukazivalo na to da će završiti na željeznici.

Podrijetlom smo Nijemci. Moj pradjed je iz Bavorske došao u Feričance. Nakon Drugoga svjetskog rata tamo je ostalo malo Nijemaca. Izjašnjavali su se kao Hrvati i slova w i z jednostavno su izbrisana iz imena i prezimena te pretvorena u slova v i c. U samostalnoj Hrvatskoj vratili smo se na izvorno pisanje prezimena. Danas u Osijeku djeluje udruga Nijemaca koja nastoji rekonstruirati stanje i vidjeti koliko nas je nekadašnjih *folksdojčera* preostalo. Nakon dvije godine opće srednje škole, s nepunih 17 godina opredijelio sam se za željezničko zanimanje i u treći sam razred krenuo u Željezničku tehničku školu u Zagrebu. Nije bilo jednostavno odlučiti se za taj korak. Pola sam godine bio u



Karlo Wenzinger

đačkome domu, a kasnije sam s kolegama unajmio stan i pomalo se privikavao na život u Zagrebu, ispričao nam je Wenzinger.

Kao stipendist željeznice dobio je posao u tadašnjem OUR-u Zagreb Zapadni kolodvor, a nedugo potom odlazi u Kumrovec.

Par mjeseci živio sam u Kumrovcu, a kasnije sam na posao putovao iz Zagreba. U Kumrovcu sam se sljedećih šest godina osjećao kao doma. Ljudi su prekrasni, a Zagorje je doista jako lijep, pitom kraj. Pruga prelazi samu granicu Hrvatske i Slovenije pa dogovori sa susjedima oko remonta pruge nisu bili jednostavni. U to vrijeme vlakovi su u Kumrovec stizali iz Zagreba i Celja. Kada su bili kakvi državni praznici, bilo je puno izvanrednih vlakova, rekao je Karlo.

Kada mu se ukazala prilika za prelazak na radno mjesto vagonskog dispečera, Karlo Wenzinger prešao je u zagrebački Glavni kolodvor:

Bili smo na katu kolodvorske zgrade i bavili se teretnim prijevozom. Te službe više nema.

Nakon nekoliko godina Karlo je prešao na radno mjesto prometnog dispečera te taj posao radi i danas. Uoči rata, zajedno s računalima, dispečeri su se doselili u zgradu nove postavnice. Na početku grafikon se crtao rukom, a dispečer bi telefonom nazivao kolodvore na pruzi i tako prikupljao podatke o vlakovima. Na početku rada na računalima sustav je često *padao*, a ni svi kolodvori nisu imali računala. Tako su od Zagreba do Novske računala imali Dugo Selo, Kutina i Banova Jaruga, dok je ostale kolodvore trebalo nazivati telefonom. Puno se radilo ručno, a bilo je i poslova koji se danas više ne rade, primjerice mjerenje učinkovitosti rada kolodvora, kada su prometnici dispečeru predavali podatke o broju vlakova i neto tonskim kilometrima.

Zanimljivo je to da su čak donedavno dispečeri grafikone vlakova crtali rukom. Od početka srpnja u primjenu se uvodi novi računalni program Roman, koji ucrtava trase u e-grafikon. U uvjetima kada se na prugama susreću tri operative, a tu su još i tri aktivna prijevoznika sa svojim dispečerima (RCC, PPD i TC Hungary), više je posla za operativu HŽ Infrastrukture.

Dok je željeznica bila jedinstven sustav, prometni je dispečer vodio brigu o svemu i samostalno donosio odluke. Nije bio problem skinuti lokomotivu s teretnog vlaka da bi se prevezli putnici. Danas se odluke donose u dogovoru s operativama putničkog i teretnog prijevoza te s dispečerima privatnih prijevoznika. Samostalno mogu narediti skidanje lokomotive s nekog vlaka jedino u slučaju defekta i ukloniti kompoziciju u kvaru s otvorene pruge. Sada treba usuglasiti više operativa i dispečera, no sve se to provodi na najbolji mogući način, opisao je Wenzinger način rada prometnog dispečera.

POVRATAK HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA U BJELOVARSKI POGON

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Potpisivanjem ugovora s HŽ Putničkim prijevozom o modernizaciji četiriju dizel-motornih vlakova serije 7122, u Bjelovar su se vratili poslovi po kojima je ta radionica nekada bila poznata.

U travnju 2013. iz sudskog registra izbrisano je poduzeće RŽV Bjelovar i odlukom o pripojenju nastavlja poslovati kao pogon RŽV-a Čakovec. Na mjesto šefa Pogona došao je Renato Frančić s kojim smo razgovarali o mjerama koje su poduzete da se stabilizira poslovanje te perspektivi bjelovarske radionice.

Uz potrebna financijska ulaganja bilo je neophodno na rukovodeća radna mjesta postaviti nove ljude. Gašenjem RŽV-a Bjelovar radionicu su napustili svi šefovi pogona i većina poslovođa (ostala su samo dvojica).

U prvoj godini, koja kao krizna godina i nije bila najbolje vrijeme za preuzimanje, bilo je dosta poteškoća u poslovanju, da bi se već sljedeće godine situacija stabilizirala. Godine 2015. ostvarena je dobit u poslovanju. Nakon tri i pol godine upravljanja Pogonom Renato Frančić ima razloga za zadovoljstvo – sačuvana je proizvodnja, dosta je uloženo i posluje se pozitivno:

U bjelovarskome pogonu stalno je zaposleno 99 radnika. Najveći dio kadra čine bravari, zavarivači, mehaničari, ličioc i tokari glodači. Za radnike se svake godine organizira doškovanje. Tijekom ove godine na doškovanje su išli serviseri klimatizacijskih uređaja WEBASTO i zavarivači, radnici koji rade na kranskoj i mosnoj dizalici te kontroliraju zavarene spojeve.

Kvaliteta poslovanja, odnosno usvojeni standardi kvalitete, preduvjet su za tržišno poslovanje. U bjelovarskoj radionici usvojeno je više standarda



Renato Frančić

NA VLAKOVIMA KOJE RADIMO ZA HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ NAPRAVIT ĆEMO KOMPLETNU REPARACIJU. VADI SE KOMPLETAN INTERIJER SA STAKLIMA, VOZILO SE PJEŠKARI, UGRAĐUJU SE AUTOSTOP-UREĐAJI I NOVI KLIMATIZACIJSKI UREĐAJI, RADE SE PREINAKE NA MOTORU, UGRAĐUJU SE BOČNI POKAZIVAČI SMJERA TE JOŠ NEKI ZAHVATI PREMA ZAHTJEVIMA NARUČITELJA.



sustava kvalitete: ISO 9001, ISO 14000 (ekologija), ISO 18000 (zaštita na radu), ISO 50000 (energetska učinkovitost), a zavarivači su certificirani za rad prema normama EN 3834 i EN 15085. Bez usvajanja spomenutih normi ne postoji mogućnost javljanja na vanjske natječaje.

Modernizacija pogona bila je preduvjet za pozitivno poslovanje. Stoga je u posljednje tri i pol godine nabavljena reparirana brusilica, instalirana je rabljena hidraulična preša, mehanički stroj za tokarenje osovina digitaliziran je i njime se upravlja preko softvera, kod linije za naprešavanje osovina izgrađena je kranska staza s mosnom dizalicom nosivosti 3,5 tone, sanirano je krovšte u hali za popravak rezervnih dijelova, pri čemu su salonitne ploče zamijenjene sendvič-panelima, u halama je postavljena LED rasvjeta i asfaltiran je kompletan krug pogona.

Posao kojim je bjelovarski pogon privukao pozornost medija ugovoren je s HŽ Putničkim prijevozom. Potpisivanjem ugovora o popravku četiriju Fiatovih vlakova u Bjelovar su se vratili poslovi po kojima je radionica nekada bila poznata. Nakon što su radionicu napustili poslovođe i dobar dio majstora koji su radili na servisima dizel-motornih vlakova serije 7122, te godine napravljen je samo jedan vlak, a potpisivanjem ugovora izgledno je da će se posao popravka švedskih dizel-motornih vlakova ponovo obavljati u tim pogonima. Šef Pogona Renato Frančić ističe kako se radi o vrlo temeljitoj rekonstrukciji koja će u velikoj mjeri osuvremeniti vlakove koji su kao rabljeni stigli na hrvatske pruge:

„Na vlakovima koje radimo za HŽ Putnički prijevoz napraviti ćemo kompletnu reparaciju. Vadi se kompletan

interijer sa staklima, vozilo se pjeskari, ugrađuju se autostop-uređaji i novi klimatizacijski uređaji, rade se preinake na motoru, ugrađuju se bočni pokazivači smjera te još neki zahvati prema zahtjevima naručitelja.

U sklopu redovitog poslovanja u Bjelovaru se radi na reviziji vagona za HŽ Cargo, popravku i reviziji derivatnih cisterni za Inu, održavanju dizel-hidrauličnih lokomotiva u Sisku i Rijeci, popravku teških motornih drezina za Pružne građevine i dnevnom pregledu »makoza« za HŽ Putnički prijevoz, pruža se vanjska usluga pjeskarenja, a rađeni su i podsklopovi za nove Končareve vlakove.

S obzirom na to da s RŽV-om Čakovec bjelovarski pogon čini cjelinu, i poslovi se nadopunjuju. U Bjelovaru se nalazi linija za zamjenu bandaža na putničkim vozilima, probnica za ispitivanje dizelskih motora te probnica za ispitivanje teških motornih drezina. Tih alata nema u Čakovcu jer nema potrebe za dupliranjem kapaciteta. Ti se poslovi nadopunjuju.

Spajanje bjelovarske radionice s RŽV-om Čakovec uspješno je provedeno. Pozitivno poslovanje i poslovi koji se rade i ugovaraju u Čakovcu i Bjelovaru to potvrđuju.



U POTPUNOSTI ORIJENTIRANI NA IZVOZ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U Đuri Đakoviću postoji 95 godina duga tradicija proizvodnje željezničkih vozila. Nekoliko brodskih parnih lokomotiva i danas vozi u rudniku mrkog ugljena u Banovićima. Specijalna vozila d.d. u sastavu Đure Đakovića specijalizirana su za proizvodnju teretnih vagona, pri čemu kompletnu proizvodnju plasiraju na zapadnoeuropsko tržište. Razvojem vlastitih proizvodnih rješenja kod gradnje pojedinih vagona dosegnuta je tehnička razina vozila koja nadilazi rješenja koja konkurencija trenutno može ponuditi.

U sklopu holdinga Đuro Đaković djeluju Specijalna vozila d.d. čija je djelatnost vezana uz vojni, odnosno obrambeni program i gradnju teretnih vagona. I dok se gradnja vlakova velikih brzina i motornih vlakova pozicionirala u zapadnoj Europi, najveći proizvođači teretnih vagona smješteni su u istočnoj Europi. To su rumunjski proizvođač Astra Rail Industries iz Arada, slovačka Tatravagonka i poljski EKK Greenbrier. U takvoj konkurenciji slavonskobrodski Đuro Đaković s tradicijom dugom 95 godina s dosta uspjeha također traži svoje mjesto pod suncem.

Godine 2000. počela je obećavati situacija vezana uz tadašnji sustav Hrvatskih željeznica. Naime, u periodu od 2001. do 2011. Đuro Đaković je za HŽ Cargo isporučio 1700 vagona. Od tog broja 1000 vagona bilo je novosagrađeno, a 700 rekonstruirano. Nakon toga nije više bilo nijedne isporuke vagona za HŽ Cargo i sve što se proizvodi plasira se na međunarodno tržište. Važniji izvozni poslovi, paralelno s narudžbom za HŽ Cargo, započeli su 2006., a s početkom krize stali su dvije godine poslije. Rad na obrambenom programu nadopunjavao je manjak posla tijekom zastoja u narudžbama iz inozemstva. Danas, uz standardne serije



Josip Bucić

teretnih vagona, Đuro Đaković uspješno razvija nove serije vagona koji na testiranjima postižu rezultate bolje od konkurencije.

Direktor prodaje Specijalnih vozila Josip Bucić rekao nam je kako su glavni kupci teretnih vagona lizing tvrtke koje iznajmljuju vagone, i to ponajviše privatnim željezničkim prijevoznicima. Na europskome tržištu djeluju tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vagona kao što su njemački ORW, GATX i VTG, francuske tvrtke Atir Rail, ERMEWA, NACCO i Touax te švicarska Wascosa, koje su sadašnji ili budući kupci vagona tvrtke Đuro Đaković Specijalna vozila.

Teretni vagoni proizvode se u halama impresivnih dimenzija. Proizvodna linija započinje rezanjem i početnim oblikovanjem materijala, a pogone teretni vagoni napuštaju obojeni i spremni za preuzimanje. Kada se na kolosijeku ispred hale »posloži« serija od dvadeset vagona, preuzima ih naručitelj i odvozi do odredišta. Naš sugovornik

Josip Bucić smatra kako trendovi na tržištu trenutno idu u prilog proizvođačima:

Blagi porast prevezenih količina tereta na europskome tržištu ide nam u prilog. Pri proizvodnji serija vagona nismo se željeli vezati samo uz jednu branšu i tako smo postigli disperziju rizika. U posljednje dvije godine dosta smo investirali u kapacitete i kvalitetu proizvodnih procesa: u robotizirano zavarivanje, plazmatsko i lasersko rezanje, opremu za zavarivanje spremnika cisterni i opremu za ličenje i sušenje vagona.

U tiskanome katalogu u kojemu se predstavljaju tehničke karakteristike vagona koji se proizvode u Specijalnim vozilima nalazi se šesnaest tipova vagona. Uz serije vagona koje možemo vidjeti na hrvatskim prugama, u međuvremenu su razvijene serije koje voze samo na stranim prugama.

Proboj na međunarodno tržište započeo je s vagonima za prijevoz kolutova lima (serija Shimmns) za potrebe autoindustrije, da bi danas ponajbolja serija s najviše tržišnog potencijala bila cisterna za prijevoz cementa (serija Uacns). Cisterne za prijevoz cementa stare deset godina voze hrvatskim prugama, a nova cisterna (serija Uacns) u cijelosti je rezultat vlastitog razvoja i taj se vagon na usporednim testiranjima pokazao boljim od konkurencije. Bucić nam je pojasnio osnovne zahtjeve koji se postavljaju pred proizvođače teretnih vagona:

Vagoni trebaju biti što lakši i što kraći, a da se pri tome poštuju zahtjevi koje postavljaju propisi o zaštiti od buke. Naši su projektanti iskusni i stručni u svome poslu i korištenjem softverskih alata rade konstrukcije vagona, pri čemu optimiziraju njegovu konstrukciju. Kada donosimo odluku o razvoju novog proiz-



Vagon serije Uacns

voda, vrlo je važna i procjena ima li tržište potrebu za takvim vagonom. Novu cisternu pokazali smo na dvama sajmovima, na berlinskome Innotransu i u Münchenu na sajmu Transport und Logistics, gdje smo pobudili veliko zanimanja kupaca i pokrenuli serijsku proizvodnju za francusko tržište. Uspjeli smo optimizirati tehničke karakteristike vagona koje su bolje od konkurencije. No nije sve baš jednostavno kako se to nekome može učiniti na prvi pogled.

O tome u kolikoj su mjeri te ocjene objektivne u odnosu na slične vagone konkurentskih proizvođača Bucić je rekao:

„Naš stari vagon bio je dugačak 17,140 m, a novi je 4,5 m kraći. U skladu s time u kompoziciju stane više vagona. Ako govorimo o vlaku duljine 600 m, prije je u njegov sastav stalo 35 vagona, a sada stane 47 vagona. U pogledu plaćanja pristojbi za prijevoznika je to puno

povoljnije. S obzirom na korišteni materijal, ovaj je vagon 6,5 tona lakši od starog, a istodobno u njega se može utovariti sedam tona tereta više. Ili, u kompoziciju sastavljenu od starih vagona moglo se utovariti 2240 tona, a u novu 3337 tona tereta. Naš je vagon u dva navrata ispitivan u Francuskoj i tamo je potvrđeno da u odnosu na konkurenciju vagon ima najbolji odnos nosivosti i vlastite mase, da se isprazni u najkraćem roku, da nakon istresanja u njemu ostaje najmanja količina cementa i da tijekom istresanja troši najmanje zraka.

Uz pouzdane kiperne (Eamos), vagone za infrastrukturne radove na prugama, na tržištu su se uspješnim pokazali 25 tona teški vagoni za prijevoz ugljena (Falns) koji mogu utovariti 65 tona ugljena. Za tvrtku Holcim, odnosno njezino poduzeće u Francuskoj, rađeni su vagoni za prijevoz vapnenca, a druga varijanta rađena je za poduzeće u Njemačkoj. Vagoni za prijevoz šljunka i

pijeska (Faccns) svoje su odredište našli u tvrtki Enercon iz Emdena. Ta se tvrtka bavi proizvodnjom vjetroelektrana i za potrebe proizvodnje stupova u brodskom vagonu prevoze se pijesak i šljunak. Prilikom radova na prugama omogućen je istovar tereta na trup pruge. I na kraju, u pogonima Đure Đakovića imali smo priliku vidjeti proizvodni proces nove serija vagona (Zacns) za prijevoz gašenog vapna, koji je također znatno lakši od konkurentskih vagona iste nosivosti. Radi se o cisterni zapremine 45 m³ sa spremnikom od nehrđajućeg čelika i gdje se prvi put na oplatu ugrađuje izolacija. Važno je istaknuti to da je vagon Zacns 45 m³ proizveden u tvrtki Đuro Đaković Specijalna vozila trenutačno jedini s TSI certifikatom neophodnim za puštanje vagona u promet. Ulaskom u proizvodnju tog tipa vagona napravljen je daljnji tehnološki iskorak, čime su Đuro Đaković Specijalna vozila dokazala sposobnost gradnje i drugih tipova vagona od nehrđajućeg materijala.

PRVA ŽENA STROJOVOĐA

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

S 35 godina Lorena Matejaš ostvarila je svoj životni san – prva je žena strojovođa u povijesti Hrvatske. Od početka srpnja Lorena vozi vlakove HŽ Putničkog prijevoza.

Zanimanje strojovođe jedan je velik san koji već 16 godina želim ispuniti. Potječem iz željezničarske obitelji u kojoj su moj otac i, nekoć davno, djed radili na željeznici. Ljubav prema vlakovima usađena mi je od malih nogu i zvanje strojovođe bilo je još pri izboru zanimanja moja jedina ljubav, počinje svoju priču Lorena.

Okružena pričama o vlakovima i željeznici, Lorena je odmalena znala što želi raditi u životu. Uvijek je trčala za tatom, nešto su popravljali, slagali, pruga je bila blizu kuće, vlakovi su se uvijek čuli... Kao djevojčica zavoljela je veliku hrpu željeza i njezina je želja bila voziti vlak.

Moj otac nije bio oduševljen mojim izborom, ali to me nije spriječilo u tome da upišem srednju Željezničku tehničku školu u Zagrebu.

Lorena je 1999. uspješno završila srednju školu i stekla zvanje »strojovođa elektrovuče«. Podrijetlom je iz maloga slavonskog sela Piljenice, a danas živi u Lipovljanima. Dosad je radila u privatnim tvrtkama, a uz posao najviše je bila posvećena obitelji. Majka je troje djece, djevojčice stare devet godina i dvojice dječaka starih sedam i pet godina.

Sada su djeca veća, dosad sam im posvetila puno vremena, a sada se mogu posvetiti svojoj najvećoj ljubavi u poslovnome smislu. Djeca me podržavaju u mom poslu, a i sviđa im se što mogu reći da im mama vozi vlak.

Osim djece, Loreni je najveća potpora



Lorena Matejaš

suprug Dubravko Matejaš.

Iznimno mi je važno to što me Dubravko u svemu podupire. U braku smo 11 godina, tijekom kojih mi je bio oslonac u svemu, a kada smo saznali da će se moj san o vožnji vlakova i ostvariti, on je bio još sretniji od mene. Na tome ću mu uvijek biti zahvalna.

Osjećaj kad sjedne u upravljačnicu električne lokomotive ili elektromotornoga vlaka Lorena opisuje samo jednom riječju – fantastično.

To je tako dobar osjećaj, jedan od najljepših osjećaja na svijetu.

Na stručno osposobljavanje u HŽ Putničkom prijevozu Lorena je došla u siječnju 2016., osposobljavanje je trajalo četiri mjeseca, a obuhvaćalo je teorijski i praktični dio.

Na stručnom osposobljavanju obnovila sam stara znanja jer je ipak prošlo puno

godina otkako sam završila srednju školu. Htjela bih zahvaliti instruktorima vuče i svome mentoru Goranu Certiću, koji je uložio puno truda i živaca u moje osposobljavanje.

U HŽ Putničkom prijevozu zaposleno je 588 strojovođa, a od prvoga radnog dana muški kolege odlično su prihvatili Lorenu.

Dečki su me izvrsno prihvatili, i bolje nego što sam se nadala. Od početka sam jedna od njih. Ispričali su mi mnogo priča, dogodovština, caka, uz smiješak kaže Lorena.

Putnici su iznenađeni kada u upravljačnici lokomotive teške 80-ak tona ugledaju ženu.

Kada dovezem vlak u kolodvor ili stajalište, čuju se komentari: »Ma nije to žena, to je onaj strojovođa s dugom kosom«, a onda dođu bliže i kažu: »A ne, ne, ipak je žena.«

PRVA SAM ŽENA KOJA JE PROBILA LED I POČELA RADITI POSAO KOJI JE DOSAD BIO REZERVIRAN ISKLJUČIVO ZA MUŠKARCE. ŽELJA MI JE DA POTAKNEM I DRUGE ŽENE KOJE IMAJU SAN POPUT MOJEGA, MOŽDA SADA JOŠ UVIJEK DJEVOJČICE, DA GA I OSTVARE.

Posao strojovođe nosi mnogo stresa, vlakovi voze u teškim vremenskim uvjetima, poput guste magle ili obilnih padalina, a tu su i neoprezni pješaci koji pretrčavaju prugu te neoprezni vozači cestovnih vozila, no sve to Lorenu nimalo ne obeshrabruje.

Svakoga si dana u drugome mjestu, uživaš u predivnim krajolicima, lokomotive su zaista moćne, postižu brzinu i do 160 km/h i upravljati takvim vozilom zaista je neopisivo.

Motivirana, odgovorna, komunikativna i spremna na timski rad, Lorena želi položiti dozvole za sve vrste vlakova i lokomotiva.

Prva sam žena koja je probila led i počela raditi posao koji je dosad bio rezerviran isključivo za muškarce. Želja mi je da potaknem i druge žene koje imaju san poput mojega, možda sada još uvijek djevojčice, da ga i ostvare.

Lorena ima mnogo hobija, uključena je u rad dobrovoljnoga vatrogasnog društva u kojemu uvijek bava djecu do deset godina, pjeva u mješovitome pjevačkom zboru »Lira« iz Lipovljana, pleše i pjeva u Kulturno-umjetničkome društvu »Lipa« iz Lipovljana, voli voziti bicikl, koturaljkati i plivati, a najviše od svega opušta ju vrtlarenje. Na pitanje kada to sve stigne daje jednostavan odgovor:

Sve je u životu stvar volje, želje i, prije svega, dobre organizacije. Ja sam žena »sto na sat«, uz smiješak dodaje Lorena.



VLAKOM PONOVRNO NA ULTRU

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: arhiva HŽ Putničkog prijevoza

Najveći festival elektroničke glazbe u Europi, Ultra Europe, četvrtu godinu zaredom održan je u Hrvatskoj. Na festivalu je *partijalo* oko 150 tisuća posjetitelja iz cijeloga svijeta.

Zagrijavanje za festival Ultra Europe počelo je već u Zagrebu 14. srpnja na petome peronu Glavnog kolodvora. *Warm up party* u organizaciji Ultra Europea, radija Enter Zagreb i HŽ Putničkog prijevoza počeo je u 21 sat. Kompozicija od pet vagona u ponoć je krenula prema Splitu. Luda zabava s perona preselila se u vlak i trajala do jutarnjih sati. U vlaku je putnike zagrijavao DJ Matroda. Nakon tri dana *partijanja* Ultra party vlak u Zagreb se vratio 18. srpnja.

Festival Ultra Europe održan je na osam pozornica na pet različitih lokacija: Giraffe Palm Beach Club (Split), stadion Poljud (Split), Zlatni rat (Bol na Braču), Hotel Amfora Grand Beach Resort (Hvar) i Fort George (Vis). Nastupio je niz svjetski poznatih DJ-eva poput Above & Beyonda, Markusa Schulza, Afrojacka, Martina Garrixa i Hardwella te neponovljivoga Davida Guette, na čijem se nastupu na Poljudu okupilo najviše ljudi. Publika je na sve reagirala sjajno. Nakon Splita *partijaneri* su provod nastavili na Braču, Hvaru i Visu.

Ultra Europe više je od festivala. Zbog ljepota hrvatskih lokacija dobio je nadimak Destination. Festival iz godine u godinu sve više doprinosi hrvatskomu turizmu. Zbog Ulte na našoj se obali okupljaju tisuće posjetitelja iz cijeloga svijeta, koji nerijetko i produžuju svoj boravak u Hrvatskoj prije i poslije festivala. To je jedini Ultrin festival koji traje cijeli tjedan pa sudionici mogu zaista doživjeti Hrvatsku. Radi se o izvrsnoj kombinaciji opuštanja, noći ispunjenih odličnom glazbom i uživanja u ljepotama Hrvatske. Vrijednost produkcije festivala iznosi oko



tri milijuna eura. Festival su pratile stotine medijskih objava procjenjuje se na više akreditiranih novinara, a vrijednost milijuna eura.

LJETO BOGATO MANIFESTACIJAMA

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: arhiva HŽ Putničkog prijevoza

HŽ Putnički prijevoz tijekom ljeta odobrava 40 posto popusta za Porcijunkulovo u Čakovcu, Ljetnu školu filma u Gunji, Rokovo u Virovitici, festival SuperUho u Primoštenu, RockLive Festival u Koprivnici i Dark »O« Metal Fest u Rijeci.

Cijela paleta turističko-kulturnih i glazbenih manifestacija nudi se građanima i turistima i ovoga ljeta. Kako bi poticao prijevoz vlakom, HŽ Putnički prijevoz posjetiteljima nudi 40 posto popusta na povratnu prijevoznú kartu za prvi i drugi razred svih vrsta redovnih vlakova za navedene manifestacije. Pravo na popust mogu ostvariti i slovenski državljani koji putuju iz svih kolodvora Slovenskih željeznica.

Sadržaj manifestacija zaista je bogat. Tako u Čakovcu Turistička zajednica grada Čakovca organizira tradicionalno Porcijunkulovo. Uz Ulicu kišobrana, koja postaje lijepa tradicija te Čakovcu daje posebnu prepoznatljivost i izvan regije, ove godine posjetitelje očekuje povratak u prošlost jer će u samome središtu biti postavljeno starinsko međimursko dvorište i mala fontana.

Ljubitelji filmske umjetnosti mogu posjetiti Ljetnu školu filma Gunja. Taj su projekt 2010. pokrenuli studenti Akademije dramske umjetnosti u Zagrebu i Fakulteta političkih znanosti u Zagrebu te osnivači i članovi Studija kreativnih ideja Gunja (SKIG) u želji da svoje znanje prenesu mladim SKIG-ovcima putem zabavnih i poučnih ljetnih radionica. Posjetitelji mogu aktivno sudjelovati u radionicama ili samo uživati u besplatnim projekcijama.

Turistička zajednica grada Virovitice i Grad Virovitica organiziraju Rokovo 2016. Posjetitelji se mogu zabaviti uz bogat program koji 12. kolovoza otvaraju Gradska glazba Virovitice i mažoretkinje



Porcijunkulovo u Čakovcu

te uživati u izložbama i radionicama kao što su »Ružić u Virovitici«, »Magični svijet vlakova« i maketarska radionica. Dobru zabavu upotpunit će Marijan Ban, Slavonia Band i Prljavo kazalište.

A u dobru ritmu posjetitelji mogu uživati i na festivalu SuperUho u Primoštenu. Uz brojna strana imena kao što su Devendra Banhart, Shobaleader One, Mudhoney, Peter Hook and The Light, Mark Lanegan i drugi, na festivalu možete uživati i u taktovima domaćih izvođača koje predvode Pips, Chips & Videoclips te *graveyard pop* dvojac Side Project, energična *garage gothic post-punk* petorka Baden-Baden, kultni Franz Kafka Ensemble te novi šibenski *rock'n'roll* trojac Magul, predvođen gitaristom Antom Prginom.

Na popularnoj Šoderici u Koprivnici održava se RockLive Festival. Popularni koprivnički festival u šestoj godini održavanja ponudit će poseban doživljaj

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ POSJETITELJIMA NUDI 40 POSTO POPUSTA NA POVRATNU PRIJEVOZNU KARTU ZA PRVI I DRUGI RAZRED SVIH VRSTA REDOVNIH VLAKOVA ZA NAVEDENE MANIFESTACIJE. PRAVO NA POPUST MOGU OSTVARITI I SLOVENSKI DRŽAVLJANI KOJI PUTUJU IZ SVIH KOLODVORA SLOVENSKIH ŽELJEZNICA.

svim ljubiteljima glazbe i kupanja, uživanja na otvorenome, dobra roštilja i cjelodnevnih događanja. Jezero Šoderica, popularno podravsko more, prekrasna je lokacija u srcu prirode, mjesto u koje će se savršeno uklopiti pozornica na otvorenom RockLive Festivala na kojoj će nastupiti Elemental te jedan od legendarnih svjetskih pank-bendova, talijanski Los Fastidios, koji je otpjevao neslužbenu himnu pankerskog pokreta *Antifa Hooligans*.

U Rijeci se pak organizira Dark »O« Metal Fest. Sredinom kolovoza posjetitelje očekuje zabava na čak šest lokacija, bogat glazbeni i zabavni program, humanitarne akcije, kampiranje, obilasci i šetnje prirodom, gostovanja udruga, besplatan prijevoz do obližnjih plaža, umjetnički performansi, pristupačne cijene ulaza, hrane i pića te ono najvažnije: dva svjetski poznata metal-benda uz standardno pomno birane bendove hrvatske alternativne scene.

PROFESORI SU, U PRVOM REDU, BILI DOBRI LJUDI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Ove godine najboljom učenicom Tehničke škole Zagreb proglašena je Štefica Huzjak. Školovanje će nastaviti na Fakultetu prometnih znanosti, a tri ljetna mjeseca provest će radeći u *kafiću* kako bi kupila automobil i tako si olakšala putovanje do četrdesetak kilometara udaljenoga Zagreba.

Na svečanosti održanoj 24. lipnja u Zagrebačkom kazalištu lutaka nastavnici Tehničke škole oprostili su se od još jedne generacije maturanata. I ove godine biran je najbolji učenik generacije, a od 130 maturanata to je priznanje zaslužno osvojila Štefica Huzjak.

Štefica Huzjak završila je smjer tehničara za logistiku i špediciju, a školovanje će nastaviti na Fakultetu prometnih znanosti. Odmalena je zanima promet i u teorijskom i praktičnom smislu te se zanima za automobile. Prvo zanimanje koje ju je snažnije zainteresiralo bilo je zanimanje vozačice. Smatra kako je teretni prijevoz u veliku zamahu i da sve to treba dobro organizirati te u tome vidi svoju perspektivu. Praksa koju je provela u zagrebačkoj zračnoj luci pokazala joj je koliko je zahtjevna organizacija zračnoga prometa. Tijekom četiri godine u Tehničkoj školi njezin razred promijenio je tri razrednice, Žanu Not, Barbaru Šimović i Anu Zeljko Forenbacher, a sve su bile izvrsne. I o ostalim nastavnicima Tehničke škole Štefica Huzjak ima dobro mišljenje:

„Mislim da su naši profesori stvarno ljudi, prije svega. Stalo im je do učenika. Završni rad imala sam kod krasne profesorice Murise Šoške, a nas nekoliko puno smo vremena provodile u školskoj knjižnici kod Ive Grisogono. Škola je odlično opremljena, imamo velik broj računala, klimatizirane učionice, pametne ploče, a ulaže se cijelo vrijeme. Najprije sam se željela upisati u žensku opću gimnaziju, no upisala sam se



Štefica Huzjak

u Tehničku školu i nisam požalila. Upravo sam susjeda nagovorila da se upiše u našu školu.

Premda je Tehnička škola strukovna, oko 90 posto učenika polaže državnu maturu.

„Od 26 učenika u mom razredu samo troje nije polagalo maturu. Dio onih koji se neće dalje školovati već je našao posao. S društvom iz razreda ostala sam dobra, a nas šest *cura* bile smo nerazdvojne tijekom posljednje četiri godine i danas se čujemo. Rekle su da će doći do mene u Samobor da vide gdje radim, ispričala nam je Štefica.

Cijeloga ljeta, od 4. srpnja do početka predavanja na fakultetu u listopadu, Štefica Huzjak provest će radno. Privremeno se iz roditeljske kuće u Gustelnici pokraj Velike Gorice preselila k rodbini u Samobor i tri mjeseca radit će u *kafiću*. U Samoboru se Štefica dobro snašla. Osim vremena koje provodi radeći u *kafiću*, druži se sa sestričnima Martinom i Valentinom, a osmogodišnjega bratića Ivicu voli gledati kako igra nogomet.

Tijekom školovanja Štefica se »naputovala«. Naime, Gustelnica je oko 20 kilometara udaljena od Velike Gorice, a do autobusa treba pješačiti oko dva kilometra. Nakon toga putuje se do Velike Gorice, gdje se presjeda na autobus za Zagreb. Budući da je Fakultet prometnih znanosti smješten na Borongaju, situacija će biti još složenija. No Štefica je, čim su joj to godine dopustile, položila vozački ispit i sada će u tri mjeseca pokušati zaraditi za automobil. Do sada je stvorila malu ušteđevinu odričući se dijela stipendije i vjerujemo da će se svojim automobilom voziti do Velike Gorice i izravne veze za Zagreb.

Za kraj, Šteficu smo pitali kakav je to osjećaj biti najbolji i koliko je to obradovalo roditelje.

„Bilo je još jako dobrih učenika, no mene su izabrali i sretna sam. Kada je razrednica javila mami da sam izabrana za najbolju učenicu, ona se rasplakala, a suza je bilo i nakon što mi je ravnatelj škole Darko Jurković uručio priznanje. U svakom slučaju, bilo je lijepo.

PONOVNO OTVORENA PIRENEJSKA PRUGA

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



Nakon 36 godina ponovno je otvorena pirenejska pruga, odnosno 24,7 km duga pruga između Oloron-Saint-Marieja i Bedousa u podnožju francuskih Pireneja. Pruga je obnavljana od 2014., a u sklopu projekta rekonstruiran je 31 most i sedam tunela, položene su nove tračnice kojima vlakovi mogu voziti 80 km/h i osigurana zaštita od odrona. Troškove u iznosu od 102 milijuna eura snosila je pokrajina Akvitanija.

Pruga je oživljena kako bi se poboljšao pristup dolini rijeke Aspe i Nacionalnome parku Pireneji te smanjio promet na tamošnjim (nedovoljno dobrim) cestama. To je i dio dugo planiranog oživljavanja bivše međunarodne linije od obližnjega kolodvora Paua kroz tunel Somport do Canfranca u Španjolskoj, odakle još uvijek dvaput dnevno dizelska motorna garnitura vozi do Zaragoze, glavnoga grada španjolske autonomne zajednice Aragona. Pruga od Olorona do Paua obnovljena je 2010., a do Canfranca bi trebala biti otvorena 2020.

DANSKA GRADI VELIKI MOST

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



Danski parlament izglasao je financiranje izgradnje novoga željezničko-cestovnog mosta između otoka Falstera i Masnedø, koji se nalaze južno od otoka Sjælland na kojemu je glavni grad Kopenhagen. Radovi na izgradnji mosta trebali bi započeti sljedeće godine, a predviđeno je puštanje u promet 2022.

Most će biti dug četiri kilometra, nosit će dvokolosiječnu prugu na kojoj će vlakovi moći voziti brzinom od 200 km/h, cestu s dvjema trakama te stazu za pješake i bicikliste.

Danska vlada odlučila je izgraditi novi most radi jačanja gospodarstva tog područja s visokom stopom nezaposlenosti te jer je stari most, izgrađen 1937., propadao brže nego što je bilo očekivano. Novi će most služiti za regionalni prijevoz između Kopenhagena i Falstera, kao i za prometovanje međunarodnih ICE vlakova u smjeru Hamburga, koji iz Danske do Njemačke stižu željezničkom trajektnom linijom Rødby – Puttgarten.

VOLONTERSKA ŽELJEZNIČKA SLUŽBA

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



Neobična situacija u jugozapadnoj Škotskoj: zbog radova na cesti uvedena je zamjenska željeznička linija. Od sela Leadhillsa do Glegonnara jednokolosiječnom uskotračnom prugom na 457 metara nadmorske visine putnike prevozi malena garnitura s dizelskom lokomotivom i ručno izgrađenim vagonima. Još je neobičnije što svime upravljaju amateri! Pruga je nekoć korištena za prijevoz željezne rude iz obližnjega rudnika, a prije tridesetak godina skupina željezničkih entuzijasta pokrenula je turističke vožnje vikendima tijekom ljetnih mjeseci.

Vlak vozi sporo, samo 8 km/h (na nizbrdici 13 km/h), a pruga je duga tek jedan kilometar, ali i to mnogo znači putnicima koji trebaju otići u veće naselje u kupovinu ili liječniku, osobito starijima i roditeljima s malom djecom. Željeznicu Leadhillsa i Wanlockheada u potpunosti vode volonteri, koji su ovom prilikom uzeli slobodne dane. Nekoliko desetaka putnika koje dnevno prevezu zasigurno im je jako zahvalno.

NOVI TUNEL ALBULA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U posljednjemu tjednu srpnja posjetio sam gradilište novoga tunela Albule u istočnošvicarskome kantonu Graubündenu.

Kanton Graubünden zanimljiv je ne samo zbog lijepe prirode i odlične prometne infrastrukture već i zbog zanimljivog jezičnog sastava stanovništva. Naime, oko 15 posto stanovništva govori retoromanski, rijedak romanski jezik koji ima službeni status samo ondje. Primjerice, posjetitelji će primijetiti da na vagonima i lokomotivama Retske željeznice (RhB) naziv željeznice piše obično na trima jezicima – njemačkom, talijanskom i retoromanskom. Kanton Graubünden karakterističan je i po tome što nacionalna švicarska tvrtka SBB tamo nije glavni željeznički prijevoznik, već je to upravo spomenuti RhB. RhB svoje vlakove vozi na mreži metarskoga kolosijeka i posjeduje veliku flotu vozila: 73 električne lokomotive, 20 električnih vlakova, 300 putničkih vagona i 500 teretnih vagona. Isto tako, tvrtka na svojoj mreži vozi preko 500 putničkih vlakova dnevno, uključujući prigradske vlakove (*S-Bahn*) u okolici kantonalnoga središta, grada Chura, daljinske vlakove i brzi vlak *Glacier Express* u suradnji s tvrtkom MGB. Popularni *Glacier Express* godišnje preveze više od pola milijuna putnika, a krasi ga i smiješna titula najsporijega brzog vlaka na svijetu.

Budući da sam u Švicarsku putovao automobilom, logično je bilo voziti preko Tirana, slikovita lombardijskoga gradića. Tu počinje jugoistočni krak RhB-a, koji se dugim spustom u Italiju spušta s prijevoja Bernine. Pruga preko Bernine poznata je kao najstrmija adhezijskih željeznica na svijetu, na kojoj maksimalni nagibi iznose 70 promila! RhB na toj pruzi vozi i (doduše, kratke i lagane) teretne vlakove, a glavni su tereti drvo i naftni derivati. Eksploatacija te ekstremno strme pruge teška je. Naime, jedna lokomotiva snage 2,5 MW uzbrdo



Kolodvor Preda na pruzi St. Moritz – Chur



Infotočka o gradnji tunela Albule

može vući nešto manje od 300 tona. Ipak, brzine na toj uskotračnoj brdskoj pruzi nisu male, iznose maksimalnih 65 km/h, dok se na ostatku RhB-ove mreže može voziti maksimalnom brzinom od 100 km/h.

Tunel Albula nalazi se nešto sjevernije i do njega se dolazi preko prijevoja Bernine i mondenog alpskog odredišta St. Moritza. Stari tunel probijen je ispod istoimenog alpskog masiva 1904. Kroz njega prolazi jednokolosiječna elektrificirana pruga s oko 140 vlakova dnevno. Nakon detaljnih geoloških, građevinskih i prometnih analiza provedenih 2007. i 2008. RhB je zaključio da će stari tunel Albula u sljedećemu desetljeću postati nesiguran za redovit tijekom prometa i odlučio da će tunel znatno obnoviti ili izgraditi novi. Budući da je gradnja novoga tunela procijenjena na 280 milijuna švicarskih franaka, a cijena sanacije na 260 milijuna

švicarskih franaka, odlučeno je da će se graditi novi tunel paralelan sa starim. Ta odluka ima nekoliko bitnih prednosti. Naime, omogućit će neometan tijek željezničkog prometa za vrijeme izvođenja radova. Zatim, stari je tunel dug 5865 metara, a novi će biti točno pet metara kraći, zbog drugačije izvedenih portala. Novi tunel probija se tridesetak metara sjeverno od staroga i s njim će biti potpuno paralelan. Novi će se tunel dovršiti 2020., a prema planovima u redovnu uporabu ući će u prosincu te godine. Nakon toga će se stari tunel obnoviti i pretvoriti u evakuacijsku cijev. Ukupna cijena tih radova iznositi će 345 milijuna švicarskih franaka, što uključuje i cjelokupnu sanaciju staroga tunela. Švicarska središnja vlada projekt je sufinancirala sa 293 milijuna švicarskih franaka, odnosno 85 posto od ukupnog iznosa. Ostatak sredstava osigurala je kantonalna uprava.

TOTALNI ŽELJEZNIČKI *FRIK*

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Siniša Abramović

Unizu »Sedam razloga zašto voljeti željeznicu«, koji su prošetos bili objavljeni na blogu Fun Museums, zadnji je bio Siniša Abramović iz Delnica. Kao i šest prethodnih zaljubljenika o kojima smo pisali zadnjih mjeseci, i on ima posebnu priču kojom počinje njegova očaranost željeznicom. Kao dječak provodio je vrijeme brojeći vagone kompozicije vlaka uz ogradu dvorišta »vahtarne« i sanjao daljine...

Siniša Abramović ima 39 godina, po zanimanju je diplomirani inženjer građevinarstva i živi u Delnicama. O tome kako je i kada postao zaljubljenik u željeznicu kaže:

Moji pradjed, djed, otac, stric i bratić radili su ili još rade na željeznici. Dio djetinjstva proveo sam u »vahtarni« (željezničkoj stražarnici, op. ur.) kod bake i djeda na predjelu Žingerleta kod Delnica, a odrastao sam »dva metra« od pruge Rijeka – Zagreb. Sa zanimanjem sam pratio kompozicije vlakova s ograde uz kuću, brojao vagone i čudio se kad su lokomotive išle same. Kad sam imao tri godine, otac mi je kupio prvi željeznički set i naučio me igrati se njime. Dugi niz godina nastavio mi je kupovati modele vlakova, a nakon što sam se zaposlio, nastavio sam tu tradiciju.

Danas Sinišin »vozni park« sadrži oko 500 modela vagona i lokomotiva. Osim skupljanja modela, od gipsa izrađuje diorame portala tunela (tunela Simplona između Švicarske i Italije) i mostova (Kellerbachbrücke i Mundbachbrücke u Švicarskoj) u mjerilu 1 : 87. Osim modelarstvom, bavi se i fotografijom, a pola ukupnog opusa za temu ima željeznicu. Sinišine fotografije objavljene su na mnogim kalendarima i razglednicama širom Gorskoga kotara. Često i rado putuje vlakom, a omiljena mu je destinacija Švicarska, gdje provodi po



Siniša Abramović



dva srpanjska tjedna svake godine. Nakon svakog takvog putovanja kući se vrati sa šest do sedam tisuća fotografija. Najdraži trenutak u njegovoj karijeri željezničkoga strastvenika bio je kada je 2002. samoinicijativno napravio prezentaciju u Powerpointu za švicarsko-talijansku tvrtku Cisalpino AG, koja je u to doba imala devet nagibnih vlakova tipa ETR 470 koji su vozili na relaciji Njemačka – Švicarska – Italija. Prezentaciju im je poslao kao čestitku za Novu godinu. S oduševljenjem su mu odgovorili pismom na hrvatskome jeziku i tražili suglasnost

za korištenje te prezentacije za svoje potrebe te ga pitali što mogu učiniti za njega. »Prodao« im je tu prezentaciju za dozvolu za vožnju u kabini nagibnoga vlaka kroz Švicarsku na putu prema Milanu. Tako je u kolovozu 2003. posjetio tvrtku Cisalpino i vozio se sanjanim vlakom.

Osim »ferofanatik«, »railfan«, »zaljubljenik« i »strastvenik«, Siniša ima još jedan naziv za svoju strast:

Ja sam totalni željeznički *frik!*

ČETRDESET GODINA VLAKA U SNIJEGU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ružica Stanić

U lipnju se navršilo 40 godina otkako je premijerno prikazan filmski klasik *Vlak u snijegu* Mate Relje, snimljen prema istoimenome romanu Mate Lovraka iz 1931. Jubilej nam je bio povod za razgovor s jednim od glavnih glumaca Željkom Malčićem, koji je utjelovio lik Pere.

Generacije su odrasle uz priču o djeci iz Velikoga Sela koja, nakon što su osnovala zadrugu, sa svojim domaćinom Ljubanom i učiteljem odlaze vlakom na izlet u grad. U gradu se učitelj razboli i ostaje u bolnici pa se učenici moraju vratiti sami. Na povratku vlak zapne u snijegu, ali ga djeca oslobode. Roman je utemeljen na istinitome događaju koji je doživio Mato Lovrak kad je svoje učenike vodio na izlet. Glavne uloge vrlo su uvjerljivo odigrali Slavko Štimac kao Ljuban, Željko Malčić kao Pero, gospodski sin i Ljubanov suparnik, te Gordana Inkret kao Draga, djevojčica u koju su obojica zaljubljeni.

Željko Malčić, kojega poznanici i dan-danas zovu Perom, još živi u Bjelovaru. Umirovljeni je policajac, oženjen, otac dviju kćeri i djed dvoje unučadi. Prije *Vlaka u snijegu* glumio je u igrokazima, a poslije je imao ulogu u *Hajdučkim vremenima* (1977.). U slobodno vrijeme bavi se lovom, a *Vlaka u snijegu* rado se prisjeća. O tome kako je dobio ulogu Pere i kako je bilo na snimanju Malčić kaže:

— Kao dijete volio sam glumiti. Jednoga dana u školu su došli neki *stričeki* i rekli da će snimati film prema romanu Mate Lovraka *Vlak u snijegu*. Odabrali su nas nekoliko iz razreda i rekli da recitiram *Tri mesara buhu klala* (brojalica iz romana, op. a.). Nakon toga išao sam na probno snimanje u Zagreb, gdje su me izabrali za ulogu Pere.

— Kad smo počeli snimati prve scene



Željko Malčić

filma, nešto sam počeo glumatati, a ne glumiti. Zato me jedan pomoćnik redatelja odveo u stranu i objasnio mi da pravi glumci ne glume, nego postanu svoj lik. Shvatio sam da trebam biti prirodan i otada nisam više glumatao.

U filmu je glumilo 36 djece iz osnovne škole u Velikoj Cigleni. Zanimalo nas je kako je izgledalo snimanje, pogotovo s obzirom na to da djeca nisu imala nikakvog iskustva pred kamerama.

— Redatelj Mate Relja bio je odličan, znao je s djecom. Prvo smo snimili scene u zoološkom vrtu [u Zagrebu] da se djeca naviknu na snimanje. Vidite, to su djeca iz sela, koja su drugačija od djece iz grada. Shvatili smo to kao obvezu, ali i kao igru. Mi smo se, ustvari, igrali.

Za Slavka Štimca, koji je još 1972. ostvario zapaženu ulogu u *Vuku Samotnjaku* i poslije ostvario glumačku karijeru, Malčić kaže da je bio normalan i

pristupačan dječak. Sva tri glavna glumca (»Ljuban«, »Pero« i »Draga«) zadnji put susrela su se malo poslije premijere 1976. Sljedeće godine na filmskom festivalu u Puli *Vlak u snijegu* prikazan je uz ovacije publike te osvojio nagradu »Jelen«, kao prvi dječji film kojemu je to uspjelo. Malčić se još ponekad vidi s Gordanom Inkret, udanom Subotičanec, koja također još živi u Bjelovaru.

Snimanje je trajalo od 1973. do 1976., dio filma bio je sniman tijekom školskih praznika, ali Malčić se sjeća da su ipak propustili mnogo nastave. Dugotrajnost snimanja može se primijetiti i na konačnoj snimci, samo treba pažljivo gledati.

— Tijekom snimanja svi smo narasli, pa nam je odjeća postala prekratka. Naprimjer, vidi se da su mi rukavi bunde postali prekratki za nekoliko centimetara, otkrio nam je Malčić.



Glavni likovi *Vlaka u snijegu*: Ljuban, Draga i Pero



Takve detalje uživljeni gledatelj teško može primijetiti, ali ipak se čuje da pjesme, od kojih je i danas vrlo popularna *Kad se male ruke slože* (tekst Drago Britvić, glazba Arsen Dedić), pjeva zbor.

Imali smo 12-13 godina i glasovi su nam se mijenjali, mutirali smo. To nije dobro zvučalo pa je pjesme otpjevao zbor, objašnjava Malčić.

Snimanje se oduljilo i zbog vremenskih uvjeta. Naime, premda je bila najavljena oštra zima, nije bilo snijega. Stoga je korišten umjetni snijeg, ali i stiropor i

vatrogasna pjena. No zadnje godine snimanja ipak je pao snijeg te su neke scene snimljene na pravome snijegu. Tako su djeca razgrtala i pravi i umjetni snijeg, a scena tuče Pere i Ljubana u zatranom usjeku snimljena je na pravome snijegu.

Bilo je to pravo hrvanje i pravi snijeg. A prave su bile i *šamarčine* koje mi je opalila Draga, sa smijehom se sjeća Malčić.

Zanimalo nas je što je Malčić mislio o svome liku, je li ga smetalo što glumi »zločestog« dječaka.

Pero nije zločest, on je normalno dijete, malo razmaženo jer je u malo boljoj materijalnoj situaciji. Osim toga, zaljubljen je u Dragu, kao i Ljuban. Primijetio sam tijekom godina da puno ljudi voli Peru.

Malčić nikada u stvarnome životu nije zapeo u vlaku u snijegu, ali barem jednom godišnje gostuje u osnovnim školama bjelovarskoga kraja i razgovara s učenicima o *Vlaku u snijegu*.

Djeca očekuju maloga Peru, a dođem ja od 53 godine! Prvo im moram objasniti da je to film, a djeca me ispituju razna osobna pitanja – jesam li oženjen, imam li djece, koliko sam težak (smijeh). Na kraju budu oduševljena.

Uspomene su sa Željkom Malčićem evocirane i na mjestima gdje je sniman film: na pruzi Bjelovar – Kloštar, odnosno u usjeku kod Grginca, gdje je vlak ostao zarobljen u snijegu te u Područnoj školi Tomaš (I. OŠ Bjelovar).

U učionici u kojoj su snimane scene osnivanja zadruge još se čuvaju rekviziti sa snimanja, a škola pomalo stvara zbirku predmeta povezanih s filmom.

Naposljedku smo došli i u Kulturni centar Mate Lovraka u Velikom Grđevcu. Tamo se, uz mlin i bunar iz *Družbe Pere Kvržice*, nalazi kompozicija »Vlaka u snijegu« iz fundusa Hrvatskog željezničkog muzeja. Sastoji se od parne lokomotive JŽ 51-053 (MÁV 375.883) i triju dvoosovinskih putničkih vagona serije Baat, a postavljena je u Centar 2005.

I nakon 40 godina *Vlak u snijegu* oduševljava male i velike gledatelje svojom toplinom, iskrenošću, *zaraznim* pjesmicama i nezaboravnim likovima. Preporučujemo vam stoga da ga povodom ove obljetnice ponovno pogledate.

TRADICIJA KAO SNAŽAN PROMOTIVNI ALAT

PIŠE: Ante Klečina
FOTO: Ante Klečina

Muzej Njemačke željeznice u Nürnbergu (Bavarska) najstariji je željeznički muzej na svijetu, jedan od najvećih takvih, s jednom od najvećih zbirki vozila i muzejskih izložaka vezanih uz željeznicu. Sve što je povezano s povijesti željeznice u Njemačkoj, ali i s najvažnijim povijesnim događajima u industriji, politici i društvu u zadnjih 200 godina u Njemačkoj, možete detaljno proučiti prolazeći postavom. Posjet toj ustanovi iskustvo je koje ne ostavlja ravnodušnim ni one kojima željeznica, barem do toga trenutka, uopće nije bila zanimljiva.

Od 2007. muzej nosi naziv Muzej Njemačke željeznice d.d., a njegova povijest može se jasno pratiti sve od 1882., što ga čini najstarijim željezničkim muzejom na svijetu. Naime, tada je u Münchenu otvoren muzej tadašnje Kraljevske bavarske željeznice, koji je prve tri godine bio otvoren samo za željezničare. Godine 1899. nirnberški gradonačelnik Georg von Schuh, poznat kao ljubitelj povijesti, željezničarima je besplatno ponudio zgradu današnjega Prirodoslovnog muzeja u Nürnbergu te je muzej preseljen u novi grad.

Zanimljivo je spomenuti da je prva željeznička pruga s komercijalnim uslugama i parnom vučom otvorena 1835. između Nürnberga i obližnjega grada Fürtha. Bilo je to samo deset godina nakon otvaranja prve svjetske komercijalne parne željeznice između Stocktona i Darlingtona u Ujedinjenom Kraljevstvu.

Grad Nürnberg još je jednom pokazao veliko razumijevanje za željezničku povijest kada je 1914. muzeju donirao znatno veću zgradu u ulici Lessingstraße, gdje je muzej i danas. Unatoč krizi tijekom Prvoga svjetskog rata i rušenjima tijekom savezničkih bombardiranja za Drugoga svjetskog rata, razvoj muzeja nije se za-



ustavljao. Danas se impresivna muzejska zbirka izložaka te nekoliko stotina aktivnih vagona i vozila nalazi većinom u Nürnbergu, ali se djelomično proširila i na nove muzejske podružnice u Koblenzu (od 2001.) i u Halle an der Saaleu (od 2004.).

Na nirnberškoj lokaciji posjetiteljima je dostupno 6500 m² zatvorenoga postava te impresivnih 15 000 m² postava na otvorenome.

Impresivnu zbirku aktivnih električnih, dizelskih i parnih lokomotiva te dizelskih i električnih motornih vlakova gotovo nikada nije moguće u cijelosti zateći u muzeju, jer je većina tih vozila ispravna i često vozi putnike brojnim muzejskim vlakovima po čitavoj Njemačkoj.

U zatvorenim prostorima izloženo je dvadesetak lokomotiva, a jedna uz drugu tamo se nalaze replike najstarije njemačke parne lokomotive *Adler* (Orao) i prednjih vagona njemačkoga vlaka velikih



Hala s muzejskim lokomotivama u glavnoj zgradi muzeja



Kraljevski vagon bavarskog kralja Ludviga II.



Zbirka signala kojima sami posjetitelji mogu upravljati



Električna lokomotiva E69 02 »Pauline« izgrađena 1909.

brzina ICE 3 (treće generacije). U bogatoj zbirci željezničkih vagona možda su najzanimljiviji primjerci kraljevskih željezničkih vagona koji su urešeni brojnim pozlaćenim reljefima, a koje je koristio bavarski kralj Ludvig II. (1845. – 1886.), poznat kao naručitelj raskošnoga dvorca Neuschwansteina.

Prije četiri godine na vanjskome dijelu postava otvorena je i impresivna zbirka željezničkih signalnih sustava iz raznih

povijesnih razdoblja. Ručice mehaničkih signala i svjetla svjetlosnih signala mijenjaju se na pritisak vašega prsta ili pokret vaše ruke.

Čovjek bi se mogao zapitati kako to da njemačka državna željeznička tvrtka uz pomoć lokalnih samouprava toliko ulaže u uređenje i razvoj tog muzeja. No osim što sâm muzej organizira brojne muzejske vožnje i komercijalne sadržaje u svojim prostorima, on je velik čuvar

znanja i mjesto gdje tradicija služi kao velik promotor putovanja željeznicom i razvoja željezničkih usluga. Raskošna i bogata tradicija snažan su promotivni alat, a muzej je mjesto koje najmlađima ali i starijim generacijama raspiruje maštu.

Tradicija tako pomaže da željeznica uz neosporne ekonomske, ekološke i sigurnosne prednosti dobije i novi argument da sve generacije privuče putovanju na tračnicama – snove.

RADNO LJETO ZA SVE SEKCIJE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva KUDŽ-a »Filip Dević« Split

U 66. godini djelovanja za članove svih sekcija KUDŽ-a »Filip Dević« iz Splita upravo traje uzbudljivo i radno ljeto. Dok druga željezničarska kulturno-umjetnička društva početkom ljeta organiziraju pokoje međunarodno gostovanje i onda se odmaraju do rujna, devćevci će od kraja lipnja do sredine rujna nastupiti preko dvadeset puta, što u svome gradu, što po okolnim mjestima i otocima, a i malo dalje.

Krajem lipnja veterani plesnoga i glazbenog ansambla nastupili su u Dugopolju u HRT-ovoj emisiji Lijepom našom, Muška i Ženska klapa gostovale su na ribarskoj noći na Dunavu u Aljmašu, a sve su sekcije održale i prvi ljetni cjelovečernji koncert na splitskoj Rivi za Splićane i turiste. Cjelovečernji koncert znači da su glazbena i folklorna sekcija na skoro dvosatnome koncertu izvele preko deset plesnih koreografija, a stanke potrebne za presvlačenje nošnji popunjane su nastupima Muške i Ženske klape.

Spranj je počeo nastupom Muške klape na Festivalu dalmatinskih klapa u Omišu kojim je Muška klapa ujedno zaslužila nastup na finalnoj večeri 23. srpnja. Također, Muška i Ženska klapa nastupile su na Smotri klapa u Jelsi na otoku Hvaru kao i na Smotri klapa na Klisu, a na splitskoj Rivi održana su još dva cjelovečernja koncerta na kojima su nastupile sve sekcije Društva. Sve sekcije održale su cjelovečernji koncert i u Novalji na otoku Pagu te u Privlaci kod Zadra, gdje im se pridružila i Mješovita klapa, koja se sve više nakon duže stanke uključuje u zajedničke programe svih sekcija Društva.

U kolovozu će sve Devičeve sekcije održati još četiri cjelovečernja koncerta na splitskoj Rivi u organizaciji splitske Turističke zajednice, dok će Muška i Ženska klapa nastupiti na Smotri klapa na



Koncert u Novalji



Koncert na splitskoj Rivi

otoku Šolti. U rujnu su predviđena još dva cjelovečernja koncerta svih sekcija na splitskoj Rivi, nastup klapa na Smotri klapa u Starome Gradu na Hvaru, dok će ljetna sezona završiti svečanim koncertom u riječkome Hrvatskom narodnom kazalištu te koncertom u Ogulinu. Bit će to kruna ovoljetnih nastupa jer će u Rijeci i Ogulinu izvesti najbolje plesne koreografije, a Muška, Ženska i Mješovita klapa

izvest će svoje najbolje točke kojima će cijeloga ovog ljeta oduševljavali publiku duž jadranske obale. Zato predlažemo riječkim željezničarima da odmah u svoje kalendare upišu datum 23. rujna i nabave karte za koncert u Hrvatskom narodnom kazalištu Ivana pl. Zajca, a ogulinskim željezničarima da rezerviraju sljedeću večer, 24. rujna, za Devičev cjelovečernji koncert u Ogulinu.

KUD HŽ-a VARAŽDIN U EUROPI

PIŠE: Krunoslav Droždek
FOTO: arhiva KUD-a HŽ-a Varaždin

U godini obilježavanja dugoga postojanja KUD-a HŽ-a Varaždin, nakon uspješno odrađenog svečanog koncerta povodom 85 godina rada Društva i 2. dječje smotre folklor, vrijedni članovi folklorno-tamburaške sekcije Društva, prije ljetne stanke, svoje umijeće i bogatu hrvatsku folklornu tradiciju pronijeli su i Europom.

Od 24. do 27. lipnja članovi folklorno-tamburaške sekcije Društva boravili su u susjednoj Mađarskoj kako bi sudjelovali na međunarodnome festivalu folklor na mađarskom moru. Na samome festivalu u mjestu Siófoku, smještenom na obali jezera Balatona, uz *Željezničare* sudjelovalo je i nekoliko društava iz drugih zemalja, kao što su BiH, Turska, Ukrajina i Rumunjska. Kako to i inače biva tamo gdje se pojave folkloriši i tamburaši KUD-a HŽ-a Varaždin, publika je ostala očarana te je svaki njihov korak, podbijanje čizama i *juškanje* nagrađivala pljeskom i oduševljenim smijehom.

Nepuna dva tjedna nakon povratka, od 7. do 10. srpnja, odazvali su se novom pozivu, i toga puta otputovali na malo veću udaljenost, u češku metropolu Prag. Kako se tu radi o međunarodnom folklornom festivalu s dugom tradicijom (XX. međunarodni folklorni festival u Pragu) i hvalevrijednom organizacijom, bila je to idealna prilika da se mladi članovi KUD-a HŽ-a Varaždin pokažu u najboljem svjetlu na pozornici i na taj način predstave Hrvatsku, grad Varaždin i Varaždinsku županiju.

Na spomenutome festivalu nastupilo je ukupno 36 društava iz svih krajeva Europe, a uz naše Varaždinke nastupilo je i nekoliko hrvatskih društava iz Međimurja, Dalmacije, Podravine i Krapine. Bilo je to predivno iskustvo za sve članove KUD-a HŽ-a Varaždin, kada su uza sve festivalske obaveze uspjeli



KUD HŽ-a Varaždin na Balatonu



KUD HŽ-a Varaždin u Pragu

pronaći dovoljno vremena za druženje sa sudionicima festivala. Također, tu su priliku iskoristili kako bi uz pratnju turističkoga vodiča razgledali sve znamenitosti Praga te ponešto i naučili o samoj

povijesti grada. Nakon povratka s tih dviju turneja slijedi kratka ljetna pauza nakon koje *Željezničari* kreću punom parom naprijed te u rujnu planiraju odlazak na naš Jadran.

SEDMA GODIŠNJICA ŽELJEZNIČKE NESREĆE U RUDINAMA

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽ Infrastrukture
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

U nedjelju 24. srpnja obilježena je sedma godišnjica tragične željezničke nesreće u Rudinama. Nesreća nagibnoga vlaka kod Rudina koja se dogodila 24. srpnja 2009., u kojoj je poginulo šest putnika, a 55 ih je ozlijeđeno, bila je najteža nesreća u novijoj povijesti HŽ-a.

Izaslanstva HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga tom prigodom položila su cvijeće i zapalila svijeće na spomen-obilježju u Rudinama u sjećanje na nesretno stradale.

Komemoraciji su prisustvovali predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković, šef Podregije Jadran HŽ Putničkog prijevoza Srećko Gluić, ravnateljica Ureda Uprave HŽ Putničkog prijevoza Mihaela Tomurad Sušac, direktor Regionalne jedinice Jug HŽ Infrastrukture Slavko Šerić, pomoćnik direktora za prometni sektor Regionalne jedinice Jug HŽ Infrastrukture Ante Vučković, promet-



Komemoracija u Rudinama

nik kolodvora Kaštel Staroga Tihomir Ercegovac te šef Regionalnog središta Jug (Split) HŽ Carga Ivan Čičmir.

U ime lokalne zajednice komemoraciji je prisustvovao zamjenik gradonačelnika

Kaštela Zoran Bonacin, a u ime Državne uprave za zaštitu i spašavanje pročelnik Područnog ureda u Splitu Srđan Kušćević. Misa zadušnica služila se u crkvi sv. Leopolda Mandića u Rudinama.

U RUJNU NASTAVAK RADIONICA HDŽI-a

PIŠE: Martina Elizabeta Lovrić

Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI) nakon sezone godišnjih odmora nastavlja s programom edukativnih radionica iz područja tzv. mekih vještina (engl. *soft skills*), čime svojim članovima nudi mogućnost razvoja i u područjima koja nisu zastupljena u tradicionalnome obrazovanju, a od sve su veće važnosti u suvremenome svijetu rada te se često spominju u kontekstu cjeloživotnog učenja.

Riječ je o vještinama kao što su motivacija/samomotivacija, upravljanje vremenom, osnove timskog rada, učinkovito delegiranje ovlasti, upravljanje sukobima, prezentacijske vještine, upravljanja stresom itd. Mogućnost njihove primjene svakodnevna je, i to ne samo u profesionalnome životu, nego u najrazličitijim životnim područjima te time stvaraju podlogu za optimalan razvoj mnogih naših potencijala. Prva jesenska radionica održat će se 8.

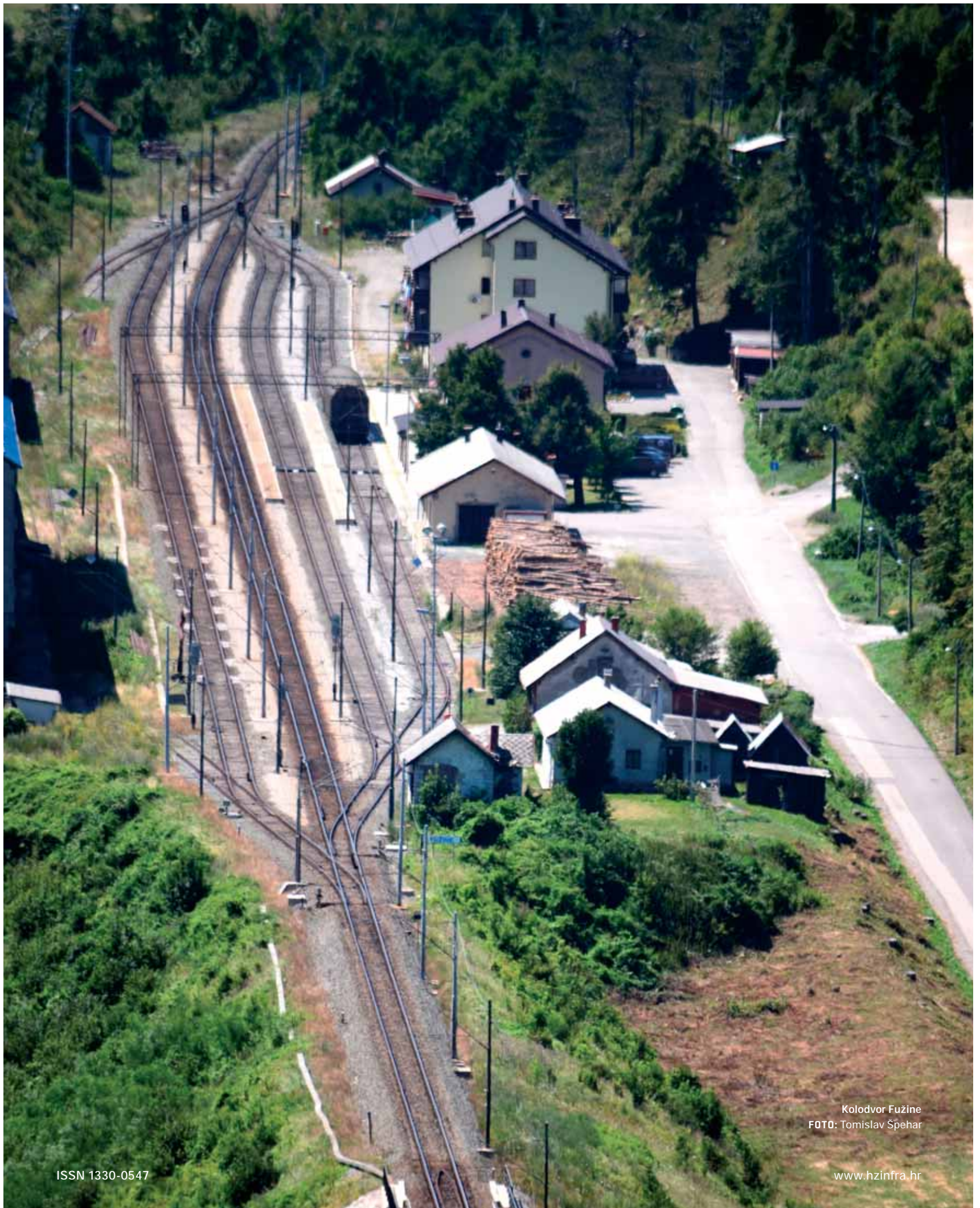
rujna 2016. na temu »Proaktivnost i odgovornost«, a peta i posljednja ovogodišnja radionica HDŽI-a 6. listopada na temu »Vještine uvjeravanja«. Da ponovimo, ove su godine održane već tri edukativne radionice, i to posvećene samomotivaciji i motivaciji, prezentacijskim vještinama te uspješnom rješavanju sukoba. Radionice su za članove HDŽI-a besplatne, a održavaju se u prostorijama Društva u Zagrebu (Petrijnska 89).





HRVATSKI
ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI

Ivanec
FOTO: Ante Klečina



Kolodvor Fužine
FOTO: Tomislav Špehar