

# ŽELJEZNIČAR

broj 818/ siječanj 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.





## / IZ SADRŽAJA

- /4 Plan poslovanja HŽ Infrastrukture
- /5 Remont pruge Moravice - Skrad
- /6 Restrukturiranje
- /8 EU-ovi fondovi
- /14 Intervju Mirko Novosel
- /16 Kolodvor Strasbourg
- /20 Privatizacija željeznica u Velikoj Britaniji
- /28 Butan - Neotkriveni himalajski dragulj

## / IMPRESSUM

**ŽELJEZNIČAR**

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Darko Peričić

Urednički odbor: Marko Čar  
Vlatka Škorić  
Martina Elizabeta Lovrić  
Katarina Rakas  
Sanja Vučić

Glavni urednik: Branimir Butković

Jezična urednica: Nataša Bunijevac

Priprema za tisak: Lidija Torma

Obrada fotografija: Gordana Petrinjak

Fotografija na naslovnici: Pogled kroz prozor

Snimio: Ante Klečina

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeve 12

telefoni: 01/4577-591, 01/4534 288

telefaks: 01/457 21 31

e-mail: zeljeznicar@hznet.hr

www.hznet.hr

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

## Očekuju nas još veće investicije



Proteklu, 2013. godinu obilježila su brojna događanja u željezničkom sustavu, no ono što mi se čini važnim za istaknuti jest to da je prošla godina označila prekretnicu te prekid frustrirajućeg gubitničkog niza koji nas je pratio zadnja dva desetljeća. Sada se okrećemo izazovima koji nas očekuju tijekom ove i nekoliko sljedećih godina.

Na Skupštini HŽ Infrastrukture održanoj u prosincu 2013. usvojen je Plan poslovanja 2014. – 2018., a svoju suglasnost dalo je i Ministarstvo financija. Na stranicama »Željezničara« možete se detaljnije upoznati s Planom, no ono što planiramo u ovoj godini i u razdoblju do 2018. sigurno višestruko nadmašuje sve što je od 1991. napravljeno na hrvatskim prugama. Svjestan sam toga da pripreme za početak provedbe naših najvažnijih i najskupljih investicija traju dugo i da će najveći radovi biti izvedeni tijekom druge polovine planskog razdoblja, stoga ću se ograničiti samo na dio onoga što nas očekuje tijekom ove godine.

Investicije su planirane u iznosu od 2,69 milijardi kuna. To je gotovo dvostruko više nego protekle godine. To će značiti daljnje i primjetnije povećanje voznih brzina naših vlakova. Uz radove koji se nastavljaju na riječkoj pruzi, nastavljamo radove i na obnovi obaju kolosijeka od Zagreb Borongaja do Dugog Sela. U prosincu objavili smo natječaj za izvođenje radova na spoju Vb koridora i pruge prema Bjelovaru, odnosno nove pruge od Gradeca do Svetog Ivana Žabnog. To je pruga koju bjelovarski kraj već jako dugo očekuje i koja će taj kraj približiti Zagrebu na oko sat vremena putovanja. Počet ćemo i s obnovom pruge od Čakovca preko Koprivnice do Virovitice. Procijenjena vrijednost tog posla je 760 milijuna kuna. Radit ćemo i na zadarskoj pruzi, a vjerujem da ćemo nastavkom radova od Maslenjače do Pčelića spojiti X. koridor i podravsku prugu. Možda se u javnosti nešto manje spominjala modernizacija i elektrifikacija 18,5 duge dionice od Vinkovaca do Vukovara, ali mi to smatramo vrlo važnim projektom. Sagradit ćemo i novu samoborsku prugu. Lijepa najava toga jest knjiga Siniše Lajnerta »Samoborček« koja uskoro izlazi iz tiska.

U ovoj godini očekuje nas dosta posla, što će zahtijevati ulaganje dodatnog napora svih naših zaposlenika. No s obzirom na to kako smo to odradili u 2013., vjerujem da ćemo isto tako biti uspješni i u ovoj godini. U »Željezničaru« ostaje pisani trag o svemu što radimo i u svakome trenutku javnost će se moći uvjeriti u to koliko je realno i u kojoj se mjeri ostvaruje ono što smo najavili.

predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture  
Darko Peričić, mag. ing. traff.

Plan poslovanja HŽ Infrastrukture

# Uravnoteženo poslovanje uz povećanje ulaganja

**Plan poslovanja HŽ Infrastrukture za sljedeće razdoblje predviđa znatno veća ulaganja. Investicijski ciklus u HŽ Infrastrukturi započet je 2013., no veća ulaganja tek slijede. Tako su investicije za 2014. procijenjene na gotovo dvostruko veći iznos nego u protekloj godini, s time da su najveća ulaganja planirana u razdoblju od 2015. do 2018. godine.**



Radovi u Buzini



Varaždin

Ovogodišnji Plan poslovanja HŽ Infrastrukture predviđa znatan porast visine ulaganja u odnosu na ovu, a pogotovo prethodne godine. Ukupni prihodi HŽ Infrastrukture procijenjeni su na 1,4 milijarde milijuna kuna, a u tome iznosu planirani su i rashodi. Najveći dio tog iznosa, 516 milijuna kuna, trebao bi stići iz državnog proračuna. Od korištenja željezničke infrastrukture očekuje se 365,6 milijuna kuna, a prvi put do sada očekuje se 440 milijuna kuna od trošarina na goriva.

Od procijenjenih rashoda najveći dio otpada na troškove radnika (746,9 milijuna kuna). Taj je iznos za 38,6 milijuna kuna manji nego 2013. godine. Druga po veličini stavka su materijalni troškovi održavanja (548,1 milijun kuna), dok su ostali troškovi procijenjeni na 249 milijuna kuna. Prema International Railway Statistics, produktivnost koja iznosi 1,8 radnik po kilometru pruge svrstava HŽ Infrastrukturu uz bok Francuskim državnim željeznicama – SNCF (1,87) i Češkim željeznicama – ČD (1,88). U 2011. u HŽ Infrastrukturi radilo je 2,5 radnika po kilometru pruge.

Prošlogodišnje investicije (1 486,3 milijuna kuna) tri su puta veće nego 2012. godine. Za 2014. vrijednost investicija procijenjena je na 2,69 milijardi kuna. Ulagat će se u regionalne, lokalne i nove pruge, a najveća će biti ulaganja u međunarodne pruge (1,39 milijarde milijuna kuna).

Ukupna vrijednost investicija financiranih sredstvima EU-ovih fondova koje se nastavljaju ili počinju provoditi 2014. iznosi 19,95 milijardi kuna, uz napomenu da je riječ o vrijednosti koja će biti realizirana u sljedećem razdoblju. Ovdje ćemo spomenuti neke od trenutno aktualnih ulaganja: završetak radova na dionici Okučani – Novska (19,5 km), gradnju pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno vrijednu 241 milijun kuna za koju je raspisan natječaj za odabir izvođača radova, radove vrijedne 1.283 milijuna kuna koji se odnose na rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugoga kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, prugu DG – Botovo – Dugo Selo, modernizaciju, obnovu i elektrifikaciju dionice Zaprešić – Zabok (23,8 km), prugu

Zaprešić – Čakovec, modernizaciju, obnovu i elektrifikaciju dionice Zaprešić – Zabok (23,8 km), prugu Zaprešić – Čakovec te prugu Vinkovci – Vukovar (18,5 km). Planirana je i gradnja pruge prema Samoboru koja bi se s magistralne pruge odvajala kod Podsused Tvornice i novom trasom vodila do Samobor Perivoja. Investicije čija vrijednost višestruko premašuje spomenuta ulaganja i koje su trenutno u fazi projektiranja su rekonstrukcija postojećega kolosijeka i izgradnja drugoga kolosijeka odnosno nove dvokolosiječne pruge na dijelovima dionice Hrvatski Leskovac – Karlovac, izgradnja

nove željezničke pruge na dionici Goljak – Skradnik, rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka odnosno nove dvokolosiječne pruge na dijelovima željezničke pruge Dugo Selo – Novska (82 km), rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – DG te modernizacija i obnova pružne dionice Okučani – Vinkovci (2 x 131,2 km).

Ukupna vrijednost najvećih investicija koje se nastavljaju ili započinju ove godine, a financiraju se iz domaćih izvora, iznosi 8.028 milijardi kuna. Pritom na riječkoj pruzi treba spomenuti obnovu dionica Moravice – Skrad (16,5 km) i Ogulin – Moravice (29,4 km). Vrijednost tih radova procijenjena je na oko pola milijarde kuna. Također, bit će obnovljeno 13,5 km dionice Koprivnica – Botovo – DG, oba kolosijeka dionice Zagreb Borongaj – Dugo Selo u duljini 15,3 km te oba kolosijeka na dionici Savski Marof – Zaprešić – Zagreb GK. Započet će se s 550 milijuna kuna vrijednom obnovom 74,1 km dugog pomoćnog magistralnog pravca Greda – Sunja – Novska. Najviše sredstava, 2.971,5 milijardi kuna, planira se uložiti u Projekt Lika. Planirana je i obnova zadarske pruge od Benkovca do Zadra te 116 km pruge Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Virovitica. Nakon što je prošle godine revitalizirana dionica Sirač – Daruvar, nastavljaju se radovi na 39 km pruge od Maslenjače do Pčelića. Rekonstruirat će se kolodvori Beli Manastir i Slavonski Šamac, a grade se ili rekonstruiraju stajališta Buzin, Pristav Krapinski, Sesvetska Sopnica i Sesvetska Sela. Znatna sredstva, 909 milijuna kuna, planira se uložiti u željezničko-cestovne prijelaze i pješačke prijelaze preko pruge.

U razdoblju od 2014. do 2018. planirana je obnova 1.340 km pruge. Na taj bi se način anulirali zaostatci iz proteklih razdoblja kada se nije ulagalo u željezničku infrastrukturu. Na kraju 2014. HŽ Infrastruktura bi zapošljavala 4.990 radnika, a troškovi radnika procijenjeni su na 746,9 milijuna kuna. Bruto plaće iznosile bi 695,5 milijuna, a naknade 51,4 milijuna kuna.

Remont pruge Moravice – Skrad

## Vrijeme ide u prilog izvođačima radova

**Radnici Pružnih građevina stacionirani u Ogulinu i Moravicama trenutačno izvode radove na remontu pruge od Skrada do Moravica i od Ogulina do Krpelja. Osim kraćeg prekida tijekom blagdana, radilo se cijelu zimu.**



Anto Dolibašić

Pogled kroz prozor vagona na putu prema Moravicama svjedoči o tome da je do 2013. na obnovi pruge i objekata uz prugu puno napravljeno. Uređeni su kolodvori, sagrađeni novi peroni, postavljene ograde i betonski kanali za odvodnju, a u Karlovcu se kraju privode zahtjevni radovi na sanaciji klizišta. Na dijelovima pruge na kojima je izveden remont vozi se mirno i relativno brzo. Topla zima omogućila je da se, osim tijekom kraćeg prekida od Božića do Sveta tri kralja, radi cijelo vrijeme. Radovi na riječkoj pruzi nastavljaju se i u 2014. pa će putnici i dalje morati prelaziti u autobuse.

Radnici Pružnih građevina trenutačno su angažirani na dvije dionice

riječke pruge. Prva dionica duga 4999 m zapravo je početak ličke pruge od Ogulina do Krpelja, a druga je vrlo zahtjevna dionica duga 14 699 m od Moravica do Skrada. Glavni inženjer gradilišta je Faruk Halibegić, a u Moravicama smo razgovarali s voditeljem radova Antom Dolibašićem. Na prvoj je dionici zamijenjen zastor kolosijeka i trenutačno se izvodi treća regulacija, dopunjuje se tučenac i izvodi se aluminotoplinsko (AT) zavarivanje kao priprema za dugi tračnički trak. Radovi su u visokoj fazi dovršenosti i nastavak ponajviše ovisi o vremenskim uvjetima. Ukoliko se temperature zraka budu kretale oko 5°C, radit će se, a ako budu niže, morat će se zastati s izvođenjem radova. U kolodvoru Moravice u tijeku su radovi na zamjeni osam kolosijeka i na ugradnji odnosno zamjeni 29 skretnica. Naš sugovornik Anto Dolibašić zadovoljan je dosadašnjim tempom radova:

/ Radovi su počeli u lipnju, u suho doba godine, u razdoblju vrlo visokih temperatura zraka. Odradili smo rešetanje zastora te smo ga u cijelosti zamijenili. Na dvanaest dionica dugih 1737 m ugradili smo tamponski sloj. Pred kraj godine završili smo zamjenu pragova i tračnica. Sada dopunjujemo tučenac, strojno reguliramo kolosijek, ugrađujemo spojeve protiv bočnog pomicanja kolosijeka i obavljamo AT-zavarivanje tako da kolosiječna rešetka spremna dočeka niske temperature zraka.



Radovi u Moravicama

Treba reći da nas je ove zime vrijeme poslužilo. Padala je kiši i znalo je biti hladno, ali temperature zraka nisu se spuštale ispod nule, tako da smo cijelo vrijeme mogli raditi. Na ova dva gradilišta angažirali smo 120 ljudi, a prema potrebi nam dolazi još ljudi. Imamo i brojne strojeve tako da smo fizički rad sveli na najmanju moguću mjeru. Sada su pruge zatvorene za promet od šest do osam sati, a najviše smo toga napravili kada smo dobili obustavu prometa od 36 sati.

Posla ima puno i radnici su maksimalno angažirani. Radi se po deset dana i nakon toga slijede dva slobodna dana. Ponekad petkom radovi kasnije završe, a u ponedjeljak trebaju rano početi pa nije jednostavno kombinirati slobodno vrijeme s obitelji. Ljudi su smješteni u tzv. žutim vagonima u kojima i ne vlada neki komfor. Možda je zimi lakše jer ljeti je vrlo teško izdržati u željeznom, neklimatiziranom prostoru.

Radovi se izvode planiranim tempom i za očekivati je da će biti završeni sredinom godine. Vrijeme je naravno čimbenik o kojemu će puno toga ovisiti, no iznimno je važna i pravodobna dostava materijala. Nakon radova, remont se nastavlja od Moravica prema Ogulinu.

Tema iz Domovinskog rata

/ Piše: Nenad Katanić

## Radna obveza ili branitelji u civilu

**Mnoge akcije koje se pokreću da bi pomogle žrtvama rata hvale su vrijedne. Zakonodavac se pobrinuo da oni koji su aktivno sudjelovali u oružanoj obrani mogu ostvariti svoja prava, no zna se dogoditi da i zakonodavac previdi neke situacije.**

Tako su pomalo zaboravljeni i kolege željezničari koje su ostali raditi i u pogibeljnim ratnim okolnostima. Neki nisu uspjeli ostvariti želju da postanu dobrovoljci jer su imali mobilizacijski raspored, tj. radnu obvezu na željeznici. Dobro je poznato da je na više područja rat počeo upravo napadom na željezničku infrastrukturu ili prijevozna sredstva, a time i na željezničare.

Možda o tome i ne bismo pisali da nije aktualno smanjenje broja željezničkog osoblja. Uprava je propisala kriterije po kojima se, u slučaju

smanjenja broja izvršitelja, uređuje lista viška zaposlenika. Uređeno je da u određenome slučaju branitelji imaju prednost. Postavlja se pitanje što je s onima koji zbog izvršavanja radne obveze nisu mogli biti branitelji?

Poznat mi je slučaj kolege koji je prva žrtva agresije na svojem području, a ranjen je dok je izvršavao radne zadaće. Uz to je prognan iz svojega doma, a član njegove obitelji brutalno je smaknut na okupiranome području. Zbog svojega općepoznatog stava prema radu i predanosti radu je napredovao, a sada je potencijalni višak. Očito je da spomenuta situacija nije niti laka niti jednostavna te da treba mudrosti da bi se došlo do pravednog rješenja.

Na dosta mjesta na željeznici možemo naći »materijalne dokaze« o tome koliko je tijekom rata bilo pogibeljno raditi na željeznici. Tako na telekomunikacijskome pultu prometnog dispečera u Vinkovcima i danas postoji rupa od krhotine granate. Nasreću, krhotina je promašila. Hoće li »promašiti« i neka od sljedećih sistematizacija, vidjet ćemo.

Program restrukturiranja HŽ Infrastrukture

# Iz HŽI-a u dvije godine otišao 1401 radnik

**Tijekom zadnje dvije i pol godine redovito smo objavljivali najnovije podatke o napredovanju procesa restrukturiranja u HŽ Infrastrukturi. Ovaj put objavljujemo pregled svih aktivnosti tijekom 2013. godine.**

## STATUSNE PROMJENE

### Podjela i izdvajanje triju društava iz Željezničkog ugostiteljstva

Hotel »Miro« i Hotel »Mursa«, društva nastala početkom godine izdvajanjem iz Željezničkog ugostiteljstva (ŽU), prenesena su 15. srpnja 2013. na RH na temelju ugovora između HŽ Infrastrukture (HŽI), Agencije za upravljanje državnom imovinom i RH. Preostali dio ŽU-a pripojen je HŽI-u, a pripajanje je u Sudskome registru provedeno 1. listopada 2013. Croatia ekspres, društvo nastalo izdvajanjem iz ŽU-a, previđeno je za prodaju HŽ Putničkom prijevozu. Uprava HŽ Infrastrukture donijela je 21. studenoga 2013. Odluku o utvrđivanju teksta Ugovora o prijenosu poslovnog udjela u društvu Croatia ekspres putnička agencija d.o.o. za ugostiteljstvo i turizam. Tom odlukom Uprava je prihvatila Analizu poslovanja i procjenu vrijednosti društva, kojom je vrijednost Društva procijenjena sa stanjem na dan 30. rujna 2013. kao prosjek knjigovodstvene vrijednosti i tržišne vrijednosti bilance u iznosu 1,5 milijuna kuna. Odlukom je definiran i Nacrt teksta Ugovora o prijenosu poslovnog udjela koji će biti izvršen uz uvjet pri-



jeboja procijenjene vrijednosti poslovnog udjela s potraživanjima koje prema HŽI-u ima HŽ Putnički prijevoz. Državni ured za upravljanje državnom imovinom RH dao je 28. studenoga 2013. suglasnost na Odluku Uprave HŽI-a od 25. travnja 2013. o samostalnom dovršetku postupka prodaje, jer su se aktivnosti vezane uz prodaju počele provoditi prije donošenja Zakona o upravljanju i raspolaganju imovinom u vlasništvu RH (NN br. 94/13). Nadzorni odbor dao je 19. prosinca 2013., a Skupština 27. prosinca 2013. suglasnost na Odluku Uprave HŽI-a donesenu 21. studenoga 2013. kojom je utvrđen tekst Ugovora o prijenosu poslovnog udjela u društvu Croatia ekspres. Informacija o procijenjenoj vrijednosti Croatia ekspresa dostavljena je HŽ Putničkom prijevozu na znanje te Povjerenstvo HŽI-a priprema prijedlog ponude.

### Statusne promjene i restrukturiranje Pružnih građevina

Dana 1. ožujka 2013. Pružnim građevinama (PG) pripojena su društva Remont i održavanje pruga d.o.o. i POSIT d.o.o., a dana 1. svibnja 2013. završen je prijenos Poslovnog centra održavanja i građenja pruga. Društvo je u srpnju 2013. dokapitalizirano u iznosu od 134,3

milijuna kn. Prema II. izmjenama Programa restrukturiranja PG je predviđen za privatizaciju te su ovlašteni procjenitelji procijenili vrijednost nekretnina, strojeva i opreme Društva, što je provedeno u poslovnim knjigama Društva. Upisom u Sudski registar provedena je Odluka o pokriću gubitka u iznosu od 129 milijuna kuna te temeljni kapital PG-a nakon dokapitalizacije i pokriva gubitka iznosi 63,8 milijuna kuna. Dana 29. studenoga 2013. u javnim glasilima objavljen je javni natječaj za prodaju Društva. Rok za dostavu neobvezujućih ponuda istekao je 17. siječnja 2014., a sada slijedi evaluacija pristiglih neobvezujućih ponuda koja će trajati do početka veljače, nakon čega će u drugi krug nadmetanja biti pozvani svi oni koji su u dostavljenoj neobvezujućoj ponudi udovoljili kriterijima.

### Prijenos djelatnosti izrade skretnica i zavarivanja tračnica iz PROREG-a u PG

PROREG je društvo čiji je vlasnik 77 posto udjela HŽ Putnički prijevoz, a 23 posto HŽI. Financijska agencija je 4. listopada 2013. donijela Rješenje kojim se obustavlja postupak predstečajne nagodbe nad dužnikom. Sukladno članku 27. stavku 4. Zakona o financijskom poslovanju i predstečajnoj nagodbi, FINA je utvrdila postojanje razloga za podnošenje prijedloga za pokretanje stečajnog postupka te je prvo ročište u stečajnom postupku zakazano za 4. veljače 2014. Djelatnost izrade skretnica i zavarivanja tračnica trenutačno obavljaju radnici koji su prešli u PG.

### ORGANIZACIJA

Tijekom 2012. i 2013. Uprava HŽI-a donijela je akte kojima se organizacijska struktura društva definirala sukladno statusnim promjenama i potrebi racionalizacije poslovanja. Unutarnjim organizacijskim promjenama kroz Pravilnike o organizaciji iz ožujka, srpnja i prosinca 2013. Društvo se prilagođava uvjetima poslovanja na otvorenom tržištu željezničkih usluga nakon ulaska u EU te stvara optimalne organizacijske pretpostavke za povlačenje sredstava iz EU-ovih fondova za financiranje investicija u željezničku infrastrukturu. Nakon savjetovanja sa socijalnim partnerima Uprava je 20. prosinca 2013. utvrdila novi Pravilnik o organizaciji HŽI-a. Pravilnik je objavljen u Službenom vjesniku 23. prosinca 2013. i stupio na snagu početkom ove godine. Trenutačno se izdaju ugovori o radu prema novoj organizaciji.

### KOLEKTIVNO PREGOVARANJE

Tijekom 2012. i 2013. Uprava je sa socijalnim partnerima sklopila anekse Kolektivnom ugovoru (KU) i Pravilnik o radno-pravnoj zaštiti radnika kojima su regulirana i usklađena prava radnika s organizacijskim promjenama i financijskim mogućnostima Društva. Aneksima je ugovoreno to da u 2012. i 2013. poslodavac neće isplaćivati jednokratni dodatak na plaću (regres i božićnicu), da se zbog financijskih poteškoća u kojima se Društvo nalazi neće mijenjati (povećavati) cijene sata rada, što je inače propisano člankom 223. KU-a, da se poslodavac obvezuje da će, ukoliko zbog gospodarskih, tehnoloških ili organizacijskih razloga nestane potreba za obavljanjem određenog posla, smanjivati broj radnika isključivo sporazumnim raskidom radnog odnosa, uz isplatu poticajne otpremnine, da visina naknade radnicima raspoređenima u Željeznički fond ne može biti viša od 4000 kuna bruto te da u 2013. poslodavac neće izdvojiti sredstva u iznosu 1,2 milijuna kuna koja su se dodjeljivala sindikatima za poboljšanje životnog standarda, odnosno za organiziranje radničkih sportskih susreta u skladu s člankom 189. KU-a. U skladu s obvezama iz KU-a, Uprava HŽ Infrastrukture je 21. studenoga 2013. donijela Odluku o pokretanju postupka pregovaranja o sklapanju 5. aneksa KU-u kojim će se regulirati povećanja cijena sata rada za 2014. godinu (članak 223. KU-a) i materijalna prava

radnika u 2014. Sindikatima je dostavljen prijedlog KU-a te su 19. prosinca 2013. počeli pregovori s reprezentativnim sindikatima. Sindikati su 31. prosinca 2013. dostavili svoj prijedlog. U tijeku je analiza prijedloga, a potom se nastavljaju pregovori.

### ZBRINJAVANJE VIŠKA RADNIKA

Restrukturiranjem HŽI-a do sada je, u odnosu na početak 2012., broj radnika smanjen za 1401. Na dan 1. siječnja 2012. u HŽ Infrastrukturi bilo je zaposleno 6839 radnika (s radnicima iz Željezničkog fonda), a na dan 31. prosinca 2013. 5438 radnika. Višak radnika rješavan je u skladu s Pravilnikom o radno-pravnoj zaštiti radnika. Uz isplatu poticajnih otpremnina iz Društva su otišla ukupno 772 radnika (u 2012. njih 494, a u 2013. njih 278 radnika). Iz društava kćeri uz poticajne su otpremnine otišla 184 radnika, što je s maticom čini ukupno 956 radnika. Pripajanjem HŽ Holdinga u 2012. broj radnika povećan je za 84 radnika. Izdvajanjem Poslovnog centra u PG u 2013. broj radnika matice smanjen je za 794, a pripajanjem ŽU-a u 2013. broj radnika povećan je za 28. Ostale promjene odnose se na prirodnu fluktuaciju radnika. U skladu s 3. aneksom KU-u tijekom 2013. nije se provodilo otkazivanje ugovora o radu iz poslovno uvjetovanog otkaza. Smanjenje broja radnika uz poticajne mjere nastaviti će se u razdoblju provedbe Programa restrukturiranja.

### OSIGURANJE NOVCA ZA REALIZACIJU PLANA U 2013.

#### Dugoročni kredit od 650 milijuna kuna

Dana 30. srpnja 2013. potpisan je ugovor o kreditu, a Ministarstvo financija je 31. srpnja 2013. izdalo jamstvo za kredit namijenjen za financiranje aktivnosti na održavanju željezničke infrastrukture i



upravljanje prometom (redovito poslovanje). Kredit je aktiviran u kolovozu.

#### Dugoročni kredit od 1,005 milijardi kuna

Namjena tog kredita jest osigurati sredstava za projekte modernizacije i izgradnje željezničke infrastrukture u 2013. godini. Nakon što je proveden pregovarački postupak javne nabave sa zajednicom ponuditelja Erste&Steiermarkische bank d.d. i Sberbank d.d. (u kojoj Erste&Steiermarkische bank d.d. sudjeluje s iznosom od 605,3 milijuna kuna u protuvrijednosti EUR, a Sberbank d.d. s iznosom od 400 milijuna kuna u protuvrijednosti EUR) te nakon što su tijela Društva i Vlade RH dala suglasnost na kreditno zaduženje i izdavanje državnog jamstva, dana 27. prosinca 2013. sa zajednicom ponuditelja potpisan je ugovor o kreditu te je 30. prosinca 2013. uplaćena prva tranša kredita.

#### Dugoročni kredit od 40 milijuna eura

Namjena ovog kredita je financiranje Projekta modernizacije HŽI-a odnosno nabave strojeva za održavanje kolosijeka te pružanje po-

drške provedbi Programa restrukturiranja. Nakon što je dobivena suglasnost na kreditno zaduženje uz državno jamstvo, dana 16. prosinca 2013. s kreditorom Europskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD) potpisani su Ugovor o zajmu i Ugovor o jamstvu. Budući da je riječ o međunarodnome ugovoru, slijede ratifikacija Ugovora na Saboru RH te njegova objava u Narodnim novinama, nakon čega će ugovor biti operativan.

#### Dugoročni kredit od 250 milijuna kuna

Financiranje troškova zbrinjavanja viška radnika u 2012. i 2013. u iznosu od 250 milijuna kuna predviđeno je iz bankovnog kredita putem otvorenog postupka nabave. No, budući da na otvaranje ponuda 18. travnja 2013. nije pristigla ni jedna ponuda, u prosincu je pokrenut pregovarački postupak javne nabave s Privrednom bankom Zagreb. Postupak pregovaranja je u tijeku.

### PLANOVI POSLOVANJA I FINACIJSKO RESTRUKTURIRANJE

Uprava HŽI-a je 12. prosinca 2013. donijela Odluku o utvrđivanju prijedloga Plana poslovanja HŽI-a za razdoblje od 2014. do 2018. te prijedloga Plana poslovanja HŽI-a za 2014. godinu. Nadzorni odbor Društva je 19. prosinca 2013. dao suglasnost na utvrđene prijedloge planova poslovanja. Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u svojstvu Skupštine Društva donio je 27. prosinca 2013. Odluku o donošenju Plana poslovanja HŽ Infrastrukture za razdoblje 2014. – 2018. i Odluku o donošenju Plana poslovanja HŽ Infrastrukture za 2014. godinu. U skladu sa Zakonom o željeznici (NN 94/2013. članak 8. stavak 4.), Plan poslovanja HŽI-a za razdoblje od 2014. do 2018. dostavljen je Ministarstvu financija na suglasnost, koja se očekuje uskoro. Plan je израđen u skladu s Ugovorom o upravljanju željezničkom infrastrukturom zaključenim između RH, zastupane po Vladi RH, kao vlasnika i HŽI-a kao upravitelja infrastrukture na temelju čl.18. Zakona o željeznici.

#### Financijsko restrukturiranje

U cilju financijskog restrukturiranja Uprava HŽI-a donijela je odgovarajuće odluke kojima će se provesti jednokratne mjere korekcije vrijednosti i strukture bilance. U skladu sa Zakonom o željeznici (NN 94/13, članak 65. stavak 6) HŽI je 30. kolovoza 2013. putem Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture predložila preuzimanje dugoročnih kreditnih zaduženja HŽI-a namijenjenih za financiranje investicija u željezničku infrastrukturu u javni dug RH. Vlada RH donijela je 27. prosinca 2013. Odluku o davanju suglasnosti za preuzimanje duga društva HŽ Infrastruktura, temeljem danih jamstava i neplaćenih obveznih davanja dužnika, povećanjem kapitala javnog dobra. Odlukom su preuzeta tri kredita namijenjena za financiranje investicija u željezničku infrastrukturu, i to kredit Privredne banke Zagreb u iznosu 27 milijuna eura, kredit Zagrebačke banke u iznosu 88 milijuna eura i kredit Zagrebačke banke u iznosu 450 milijuna kuna.

Za konačno financijsko restrukturiranje HŽI-a bit će potrebno riješiti status kredita koji su prethodnih godina ugovoreni uz državno jamstvo zbog nedostatnih sredstava u državnom proračunu za financiranje redovitog poslovanja odnosno za financiranje održavanja željezničke infrastrukture, organiziranje i regulaciju željezničkog prometa te upravljanje HŽI-om.

U cilju uravnoteženja prihoda i rashoda u 2012. i 2013. te financijskog konsolidiranja redovitog poslovanja, Uprava HŽI-a je 30. travnja 2013. donijela odluku kojom je Skupštini Društva predložila da Vladi RH na odlučivanje uputi prijedlog o donošenju odluke o namjeri preuzimanja kreditnih obveza kojima je financirano redovito poslovanje Društva, i to kredit OTP banke u iznosu 170 milijuna kuna, kredit Erste&Steiermarkische banke d.d. u iznosu 650 milijuna kuna te kredit u postupku ugovaranja za financiranje otpremnina u iznosu 250 milijuna kuna. Skupština je dala suglasnost na tu Odluku Uprave.



EU-ovi fondovi

## Pokrenuti natječaji za dva europska projekta

**HŽ Infrastruktura objavila je natječaj za radove na izgradnji nove željezničke pruge za prigradski promet Gradec – Sv. Ivan Žabno te za izradu projekata za modernizaciju i obnovu dvokolosiječne pružne dionice Okučani – Vinkovci.**

HŽ Infrastruktura kao najveći korisnik sredstava iz EU-ovih fondova u RH, u sklopu Operativnog programa Promet 2007. – 2013., objavila je 23. prosinca 2013. poziv za nadmetanje za projekt izgradnje pruge za prigradski promet Gradec – Sv. Ivan Žabno. Projekt se planira sufinancirati iz Europskog fonda za regionalni razvoj (ERDF). Dakle, nakon više od 40 godina gradit će se nova pruga za prigradski željeznički prijevoz, koja će biti duga 12,2 km, s pripadajućim stajalištima i novim kolodvorom Gradec. Rekonstrukcija postojeće kolodvora Sveti Ivan Žabno te izvedba signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja u skladu je sa zahtjevima za željezničke pruge od važnosti za lokalni prijevoz. U kolodvoru Gradec odvajati će se od postojeće magistralne željezničke pruge na mediteranskome koridoru osnovne mreže, nekadašnjem B-ograncu V. paneuropskoga koridora državna granica

– Botovo – Dugo Selo, a priključit će se na postojeću prugu Križevci – Bjelovar – Kloštar u kolodvoru Sveti Ivan Žabno. Pruga je projektirana za brzinu od 120 km/h (s izuzetkom prvog luka iza stajališta Gradec koji je projektiran za brzinu od 100 km/h) i za osovinsku masu od 22,5 t i 8 t/m.

Okvirna vrijednost projekta iznosi 205 milijuna kuna, radovi na izgradnji pruge trebali bi početi u listopadu 2014., a završetak je predviđen u prosincu 2016. godine.

HŽ Infrastruktura objavila je 2. siječnja 2014. i poziv za nadmetanje za izradu projekata za modernizaciju i obnovu na dvokolosiječnoj pružnoj dionici Okučani – Vinkovci. Procijenjena vrijednost projekta iznosi 91,65 milijuna kuna i sufinancirat će se također iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Ta pružna dionica duga 131,3 km sastavni je dio osnovne EU-ove prometne mreže, nekadašnjeg X. paneuropskoga prometnog koridora.

Projektom će biti obuhvaćena obnova i modernizacija kompletne željezničke infrastrukture na toj dionici, odnosno svih infrastrukturnih podsustava (obnova gornjega i donjega pružnog ustroja, zamjena 23 mosta novim konstrukcijama, denivelacija 23 i ukidanje 13 željezničko-cestovnih prijelaza, rekonstrukcija 12 kolodvora i 13 stajališta te rekonstrukcija kontaktne mreže i signalno-sigurnosnog i telekomunikacijskog podsustava).

/ Piše: Hrvoje Dečak  
/ Foto: Branimir Butković

Odjel upravljanja kvalitetom

## Radnici trebaju biti upoznati sa sustavom upravljanja kvalitetom

**Magistar prometnih znanosti Dražen Kaužljar šef je Odjela upravljanja kvalitetom u Uredu Uprave HŽ Infrastrukture. Rođen je u Sisku, a odrastao u Jasenovcu. Bio je dobrovoljac Domovinskog rata 1991. i 1992. godine. U Hrvatskim željeznicama je od 1992., a na čelu Odjela upravljanja kvalitetom zadnjih godinu i pol. Oženjen je Tanjom i imaju 14-godišnjeg sina Nikolu. U slobodno vrijeme bavi se trčanjem i malim nogometom, a i predsjednik je JAK-a, atletskog kluba iz Jasenovca. Bavi se i istraživačkim radom, stručnim i znanstvenim, te povremeno djeluje kao gost predavač. Glavna tema njegova istraživačkog rada jest vozni red kao plan prometa vlakova u uvjetima podjele jedinstvenoga željezničkog sustava.**

/ Zbog čega je upravljanje kvalitetom važno?

/ Sustav upravljanja kvalitetom osobna je iskaznica poduzeća, pogotovo prema partnerima i korisnicima usluga. On je podloga za bolje upravljanje procesima, proizvodima, resursima pa i za veću razinu zadovoljstva svih zaposlenika. Ta norma primjenjuje se kroz osam principa upravljanja kvalitetom kako bi se ostvarili ciljevi kvalitete HŽ Infrastrukture. Ti principi su: usmjerenost na korisnike usluga, odgovornost vodstva, uključivanje ljudi, procesni pristup, sustavni pristup upravljanju, kontinuirano poboljšanje, činjenični pristup donošenju odluka te obostrano koristan odnos s dobavljačima. Osim radnika unutar Odjela upravljanja kvalitetom, u poduzeću se provedbom zahtjeva norme HR EN ISO 9001 bave članovi timova za kvalitetu te svaki radnik prema svojem djelokrugu rada. Bez njihova udjela ovako organizacijski mali odjel ne bi mogao uspješno odraditi postavljene zadatke.

HŽ Infrastruktura usvojila je sustav upravljanja te je 2011. certificirana prema normi HR EN ISO 9001. Zadnje dvije godine uspješno prolazimo periodične audite (neovisne kontrole) certifikacijske kuće, a krajem 2014. ističe trogodišnji certifikat koji će trebati obnoviti. Stoga je tijekom ove godine planiran niz aktivnosti kako bismo se što bolje pripremili za produljenje certifikata – recertifikaciju sustava upravljanja kvalitetom.

/ Čime se bavi Odjel upravljanja kvalitetom?

/ Norma HR EN ISO 9001 je alat Uprave Društva u provedbi sustava upravljanja, a zadaća Odjela upravljanja kvalitetom jest pripremanje svih potrebnih aktivnosti kako bi se uspostavljeno sustav upravljanja održavao i poboljšavao. Sustavni pristup upravljanja kvalitetom temelji se na Demingovu, odnosno PDCA krugu, koji obuhvaća četiri faze procesa – planiranje, provedbu, provjeru i poboljšanje.





Dražen Kaužljar

U fazi planiranja ključne su aktivnosti na uspostavi politike i ciljeva kvalitete izradi godišnjih operativnih planova i programa za njihovu provedbu. Ti planovi obuhvaćaju i godišnje programe audita kojim se omogućuje neovisan nadzor nad procesima i sustavima.

Sustav upravljanja kvalitetom provjeravaju auditorski timovi u kojima su radnici Odjela upravljanja kvalitetom, ali i radnici iz drugih organizacijskih jedinica. Najšira suradnja u tom području jest sa Sustavom upravljanja sigurnošću. Rezultati analiza objedinjuju se za jednu od ključnih aktivnosti, a to

je preispitivanje provođenja odluka Uprave Društva iz područja sustava upravljanja kvalitetom. Faza poboljšanja sustava upravljanja kvalitetom temelji se na pokretanju popravnih i preventivnih radnji u cilju otklanjanja uzroka i mogućih uzroka i posljedica utvrđenih nesukladnosti. Te se radnje odnose na sam sustav upravljanja kvalitetom, ali i na sve druge uspostavljene sustave u poduzeću.

Kako bi se provedba sustava upravljanja kvalitetom provodila što učinkovitije u svim organizacijskim jedinicama, Odjel upravljanja kvalitetom svake godine organizira ciljane edukacije.

#### / Kada je uspostavljen sustav upravljanja kvalitetom i zašto je trebalo toliko vremena da se provede certifikacija?

/ Sustav upravljanja kvalitetom uspostavljen je u HŽ Infrastrukturi krajem 2011. godine. Norma HR EN ISO 9001 skup je procesa najbolje prakse dotadašnjih iskustava, što znači da su određeni sustavi upravljanja postojali i prije, a to stariji željezničari dobro znaju još iz vremena tradicionalne željeznice. Norma HR EN ISO 9001 ponajprije je primijenjena radi unapređenja postojećih sustava. Nažalost, u mnogim poduzećima dogodilo se da je uspostavljeno više paralelnih sustava upravljanja koji međusobno nisu bili usklađeni. Zbog toga se od ljudi koji su već dugi niz godina u području upravljanja kvalitetom može čuti kako je do pune uspostave sustava potrebno i do deset godina. Sustav se počeo uspostavljati 2001. godine, a u tome vremenskom okviru počela su ga uspostavljati željeznička poduzeća. Nasreću, HŽ Infrastruktura provela je i postupak certificiranja te je u ovoj godini jedna od njezinih ključnih zadaća daljnje usklađivanje s postojećim sustavima upravljanja.

#### / Što je sustav upravljanja kvalitetom donio u poslovanju?

/ HŽ Infrastruktura često prolazi promjene zbog prilagođavanja europskim direktivama i zahtjevima proizizilima iz zakonskih akata. Te promjene nisu uvijek bile popraćene internim aktima te je došlo do odstupanja između pisanih postupaka kojima se reguliraju radni procesi i provedbe procesa. Usvajanjem dokumentacije sustava upravljanja kvalitetom postavljeni su temelji za prevladavanje takvog stanja. Dio vlasnika procesa već je prihvatio pozitivna rješenja sustava upravljanja kvalitetom te se u 2014. planiraju aktivnosti na unapređenju dokumentacije sustava kako bi se utvrđene nesukladnosti otklanjale još učinkovitije.

Znatan pomak vidljiv je i u praćenju zadovoljstva korisnika usluga. Prve godine izrađene su početne analize, a sada se sve izravnije surađuje s prijevoznicima te se pokušavaju dobiti što točnije informacije o krajnjim korisnicima željezničkih usluga. U tome području veliki su dio aktivnosti odradili i radnici Korporativnih komunikacija. Analizama

pronalazaka vanjskih i unutarnjih audita Odjel upravljanja kvalitetom je u više navrata koordinirao između organizacijskih jedinica kako bi se utvrđena odstupanja što bolje otklonila. Zadnje dvije godine izrađene su detaljne analize Preispitivanja provođenja odluka Uprave Društva u kojima je niz konkretnih izlaznih rezultata za unapređenje poslovanja. Te analize pohvalio je auditorski tim certifikacijske kuće. HŽ Infrastruktura ima prolaznu ocjenu tri, a najviša je pet, dakle postoji još dosta prostora za unapređenje sustava upravljanja.

#### / Kako se i koliko često provjerava sustav upravljanja kvalitetom?

/ Sustav upravljanja kvalitetom provjerava se internim i vanjskim auditima. Godišnjim programom audita planira se provedba internih audita koji traju veći dio godine, dok se vanjski audit provodi krajem godine. U godišnjem programu audita se, osim organizacijskih jedinica, utvrđuje i ciljno područje auditiranja. Ciljna područja se ponajprije utvrđuju na temelju prepoznatih odstupanja u analizama izrađenima za prethodna razdoblja. Zbog toga se nakon provedbe Godišnjeg programa audita izrađuje detaljna analiza nalaza audita. Zaključci tih analiza su i dio Preispitivanja provođenja odluka Uprave Društva.

Posebnost auditorskih timova jest to što svi auditori ne moraju biti iz Odjela upravljanja kvalitetom, već mogu biti iz bilo koje organizacijske jedinice HŽ Infrastrukture, uz uvjet da je osigurana neovisnost u području auditiranja. To je čak i poželjno, i to iz više razloga. S jedne strane nema potrebe za sistematiziranjem velikog broja radnika u Odjelu upravljanja kvalitetom, a s druge strane auditori iz drugih organizacijskih jedinica na taj način bolje upoznaju kako sustav upravljanja u poduzeću funkcionira te kako pozitivna rješenja mogu primijeniti i u svojim organizacijskim jedinicama.

#### / Planira li se usvajanje još kojeg sustava upravljanja, tim više što i manje željezničke tvrtke imaju po nekoliko usvojenih ISO standarda?

/ Za usvajanje drugih sustava upravljanja nije mjerodavan Odjel upravljanja kvalitetom, ali većina europskih željezničkih poduzeća ima uspostavljene sustave upravljanja okolišem (ISO 14001) i upravljanja zaštitom zdravlja i sigurnosti na radu (ISO 18001). HŽ Infrastrukturi kao poduzeću od šireg javnog interesa za Republiku Hrvatsku u bližoj budućnosti bi moglo biti zanimljivo, pa i potrebno integrirati sustave upravljanja te uspostaviti društveno odgovorno poslovanje.

#### / U kojoj su mjeri radnici svjesni značenja usvajanja sustava upravljanja kvalitetom?

/ Većina radnika u velikoj je mjeri svjesna značenja sustava upravljanja, ali ne i značenja usvajanja sustava upravljanja kvalitetom. U zadnje dvije godine rada na ovim poslovima vidio sam da im sustav upravljanja nije toliko odbojan, koliko im je još uvijek nepoznanica. Danas rijetko koje željezničko poduzeće nije certificirano prema normi HR EN ISO 9001 i gubitak certifikata stavio bi nas na margine europskih željezničkih pravaca i tokova. Najbolji i jedini način da se takvo stanje promijeni jest strpljivo i trajno educiranje ljudi o sustavima upravljanja kvalitetom i prezentiranje prednosti u njihovu svakodnevnom radu i provedbi procesa.

#### / Koji zadatci očekuju Odjel upravljanja kvalitetom u budućnosti?

/ Ova je godina vrlo važna za HŽ Infrastrukturu upravo zato jer treba poduzeti sve da se osigura produljenje certifikata. U tome cilju je u suradnji s članovima tima za kvalitetu izrađen Operativni plan provedbe Politike kvalitete za 2014. u kojemu su detaljno razrađeni svi zadatci. To su osuvremenjivanje politike i ciljeva kvalitete, unapređenje praćenja zadovoljstva korisnika, usklađivanje Pravilnika HŽI-650 i dokumentacije sustava upravljanja kvalitetom, pokretanje popravnih i preventivnih radnji (do sada je to bila bolna točka sustava), edukacija vezana uz audit upravljanja rizicima te pokretanje aktivnosti usmjerenih na utvrđivanje postupka za praćenje provedbe proizvoda HŽ Infrastrukture. Tu je i postupak za izvješćivanje o društveno odgovornome poslovanju, kao i izrada postupka za ocjenu dobavljača koji ne podliježu procesu javne nabave. Uglavnom, pred nama je još jedna aktivna poslovna godina!

Pogon Bjelovar

## Poslovanje u novim uvjetima

Proces pripajanja bjelovarske radionice RŽV-u Čakovec dovršen je u travnju prošle godine. Iako je to pripajanje, pogotovo u Bjelovaru, dočekano s dosta skepse, proces je uspješno završen. Smanjen je broj radnika, poslovni procesi su pojednostavljeni i prošlu je godinu Pogon Bjelovar poslovao pozitivno. Uz ostalo, to je potvrdilo održivost projekta pripajanja.



Renato Frančić, šef Pogona Bjelovar

U travnju prošle godine Radionica željezničkih vozila (RŽV) Čakovec dovršila je proces preuzimanja nekadašnje tvrtke Remont željezničkih vagona (RŽV) Bjelovar. Od tada RŽV Čakovec ima dva pogona – u Čakovcu i Bjelovaru. Premda je spajanje izazvalo dosta skepse, osobito u Bjelovaru, pokazalo se da te dvije tvrtke mogu poslovati kao jedno poduzeće. I što je najvažnije, u Bjelovaru je održana proizvodnja i sačuvano je 98 radnih mjesta.

Šef Pogona Bjelovar je Renato Frančić, koji je odlučio prihvatiti izazov i iz Čakovca preseliti u Bjelovar:

/ Drugog načina nije bilo. Ovdje smo zatekli dosta dubioza i bilo je neophodno riješiti zaostale probleme, ustaliti poslovanje i postići da donedavno dvije tvrtke koordinirano djeluju kao jedna.

U RŽV-u Čakovec počeo sam raditi 1994. i osamnaest sam godina s posla dolazio kući. Tako sam navikao, a tako je navikla i moja obitelj, supruga Gabrijela i kćeri Ema i Laura.

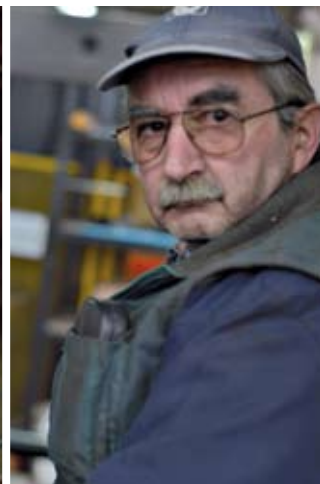
U Čakovcu sam bio poslovođa, puno toga sam prošao i u dogovoru s direktorom RŽV-a Čakovec Draženom Vidovićem došao sam u Bjelovar. Ovdje se nije smjelo eksperimentirati i isprobavati, a budući da sam u Čakovcu prošao dosta stepenica u proizvodnji, činilo nam se da bi to bilo dobro rješenje.

Osobno mi je to izazov. Napredovao sam, ali nisam doma. Općenito je to u Međimurju tradicija. U svemu tome imao sam podršku obitelji. Istina je da se za tvrtku mora živjeti, bez toga ne ide – rekao je Frančić.

RŽV Bjelovar imao je uhodane poslove koje je obavljao za vlasnika HŽ Cargo te za HŽ Putnički prijevoz, Pružne građevine i INA-u. Ti poslovi su nastavljeni, a prihvaćaju se poslovi i za vanjske naručitelje.

/ S našim alatima i majstorima u području obrade metala možemo puno toga napraviti. Javljaju se vanjski naručitelji i te poslove prihvaćamo. Tu nije riječ o poslovima koji donose velike iznose, no kada se zbroji više poslova, sve dobiva svoj smisao. Poslovanje ne bi trebalo ograničiti na željeznicu jer ima još dosta srodnih poslova koji se mogu raditi – komentirao je Renato Frančić.

Uoči spajanja dvaju poduzeća vladali su strah i sumnja. RŽV Čakovec je i izvan željezničkih krugova prepoznat kao uspješno poduzeće. Bilo samostalno, bilo kao kooperant, ta je tvrtka sudjelovala u više vrlo atraktivnih projekata. S druge strane, RŽV Bjelovar imao je uhodane poslove, no nije uspijevaao konsolidirati poslovanje. Zbog toga je dosta radnika prihvatilo ponuđene otpremnine i napustilo



poduzeće, a govorilo se i o tome da će strojevi biti preneseni u Čakovec te da će taj projekt propasti.

/ Cijelo vrijeme bio je prisutan strah. Bili smo svjesni prednosti Čakovca, no isto tako treba istaknuti da i u Bjelovaru postoje neke prednosti. Na kraju nismo ništa uzeli, već smo kupili kompresor za sačmarenje i nabavili dosta alata. Tijekom 2014. uložiti ćemo u grijanje proizvodnih hala, a radnike ćemo slati na stručna usavršavanja, što će pridonijeti boljem poslovanju. U Bjelovaru se niz godina servisiraju *fiati* za HŽ Putnički prijevoz, a ovdje je i jako dobra linija za osovine, što u Čakovcu nismo imali. Ono što smo planirali uspjeli smo i ostvariti te smo prošlu godinu u Bjelovaru poslovali pozitivno. Smanjili smo broj zaposlenih i postavili jednostavniju organizaciju. Pokazalo se da možemo opstati i pozitivno poslovati.

Sada imamo samo dva odjela, a kao jedinstveno poduzeće radimo na dvije lokacije – rekao je Frančić.

Složeniji poslovi zajednički se odrađuju na dvije lokacije. Dio poslova na novogradnjama koji se obavlja u Čakovcu, sada se odrađuje i u Bjelovaru.

/ Bjelovarski pogon sudjelovao je u izradi kotlova za INA-u. Ovdje je, kao dio kompletnog održavanja teške motorne drezine za Pružne građevine, rađen motor, a ostatak je odrađen u Čakovcu. Prema potrebi, naši radnici odlaze na ispomoć iz jednog u drugi pogon. Može se reći da u cijelosti djelujemo kao jedna tvrtka. Naša je poslovna filozofija obaviti posao što kvalitetnije i na vrijeme.

Kolodvor Bjelovar

## Puno više od tzv. kozmetičkih zahvata

**Željeznički kolodvor u Bjelovaru obnovljen je doslovno iz temelja. Voda koja je godinama prekrivala podrumске prostorije prouzrokovala je više štete nego što se to očekivalo te je obnova zahtijevala vrlo složene zahvate, a otvaranjem jednog problema trebalo je riješiti i one koji su se nadovezivali na njega.**



Antun Kolarić, šef kolodvora Bjelovar

Iako je na prvi pogled željeznički kolodvor u Bjelovaru izgledao solidno, pravo stanje bilo je zabrinjavajuće. Povodom otvorenja pruge od Bjelovara i Kloštra za promet, organiziranom u povodu Dana Hrvatskih željeznica 1995. godine, obnovljena je i kolodvorska zgrada. Bila je riječ ponajprije o tzv. kozmetičkome zahvatu u sklopu kojega je obojeno pročelje. Tada su uređeni park i okoliš kolodvora.

Kada je 20. kolovoza 1999. u Bjelovar na radno mjesto šefa kolodvora došao Dragutin Kolarić, zatekao je solidno uređen prostor. No 2002. voda je počela pomalo

prodirati u podrum. Nastojanja da se nešto učini nisu davala rezultate, a tri godine kasnije voda je naglo poplavila cijeli podrum. Objektivno gledajući, bio je to velik problem od samog početka, no ništa se nije poduzimalo da bi se on otklonio. Ipak, nastavilo se s uređenjem kolodvora te su 2008. uređeni čekaonica te putnička i kolodvorska blagajna. Najavljene su kvalitetnije željezničke veze prema Zagrebu, obećano je uređenje perona, a voda je i dalje radila veliku štetu prodirući u temelje i zidove. U radnim prostorijama počeo se dizati parket.

Projekt sanacije počeo se provoditi 2010. godine, ali nedostatak novca odgađao je radove. Kada su se prošle godine radovi konačno počeli izvoditi, pokazalo se da su problemi veći nego što se to mislilo. Naime, pokazalo se da je voda napravila doista veliku štetu. Na jedan problem nadovezivao se drugi i pošto je zemlja iskopana do dubine koja je sezala ispod temelja, pokazalo se da je oko kolodvorske zgrade potrebno kopati pojas u širini tri metra. Nakon što su postavljene pumpe, isušeni su temelji i postavljena je drenaža. Voda je očito bila problem i tijekom gradnje kolodvora. Pokazalo se

da u podrum svakodnevno prodire do 60 kubika vode. Situacija nije dozvoljavala da se voda iz podruma ispumpa i zabetonira, već je nakon postavljanja drenaže trebalo ugraditi dvije pumpe i sabirne bazene. Kada se počelo kopati oko kolodvora, pokazalo se i to da je vodovodna cijev bila puknuta na devet mjesta. Nije bilo drugog rješenja nego sagraditi novi vodovod i kanalizaciju. Budući da je kapilarna vlaga iz temelja prodrla u zidove, bilo je neophodno urediti interijer i ugraditi sustav za zaštitu od vlage. Potom su uređeni okoliš i prostor ispred kolosijeka te je sagrađen peron. Na proljeće treba još samo urediti pročelje. Sadašnju svijetloplavu boju zamijenit će izvorna smeđa boja.

Vlakovi od Bjelovara do Zagreba, ovisno o njihovu rangu i o tome presjeda li se u Križevcima, voze od 80 do 100 minuta. Remont pruge od Zagreba do Dugog Sela i kašnjenja vlakova doslovno su prepolovili broj putnika. To Dragutina Kolarića nije iznenadilo:

/ Kasnilo se po 70 minuta. Ljudi koji rade kod privatnika nisu si mogli priuštiti takva kašnjenja i našli su zamjenski prijevoz. Preostali su nam đaci i radnici koji rade u blizini. Putnici se polako vraćaju. Ipak ljudi primjećuju da su naši vlakovi dotrajali, da se u jednim ne grijeje, a da se u drugima grijeje prejako. Kada se tome pridoda i činjenica da prijevozne karte nisu jeftine, putnici su nezadovoljni.

Još kao dječak Dragutin Kolarić znao je gdje želi raditi. Zaposlivši se na željeznici 1977. godine, nastavio je stopama oca Mirka koji je bio prometni kontrolor u Sekciji Zagreb 1. Danas i njegova supruga Višnja radi kao kolodvorski blagajnik. Kćeri Suzana i Marija odlučile su se za »civilna« zanimanja.

Šef kolodvora Bjelovar nadležan je gotovo za cijelu prugu od Križevaca do Kloštra na podravskoj pruzi, odnosno od Poljanke (prvog stajališta iza Križevaca) do Paulovca (tunela ispred Kloštra). Osim stajališta Cirkvena gdje radi prodavač karata, sva ostala stajališta nisu zaposjednuta te su, nažalost, devastirana.

/ Tome, nažalost, nema pomoći. Čim obojimo prostor, već drugi dan su imena po zidovima – komentirao je Kolarić.

Nedaleko od Bjelovara, u stajalištu Rovišće započeta je temeljita rekonstrukcija kompletnog prostora. Sagrađen je stotinu metara dug peron, uređeni su i asfaltirani pristupni putovi. Taj dio posla odradila je HŽ Infrastruktura, a Općina Rovišće uredit će okoliš i parkiralište. Tučenac koji je ostao nakon remonta pruge željeznica je donirala i tako potpomogla gradnju parkirališta.

/ Zadovoljstvo mi je da konačno, nakon niza godina truda i muke, vidim kako se nešto ipak kreće. No ono što svi željno iščekujemo jest gradnja pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno. Taj dugo očekivani spoj s magistralnom prugom prekinut će prometnu izolaciju ovoga kraja i Bjelovar približiti Zagrebu na pedesetak minuta vožnje – rekao je Kolarić.



Pregled zbivanja tijekom 2013.

## Radilo se puno na svim stranama

**Budući da je nakon dvadesetak godina hrvatska država kao vlasnica željezničke infrastrukture u Hrvatskoj napokon shvatila da bez dobrih, brzih i suvremeno opremljenih pruga učinkovit željeznički promet kao okosnica i pokretač razvoja cjelokupna gospodarstva nije moguć, u posljednje dvije godine u domaću željezničku infrastrukturu počelo se ulagati znatno više nego godinama prije. U ovome članku donosimo pregled drugih poslovnih zbivanja tijekom 2013.**

### Siječanj 2013.

Da bi pripremila prijedlog za što bolje usklađivanje investicijskih planova i poboljšanje poslovne učinkovitosti javnih poduzeća i ustanova koje znatno pridonose provedbi javnih investicija u Hrvatskoj, Vlada RH na sjednici održanoj 3. siječnja donijela je odluku o osnivanju Radne skupine za javne investicije. Za njezina voditelja postavljen je dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture, a među 22 njezina člana imenovan je i Darko Peričić.

Velike količine snijega, koji je tijekom siječnja padao u dva navrata, izazvale su brojne poremećaje u svim granama prometa, pa tako i u željezničkom. Uz tim kritičnim razdobljima u željezničari su poduzimali sve da pruge ostanu prohodne. Poteškoće su izazvale i dvije eksplozije u Zagrebu zbog čijega je očevida policija stanovito vrijeme zaustavila željeznički promet.

Početak siječnja Uprava je donijela prijedlog poslovnog plana, a Skupština društva krajem mjeseca prihvatila poslovni plan HŽ Infrastrukture za 2013. U posljednjih petnaestak godina bio je to jedan od rijetkih slučajeva da se poslovni plan donese odmah na početku godine.

Dana 13. siječnja Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI) svečano je obilježilo 20. obljetnicu osnutka i polodonosna djelovanja.

Dana 31. siječnja predstavljena su dva projekata sufinancirana sredstvima iz EU-ova prepristupnog fonda IPA. Riječ je o projektima »Priprema projekata i druge projektne dokumentacije za rekonstrukciju i izgradnju pruge/drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac - Karlovac« i »Priprema projekta i druge projektne dokumentacije za izgradnju nove dvokolosiječne pruge na dionici Goljak - Skradnik«.

### Veljača 2013.

Dana 7. veljače Uprava HŽ Infrastrukture donijela je nacrt Pravilnika o organizaciji društva HŽ Infrastruktura d.o.o. Najvažnije promjene u prijedlogu novog pravilnika bile su izdavanje Poslovnog centra održavanja i građenja pruga te organizacija neophodna dijela djelatnosti koje će ostati u HŽ Infrastrukturi u sklopu građevinskoga infrastrukturnog podsustava.

U suradnji s HŽ Infrastrukturuom Hrvatsko društvo željezničkih inženjera pokrenulo je niz rasprava na lokalnoj razini o planiranim i infrastrukturnim projektima. Prva rasprava o izazovima i mogućnostima modernizacije riječkoga željezničkog smjera 27. veljače u riječku gradsku vijećnicu privukla je velik broj sudionika.

Nakon što je proveden javni natječaj, HŽ Infrastruktura je sa samoborskom tvrtkom DIV potpisala ugovor o nabavi 4450 željezničkih čeličnih pragova, koji će se ugraditi u tunelima gdje je potrebno sniziti visinu kolosijeka.

### Ožujak 2013.

Zbog izvedbe završnih radova na zamjeni zastarjela i dotrajala elektromehaničkog SS-uređaja suvremenim elektroničkim uređajem od 1. do 11. ožujka Zagreb GK bio je potpuno zatvoren za promet. Za to vrijeme u suradnji sa Zagrebačkim električnim tramvajem i putničkom agencijom Croatia express u Zagrebu je bila uvedena posebna regulacija željezničkog prometa. Promet se odvijao do Zagreb ZK, stajališta Maksimir te kolodvorâ Zagreb-Borongaj i Zagreb-Resnik, a između njih putnici su bili prevoženi tramvajima i autobusima.

U sklopu radova na obnovi zagrebačkoga željezničkog prstena 13. ožujka počela je izvedba su pripremnih radova, a 18. ožujka izvedba remonta dionice Zagreb Glavni kolodvor - Zagreb-Klara (6,5 km) na pruzi Zagreb - Sisak - Novska. Vrijednost radova iznosi 80 milijuna kuna, a vlakovi na obnovljenoj dionici voze brzinom od 90 km/h. Krajem ožujka počela je izvedba rekonstrukcije kolodvora Sisak.

### Travanj 2013.

Presudom Vrhovnog suda Republike Hrvatske donesenom 3. travnja 2013. okončan je sudski postupak što ga je pokrenuo Sindikat infrastrukture HŽ. U skladu s tom presudom Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o. nema obvezu isplatiti razliku u plaći od šest posto, za što bi, prema procjenama, za sve radnike HŽ Infrastrukture d.o.o. bilo potrebno smoći od 150 do 170 milijuna kuna.

U organizaciji časopisa »Banka« 9. travnja u dvorani Hrvatskoga novinarskog društva u Zagrebu održana je tribina na temu restrukturiranja javnih poduzeća. Zanimanje javnosti za tu temu bilo je golemo pa je dvorana bila ispunjena do posljednjeg mjesta. Nakon uvodna izlaganja 90 posto vremena tijekom rasprave bilo je posvećeno željeznici.

Mjesec travanj bio je u znaku završetka nekoliko velikih projekata HŽ Infrastrukture. Kraju se privodi 1. faza radova na kapitalnome remontu Zagreb - Klara te su završeni radovi na izgradnji stajališta Karlovac-Centar. Nakon tri godine obustave željezničkog prometa za promet je otvorena pružna dionica Daruvar - Sirač, a pri kraju je i remont dionice Požega - Velika, gdje se vozna brzina vlakova sa svega 20 km/h podiže na 60 km/h.

Na dionici Okučani - Novska, koja se nalazi na magistralnoj pruzi Novska - Tovarnik - državna granica sa Srbijom, nastavljeni su radovi započeti u jesen prošle godine. Ukupna vrijednost radova iznosi oko 40 milijuna eura, od čega 85 posto nepovratnih sredstava osigurava EU iz prepristupnog fonda IPA.

### Svibanj 2013.

Tijekom dvodnevna službenog posjeta Hrvatskoj Siim Kallas, potpredsjednik Europske komisije i povjerenik za promet, 2. svibnja na Zagreb Glavnom kolodvoru otkrio je spomen-ploču u povodu završetka radova u sklopu projekta IPA Signalno-sigurnosni uređaj na Zagreb Glavnom kolodvoru.

Radove na kapitalnom remontu, koji su počeli 18. travnja na dionici između kolodvora Zdenčina i Jastrebarsko te na željezničko-cestovnome prijelazu u Donjem Desincu, 9. svibnja obišli su Darko Peričić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, sa suradnicima i Zvonimir Novosel, gradonačelnik Jastrebarskoga, u pratnji lokalnih dužnosnika. Na gradilištu su imali prigodu uvjeriti se u tijek radova koji se izvode na 7,6 km pruge.

Proces restrukturiranja, statusne promjene, ulaganja u infrastrukturu te zahtjevi sindikata bili su glavne teme konferencije za novinare koju je 13. svibnja priredila Uprava HŽ Infrastrukture.

Dana 15. svibnja u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture RH održan je sastanak ministra Siniše Hajdaša Dončića, uprava željezničkih tvrtki te pet željezničkih sindikata. Tema sastanka bila je

poprovedba restrukturiranja željezničkih poduzeća, ulaganje triju milijardi eura u modernizaciju željezničkog sustava te odlučnost vlasti da se prestane s praksom kupovanja socijalnog mira na željezni nezarađenim novcem.

### Lipanj 2013.

Tijekom lipnja intenzivno su se izvodili remontni radovi. Posebice valja spomenuti remont dionice od Zdenčine do Jastrebarskoga te dionice od Skrada do Moravicâ. Planiranim tempom izvodili su se radovi na kapitalnom remontu dionice od Novske do Okučanâ, kao i u kolodvorima Sisak i Beli Manastir.

Lokalnim zajednicama presudna je ponovna uspostava prometa na prugama na kojima je promet bio obustavljen prije tri godine, kao i obnova prugâ na kojima je prijetila obustava prometa. U skladu s time obnovljena je dionica od Požege do Velike, a nakon što je promet ponovno uspostavljen na relaciji od Sirača do Daruvara, radovi su nastavljeni na dionici od Daruvara do Đulovca. Počeli su i radovi na zatvorenoj pruzi od Pleternice do Čaglina.

Na kontejnerskom terminalu Brajdica u Rijeci kraju su privedeni radovi na izgradnji novih objekata i ugradnji nove opreme. Tereti koji će se ondje pojaviti te najave koncesionara da će se 65 posto tereta prevoziti željeznicom opravdavaju ulaganja HŽ Infrastrukture i HŽ Carga u taj terminal.

Uoči ulaska Hrvatske u Europsku uniju 20. lipnja u hotelu Esplanade održana je radionica pod nazivom »Europski fondovi - Proširenje resursa u jugoistočnoj Europi«. Organizatori radionice bili su Europska zajednica željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER) i Zajednica željezničke industrije Europske unije (UNIFE) u suradnji s HŽ Infrastrukturom.

### Srpanj 2013.

Dana 1. srpnja Hrvatska je postala punopravna članica Europske unije. Željeznica je bila ispred politike pa su 30. listopada 2003. ondašnje Hrvatske željeznice primljene u članstvo Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER). Već tada počela je prilagodba regulativi kojom se propisuju organizacija i način poslovanja željeznica u Europi.

U HŽ Infrastrukturi 11. srpnja održana je konferencija za novinare pod nazivom »HŽ Infrastruktura i EU-ovi fondovi«.

### Kolovoz 2013.

Dana 3. kolovoza na pruzi Knin - Split dogodila se teška nesreća. Na ŽCP-u Jabuka između kolodvorâ Drniš i Kosovo pod dizel-motorni vlak podletio je autobus, pri čemu je veći broj putnika ozlijeđen te nastala velika materijalna šteta.

Premda je za većini zaposlenih ljetno vrijeme opuštanja, ipak radovi na domaćim prugama u kolovozu su se izdili najvećim intenzitetom. Tako su se unatoč vrućinama radovi na 16,5 km dugoj dionici Skrad - Moravice na riječkoj pruzi izvodili ubrzanim tempom. Radilo se na teškom i nepristupačnom terenu.

Krajem kolovoza počeli su se izvoditi radovi na izgradnji nadstrešnica u kolodvorima Slavonski Brod i Vinkovci.

### Rujan 2013.

Europska komisija 6. rujna 2013. izmijenila je Odluku o donošenju višegodišnjega operativnog programa »Promet« kao EU-ove pomoći iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente »Regionalni razvoj« u Hrvatskoj, kako bi je uskladila s odredbama kohezijske politike nakon što je Hrvatska pristupili Uniji.

U sklopu investicijskog ciklusa HŽ Infrastrukture te osuvremenjivanja pružne mreže dana 11. rujna počela se remontirati dionica Čakovec - Mursko Središće - državna granica duga šest kilometara. Posljednji put remont je na toj dionici bio izveden 1970.

U organizaciji HŽ Infrastrukture u Zagrebu je od 17. do 19. rujna održan drugi ovogodišnji radni sastanak stručne skupine za pružne građevine Međunarodne željezničke unije (UIC) koja okuplja 197 članova s pet kontinenata. Na sastanku su bili i predstavnici

znanstveno-istraživačkog projekta SMARTrail (Sustainable Maintenance and Analysis of Rail Transport Infrastructure), čija je glavna svrha unaprjeđivanje postupaka sanacije željezničke infrastrukture.

Dana 23. rujna počeli su se izvoditi radovi na kapitalnome remontu dionice Zagreb Borongaj - Dugo Selo duge 16 km. Nakon remonta najveća brzina vlakova na toj dionici iznositi će 140 km/h.

Pristupanje Hrvatske Europskoj uniji bio je povod da se Zagreb izabere za mjesto zasjedanja 50. opće skupštine Europske zajednice željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER), iako se ona uglavnom održava u Bruxellesu. Tako su se od 26. do 28. rujna u Zagrebu okupili predstavnici osamdesetak željezničkih uprava iz cijele Europe, a domaćini zasjedanja bila su hrvatska poduzeća HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo.

### Listopad 2013.

Uoči 5. listopada, Dana Hrvatskih željeznica, dan prije u Vijećnici HŽ Infrastrukture održana je konferencija za novinare. O stanju i planovima novinarima su govorili predsjednici Uprava željezničkih poduzeća. Mišljenje o situaciji i do sada obavljenome restrukturiranju te o najavama ulaganja iznio je i Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture RH. Dan Hrvatskih željeznica 5. listopada obilježen je nizom raznih zbivanja

U zgradi centra daljinskog upravljanja na Sušaku, u sklopu programa proslave Dana Hrvatski željeznica, obilježeni su 140. obljetnica pruge Karlovac - Rijeka te završetak projekta izmjene sustava električne vuče na dionicama Moravice - Rijeka - Šapjane i Škrlevo - Bakar.

### Studeni 2013.

Javnosti su 6. studenoga predstavljene važni arheološki nalazi pronađeni tijekom izvedbe radova na rekonstrukciji željezničkog kolodvora u Sisku. Otkriveni su vrijedni tragovi rimskog naselja Siscije. Premda je već bila kasna jesen, na svim gradilištima tijekom studenoga i dalje se radilo vrlo intenzivno. U to se 8. studenoga uvjerio i Zdenko Antešić, zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture RH, koji je zajedno s Upravom HŽ Infrastrukture obišao radilište mosta »Ličanka« u Fužinama i nastavak remonta na riječkoj pruzi od Brod Moravicâ do Moravicâ gdje se izvodila brza zamjena kolosijeka.

Do 15. studenoga ostvarene su investicije u iznosu od 800 milijuna kuna. Za usporedbu realizacija investicija cijele 2012. iznosila je 465 milijuna kuna. Nakon drugog rebalansa investicijski plan HŽ Infrastrukture za 2013. iznosio je 1,85 milijardi kuna.

### Prosinac 2013.

Nakon što je druge nedjelje u prosincu na snagu stupio vozni red 2013/2014., vlakovi novoobnovljeniom dionicom od Novske do Okučana voze brzinom od 160 km/h.

Uklanjanjem starog mosta u Fužinama i ugradnom novoga sredinom prosinca na simbolički su način završili građevinski radovi koji su se na domaćim prugama izvodili tijekom cijele 2013. U povodu završetka uspješne godine investicijskiog ciklusa Darko Perićić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, 16. prosinca uzvanima iz političkoga i gospodarskog života održao je prezentaciju pod naslovom »HŽ Infrastruktura kao pokretač hrvatskoga gospodarstva«.

Istoga dana u prostorijama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH Vedrana Jelušić, direktorica Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) za Hrvatsku, i Darko Pwerićić potpisali su ugovor o zajmu u iznosu od 40 milijuna eura kojim EBRD HŽ Infrastrukturi osigurava financijska sredstva za nabavu strojeva za održavanje kolosijekâ i snjegoborbu te pruža potporu provedbi programa restrukturiranja.

Dok je 2009. bilo obnovljeno svega 30,6 km kolosijeka, dotle je 2013. obnovljeno pet puta više odnosno 154 kilometra, koliko je otprilike bilo remontirano na godinu prije 1990.

Mirko Novosel

# Četiri godine na željeznici bile su mi dobra škola

Mirko Novosel jedan je od najvećih trenera koje je hrvatski sport ikada imao. Rođen je 1938. u Zagrebu. S »Lokomotivom«, reprezentacijom bivše države, reprezentacijom Hrvatske i »Cibonom« postigao je nebrojene, često i planetarne, uspjehe, a kruna svih priznanja bila je njegovo primanje u Kuću slavnih u američkome Springfieldu 2007. godine, u koju je ušao kao tek sedmi trener koji nije Amerikanac. No, manje je poznato to da je Novosel kao mladić radio na željeznici. O tome, ali i drugim temama razgovarali smo s njim na Strossmayerovu trgu 11 u Zagrebu, gdje u prizemlju živi, a u podrumu je uredio pravi »Muzej Mirka Novosela«.



Mirko Novosel

/ Kada ste se zainteresirali za košarku?

/ Tijekom zime 1951./1952. na mjestu današnjega Tehničkog muzeja bila je organizirana škola košarke i ja sam se uključio. Tada sam pohađao glazbenu školu na Tuškancu, u zgradi kasnijeg kina »Sloboda«. Učio sam svirati klavir, ali kroz prozor sam gledao košarkaše »Lokomotive« kako igraju. U proljeće sam im se priključio i vrlo brzo ostavio sam klavir i počeo trenirati. Tata šest mjeseci nije ni znao za to, malo se ljutio, ali prošlo ga je. Sljedećih godina bio sam igrač »Lokomotive«, a 1967. postao sam trener toga kluba. U međuvremenu, godine 1956. maturirao sam u Petoj gimnaziji i upisao pravo, jer sam oduvijek imao više smisla za društvene znanosti. No studij prava svjesno sam produžio. Naime, četiri godine bio sam apsolvent jer sam odugovlačio s diplomom da mogu igrati što dulje, kako bih odgodio vojsku do maksimalnih 27 godina starosti.

/ Prvi posao dobili ste na željeznici?

/ Nakon što sam diplomirao i odslužio vojni rok, u ožujku 1966. zaposlio sam se kao pravnik na željeznici, u Saobraćajnoj radionici

Jugoslavenskih željeznica gdje sam ostao četiri godine. To poduzeće imalo je 125 ljudi i izrađivalo je za željeznicu namještaj za kolodvore, žigove, lampaše, bravariju, limariju, stolariju ... Moja kancelarija bila je na Livadarskome putu, kod današnje Nove Branimirove, blizu željezničke pruge. Dobro su me prihvatili i bila mi je to dobra škola. Prvi put sam vidio što je to proizvodnja i to radno iskustvo mi je poslije puno koristilo. Radio sam sve pravne poslove, a s vremenom glavni me direktor usmjerio i u komercijalne stvari – ugovaranja, naplate ... Fizički je to bilo jako teško. Radilo se od ponedjeljka do subote, šest dana u tjednu, a slobodna je bila samo nedjelja. Radno vrijeme bilo je od 6.00 do 14.00, a popodne i navečer držao sam treninge u »Lokomotivi«. Godišnje odmore koristio sam za rad u košarci. Dakle, bilo je to prilično iscrpljujuće, ali korisno i lijepo razdoblje!

/ Kakva je bila povezanost željeznice i »Lokomotive«?

/ Željeznica je u to doba bila sponzor »Lokomotive«. Imali smo besplatne željezničke karte, tzv. P-3 karte. Kada su došli dobri rezultati, jedan vagon preuredili su nam u vagon za spavanje, a jedan u vagon za objedovanje. S tim vagonom proputovali smo velik dio Jugoslavije i u njemu smo na gostovanjima i spavali. Zahvaljujući P-3 kartama postali smo prva momčad koja je počela putovati po inozemstvu, u doba kada je još malotko išao van granice. Za to je najzaslužniji bio naš agilni tajnik Želimir Matko sa svojim vezama.

Nakon Svjetskog prvenstva u Ljubljani 1970. košarka je postala vrlo popularna i moglo se živjeti od nje. Pero Zlatar, tadašnji predsjednik »Lokomotive«, pozvao me i 1970. počeo sam raditi kao profesionalac trener u »Lokomotivi«, ali za svaki sam slučaj još dvije godine ostao raditi kao pravni savjetnik na željeznici. Godine 1971. sam, nakon postignutih velikih uspjeha s »Lokomotivom«, prešao raditi u Košarkaški savez Jugoslavije kao profesionalni trener za kadete i juniore. To je bio moj konačni odlazak sa željeznice, ali putovanje vlakom i danas mi je najljepši način putovanja.

/ Izgradnji »Cibonina« kompleksa za Univerzijadu 1987., koji je tik uz željezničku prugu, dovijali ste se na različite načine?

/ Još 1982. rodila se ideja o izgradnji »Cibonina« centra. Što se tiče sportskih sadržaja, u Zagrebu je u to vrijeme situacija bila tragična, nije bilo dvorana, sportskih terena ni bazena. Budući je te godine u Zagrebu zavladao veliki »sportski bum« te su četiri kluba bila prvaci Jugoslavije, i to »Dinamo«, »Mladost«, »Monting« i »Cibona«, uvedena je, zahvaljujući Marijanu Maloviću, stopa za tjelesnu kulturu i zahvaljujući tome zagrebački je sport »buknuo«. No, trebalo je sagraditi i infrastrukturu. »Mladost« je igrala vaterpolo u Ljubljani jer u Zagrebu nije bilo bazena, a mi smo još 1985. za finale Kupa Europe s »Realom« trenirali na suncu na današnjem Kineziološkom fakultetu jer je Dom sportova bio zauzet.

Znali smo da trebamo organizirati neko veliko sportsko događanje u Zagrebu da bi se sagradili sportski objekti. Došli smo na ideju da organiziramo Univerzijadu i 1984. odlučeno je da će se ona 1987. održati u Zagrebu. Organizaciju Univerzijade dobili smo

uvelike zahvaljujući mojim prijateljima u svijetu, a ja sam postao glavni tajnik Organizacijskog komiteta Univerzijade. Glavni mi je motiv bila izgradnja »Cibonine« dvorane. Prva ideja bila je natkriti igralište u Tuškancu, drugi su kao njezinu lokaciju predlagali Srednjoškolsko igralište, a onda mi je došao profesor Arhitektonskog fakulteta Neven Šegvić i predložio prostor preko puta Tehničkog muzeja. Tamo su u to vrijeme bile barake i kožarska škola pred zatvaranjem. Prof. Šegvić poslao je prof. Marijana Hrzića i otišli smo pogledati lokaciju iza Tehničkog muzeja, gdje je donedavno bila Kerumova trgovina, te današnju lokaciju »Cibonina« centra. Meni se svidjela ova druga.

Morali smo se jako žuriti jer su nas rokovi pritiskali. Formirali smo tim najboljih stručnjaka te s poduzećem »Gortan« krenuli u realizaciju. Htio sam da dvorana bude »Cibonina« i da je mi najvećim dijelom i financiramo. Tako smo odlučili sagraditi i neboder, koji su tada nazvali Mirkovom cigarom. Arhitekti Marijan Hrzić, Ivan Piteša i Berislav Šerbetić izradili su fantastičan projekt sportsko-poslovnog centra »Cibone«. Neboder nam je trebao da bismo financirali izgradnju dvorane. Naime, svaki je kat imao 450 kvadrata, svaki kvadrat koštao je 28 milijuna dinara, a »Gortan« ga je prodavao za 32,5 milijuna i s tom smo razlikom gradili dvoranu. Uz dvoranu smo sagradili pasaž, internat za igrače ...

**/ Što je pritom stvaralo poteškoće?**

/ Univerzijadi su se snažno opirali svi oni koji nisu bili iz Zagreba i koji mu nisu željeli dobro. Među njima je bio i tada svemoćni inspektor Kukulj, koji se »proslavio« kada je velikoj tenisačici Mimi Jaušovec srušio netom sagrađene terene u Zagrebu. Taj Kukulj radio je sve da onemogući izgradnju »Cibonina« tornja, kad već nije mogao spriječiti gradnju dvorane. Izmislili su da postoji propis prema kojemu visoka zgrada od okolnih mora biti udaljena barem pola svoje visine te nam je Kukulj poništio dozvolu. No, iza sebe smo imali već jak lobi koji su, među ostalima, činili potpredsjednik tadašnje hrvatske vlade Varaždinac Stjepan Bratko, general Ivan Pleše kao šef Teritorijalne obrane SR Hrvatske, i general Martin Špegelj kao šef Pete armijske oblasti. Oni su Kukulja poslali na vojnu vježbu od mjesec dana u Beograd i dok je on bio tamo, dobili smo novu dozvolu.

Tada je na snazi bio Savezni zakon o seizmici, pa je toranj sagrađen tako da može podnijeti potres od deset stupnjeva po Richteru, što je u Zagrebu, srećom, nemoguće.

Radilo se 24 sata i kada se Kukulj vratio, bilo je sagrađeno već osam katova. Izmislio sam akciju u sklopu koje su građani mogli kupovati »ciglicu« i »stolicu«. Zavladao je općenarodni zanos. U samo 11 mjeseci sagrađen je cijeli »Cibonin« centar!

Imam 39 medalja i titula, a »Cibonin« centar mi je četrdeseta i najdraža!  
**/ Danas neki dijelovi toga kompleksa ne izgledaju baš reprezentativno?**

/ Da, izgleda jako loše. Prvo je bilo važno spasiti klub, a sada se želi urediti pasaž. Gradonačelnik Bandić ima jako dobru volju da se to provede i da to bude zaista reprezentativan objekt.

**/ Zašto je »Cibona« već dugo daleko od stare slave?**

/ Iz »Cibone« sam otišao 1997. po nalogu tadašnjeg predsjednika Tuđmana, nakon što sam ga prije toga triput odbio. Pozvao me u »Dinamo« da izgradimo pravi klub i pravi stadion.

Nakon toga »Cibona« je financijski i organizacijski stalno padala zbog općega, katastrofalnog tretmana sporta i zbog ljudi na čelu kluba. Najveća je pogreška što ti ljudi nisu angažirali prave sponzore. Ni »Ciboninih« 35 poslovnih sponzora nije bilo dobro iskorišteno. Zahvaljujući Bandiću, ali i tradiciji i imenu, zaustavljen je raspad »Cibone«, ali treba nastaviti raditi na njezinu podizanju.

**/ Veliki ste pobornik toga da u našoj košarci igraju domaći igrači.**

/ Apolutno! Hrvatska ima ogroman izvor talenata, svake godine dva-tri nova u rangu vrhunskih europskih talenata. I tako je već pedeset godina. Međutim, zbog slabog rada Saveza i slabog rada s igračima kadetima i juniorima, slaba je proizvodnja domaćih igrača. Za prave kvalitetne strance nemamo novca, pa dovodimo strance koji nisu ništa bolji od naših igrača. Roditelji i menadžeri gledaju

samo novčani interes, a zakoni dozvoljavaju ranu »prodaju« igrača izvan zemlje. Stranci nisu ni magnet za navijače jer publika se ne poistovjećuje s njima kao s domaćim dečkima!

**/ Kako riješiti problem »Dinamova« stadiona?**

/ Da je predsjednik Tuđman poživio još mjesec, »Dinamov« stadion bi većim dijelom bio završen. Meni je tada trebalo mjesec dana da u funkciju stavimo sjevernu tribinu. Imali smo potpisane ugovore na 400.000 tadašnjih maraka mjesečno za rentu od poslovnih prostora, što je bilo dovoljno da se završi ostatak stadiona. Imao sam gotov pozivni natječaj za izgradnju krova nad zapadnom tribinom. Tada bi samo trebalo sagraditi betonski prsten oko igrališta i spojiti tribine s terenom. Svote potrebne za završetak stadiona koje se danas spominju meni izgledaju nebulozno. Tada je potrošeno stotinu milijuna maraka i trebalo je još dvadeset milijuna i 90 posto stadiona bilo bi gotovo. Sada je prilika za njegov završetak Univerzijada u Zagrebu i Rijeci. Mislim da se stadion može završiti za pedesetak milijuna kuna, no time se nitko ne bavi ozbiljno. Prvo je sve bilo ispolitizirano u sklopu »detuđmanizacije«, kao da je tadašnji predsjednik Tuđman to radio za sebe. Trebate znati to da su stručnjaci, kada smo rušili sjevernu tribinu, rekli da je sve trulo i da je pravo čudo da se ništa nije srušilo samo od sebe.

**/ Koje osobine treba imati dobar trener?**

/ Biti trener teže je nego biti igrač ili dužnosnik. Trener stalno vodi četiri rata: sa svojim igračima da iz njih izvuče maksimum, s protivničkim igračima da ih nadigra, sa sucima i sa samim sobom kada zapada u krize. Ako želiš biti uspješan trener, taj se posao ne može raditi činovnički, nego time moraš biti okupiran 24 sata na dan. Treba biti i talentiran za trenera. Trenerski mentalitet drugačiji je od igračkog. Trener mora iz igrača izvući maksimum, mora ga nešto naučiti i držati pod kontrolom. Ja sam u svakome trenutku znao kako žive, čime se bave i sve ostalo o svim svojim igračima. Sve! Bez toga nema uspjeha.

**/ Čime trener stječe autoritet?**

/ Radom i rezultatima. Svakog trenera treba ocjenjivati po dvije stvari: je li stvorio rezultat i je li stvorio igrače. Ponekad unatoč radu nema rezultata, ali ako nisi stvorio ni igrače, onda nisi prošao kao trener. Meni je žena znala prigovarati da se više brinem za braću Petrović nego za svoje sinove, i to je bila istina. Aci i Draženu bio sam i tata i mama, brinuo sam se o svemu – o tome što jedu, što odijevaju, kako se ponašaju, imao sam cijeli tim doktora koji su se bavili njima, njihove smo roditelje pozivali svaki Božić, pa su se mogli uvjeriti u to kako im sinovi napreduju... To je strašno važno.

**/ Koje su glavne mane neuspješnih trenera?**

/ Nikada ne zamjeram ako netko nešto ne zna jer ni mi nismo znali, ali zamjeram ako ne žele učiti, ako se neće obrazovati ili usavršavati. Moji veliki učitelji bili su najveći europski treneri – Ranko Žeravica i Aco Nikolić, a koristio sam i svaku priliku za kontakt s najboljim američkim trenerima. Danas je vrlo malo trenera koji žele pitati. Neki »Cibonini« treneri nakon mene su govorili da ih je sram nešto pitati Novosela! Mene nikada nije bilo sram pitati!

**/ Koje su, prema Vašemu mišljenju, glavne boljke današnjega hrvatskog društva?**

/ Najveći problem, neovisno o ideologiji, jest katastrofalna selekcija ljudi i totalna nesposobnost kadrova na vodećim mjestima. Tako je u svim područjima života. Ako imam slabog trenera koji je otjerao klub u treću ligu, ne mogu očekivati da s njim postanem prvak Europe, nego ga moram mijenjati. A naš premijer na pola mandata ništa ne mijenja. Uništavaju nas primitivizam koji je došao s istoka i jal koji je došao sa zapada. Sve što je konjunktorno smo rasprodali, a poljoprivreda je u potpunome kolapsu. A krađu treba strogo kažnjavati! Zašto sposobni biznismeni ne formiraju svoj tim u politici i nešto ne naprave?! Najbolji predsjednik Amerike bio je filmski glumac, Ronald Reagan, jer je okupio najbolje ljude u svojem timu. Ne mogu mediokriteti napraviti rezultat! Samo stručni i sposobni ljudi mogu izvući Hrvatsku. Imamo sve predispozicije i mogli bismo živjeti ne kao Švicarska, ali barem kao Austrija!

Kolodvor Strasbourg

# Vrhunska arhitektura i kvalitetna usluga

**Današnji željeznički kolodvor Strasbourg zanimljivo je i nadasve lijepo arhitektonsko zdanje koje privlači veliki broj građana i turista. Uspješan spoj starih i novih arhitektonskih rješenja te kvalitetne rasvjete čine prostore kolodvora dopadljivim i putnici se u njima dobro osjećaju.**

kolodvor pruge Basel – Strasbourg. Godine 1852. nova je zgrada, koja se nalazila bliže središtu grada, postala dio novoga čeonog željezničkoga kolodvora.

Nakon Francusko-pruskih ratova kada je Njemačka anektirala cijelu pokrajinu Elzas, u glavnome gradu pokrajine Strasbourg Nijemci su odlučili sagraditi novi kolodvor prolaznog tipa, s novom kolodvorskom zgradom. Stara, druga po redu, zgrada



Stara kolodvorska zgrada u Strasbourgu pod noćnom rasvjetom jasno se razaznaje ispod nove kupole



Metalna konstrukcija svoda iznad prva četiri kolosijeka u Strasbourgu po danu

Osim što je pristupačna, dopadljiv i funkcionalan dizajn kolodvorske zgrade važan je element uspješne usluge putničkog prijevoza. Suvremena staklena kupola koje je dodana na prednji dio više od 150 godina stare kolodvorske zgrade donijela je autoru brojne prestižne arhitektonske nagrade.

## Od kamenog zdanja do reljefnih ukrasa i vitraja do staklene kupole

Zgrada današnjega kolodvora treća je kolodvorska zgrada koja ima funkciju glavnoga željezničkog kolodvora u Strasbourgu. Prva zgrada sagrađena je 1841. za potrebe čeonog kolodvora kao krajnji

postaje gradska tržnica i tu je ulogu imala do 1974. kada je srušena.

Novu i još danas aktualnu kolodvorsku zgradu projektirao je Nijemac Johann Eduard Jacobsthal, a građena je od 1878. do 1883. godine. Arhitekt Hermann Eggert projektirao je i posebnu carsku čekaonicu za njemačkog cara Vilima II. koja je ukrašena staklenim vitrajima koje je proizveo Ott Frères. Godine 1882. u glavni su vestibul dodani reljefi i skulpture koje je izradio kipar Otto Geyer. Godine 1984. zgrada je postala posebni zaštićeni spomenik kulture Republike Francuske (*Monument historique*).





Pogled na staklene vitraje s vanjske strane te detalji od kovana željeza na drugome peronu

Širenjem mreže vlakova velikih brzina TGV, planiranjem uspostave međunarodnog prijevoza TGV vlakova prema Njemačkoj (kao i njemačkih ICE vlakova prema Francuskoj) te završetkom gradnje prve faze nove pruge velikih brzina LGV Est od Pariza do Strasbourga, Strasbourg je 2007. postao dio mreže TGV vlakova. Tim povodom planirano je i osuvremenjivanje kolodvorske zgrade te perona. Glavna stavka tog osuvremenjivanja bila je nova staklena kupola koja je dodana na ulično pročelje postojeće spomeničke kolodvorske zgrade. Kupolu je dizajnirao arhitekt Jean-Marie Duthilleul, a za svoje je rješenje 2008. primio nagradu Brunel koja se dodjeljuje za istaknuta arhitektonska i tehnička rješenja u području željeznice diljem svijeta.

Kupola plijeni pozornost posebnim zaobljenim izgledom, a unutar sebe »čuva« izvorno arhitektonsko rješenje iz 1883. godine. Noću je pročelje pod kupolom osvijetljeno brižno postavljenom rasvjetom, zbog čega kolodvor izgleda još spektakularnije. Nova svjetlosna rješenja primijenjena su i u kolodvorskim hodnicima, vestibulu i pothodnicima. Pothodnici su nadsvođeni arkadnim stropom i osvijetljeni naizmjenično postavljenim lampama, što doprinosi zanimljivom arhitektonskom ritmu i ugođaju inače vjerojatno posve neatraktivnog prostora.

Glavni hodnik osvijetljen je diskretnom žutom rasvjetom koja danju ne širi svjetlost u gornji dio prostorije, čime se ističe ljepota staklenih vitraja koji glavni hodnik dijele od prostora gdje su peroni.

Prva četiri kolosijeka nadsvođena su čelično-staklenom kupolom koja datira iz vremena izgradnje kolodvora, a ističe se lijepim ukrasima od kovana željeza. Od kovanog željeza su i brojne ograde na peronima. Sve što je izrađeno od željeza obojeno je u tamnocrvenu boju koja se slaže s bojom zgrade koje je građena od svijetlosmeđega kamena.

#### Kolodvor Strasbourg – važno prometno čvorište

Prva faza pruge velikih brzina LGV Est završena je 2007. godine, a čitava pruga do Strasbourga bit će završena od 2016. godine.

Strasbourg se nalazi na sjecištu dvaju magistralnih pravaca. Prvi i nešto važniji jest pravac koji počinje u pariškome kolodvoru Est te preko Strasbourga vodi prema Karlsruheu, Stuttgartu, Münchenu, Salzburgu, Beču i Budimpešti. Taj se koridor popularno naziva Srce Europe i danas njime voze TGV vlakovi od Pariza do Münchena. Iz Strasbourga prema Parizu TGV vlakovi polaze svakih sat vremena. Osim prema Parizu, iz Strasbourga polaze izravni TGV vlakovi prema pariškom aerodromu Charles-de-Gaulle, Lilleu, Nantesu, Rennesu, Bordeauxu i Montpellieru. Onuda svakodnevno prolazi i TGV linija Frankfurt na Majni – Marseille koja je uvedena potkraj 2012. godine.

Drugi koridor jest onaj koji vodi iz Basela u Švicarskoj prema Luxembourgu i Bruxellesu. Njime dnevno vozi nekoliko IC i EC vlakova, a planira se povećanje broja linija.

Iz kolodvora polazi i 11 regionalnih linija, većina u satnome režimu, a neke poput one prema Kehlu i Ortenau u Njemačkoj svakih pola sata. Regionalne linije pokrivaju cijelu pokrajinu Elzas, prijevoznik je nacionalni operator SNCF i sve su objedinjene pod nazivom *TER (Transport express régional) Alsace*.

#### Grad Strasbourg – europske institucije, sveučilišta i luke na Rajni

Strasbourg je glavni grad pokrajine Elzas u istočnoj Francuskoj koja graniči s Njemačkom na istoku i Švicarskom na jugu. Grad ima oko 270.000 stanovnika, a cijela pokrajina oko 1,8 milijuna.

Strasbourg je sjedište više od 20 važnih europskih institucija. Najvažnije su svakako Europski parlament i Vijeće Europe. Strasbourg se smatra legistativnom i demokratskom, Bruxelles pak izvršnom i administrativnom, a Luxembourg pravnom i financijskom prijestolnicom Europske unije.

Strasbourg ima i vrlo dugu i bogatu sveučilišnu povijest. Stara gradska jezgra nalazi se na listi UNESCO-ove baštine, a od gospodarskih aktivnosti ističu se lučke djelatnosti na Rajni, turizam, poljoprivreda (u široj regiji) te aktivnosti malih poduzeća. Regija Elzas ima bruto domaći proizvod od oko 25.000 eura po stanovniku, što je čini drugom pokrajinom Francuske po bogatstvu, odmah iza središnje pokrajine Île-de-France.

Uspješan posao Gredelja i NREC-a

## Posljednje lokomotive upućene u Maroko

**Isporukom 30 lokomotiva TŽV Gredelj je dovršio posao za ONCF (Državne željeznice Maroka). Taj posao temelj je i najava novih poslova na tržištu Afrike.**



Zagreb, 23. siječanj 2014. – Tvornica željezničkih vozila Gredelj i National Railway Equipment Company (NREC) isporučile su posljednje dvije lokomotive za Maroko. Danas su još dvije dizelske lokomotive serije GT26CW otpremljene u Rijeku koje će preko luke Rijeka biti otpremljene u Maroko.

Time su Gredelj i NREC isporučile sveukupno 30 lokomotiva za ONCF (Državne željeznice Maroka) i stvorile temelj za nastavak isporuke novih lokomotiva za daljnje tržište Afrike.

„Ovaj projekt je nastavak dugogodišnje suradnje s američkom tvrtkom National Railway Equipment Company (NREC) za koje je TŽV Gredelj već isporučio veći broj obnovljenih i moderniziranih lokomotiva koje voze diljem svijeta. Sveukupno 30 lokomotiva koje su isporučene u manje od godine dana, što znači u ugovorenim rokovima kao i traženoj kvaliteti vozit će po prugama Maroka što smatram velikim uspjehom i dokazom naše sposobnosti i kvalitete za proizvodnjom i popravkom željezničkih vozila kao i konkurentnosti na zahtjevnom inozemnom tržištu. Svakako bih napomenuo da su ovi ugovori kojima je bila definirana isporuka spomenutih 30 lokomotiva za ONCF sklopljeni na početku otvaranja stečajnog postupka i završeni u ugovorenim rokovima. Posebno sam zadovoljan što završetkom ovog projekta neće završiti i suradnja s američkim partnerom tvrtkom NREC već se suradnja nastavlja ugovorom koji je potpisan prije par mjeseci a odnosi se na rekonstrukciju i modernizaciju ukupno šest lokomotiva serije GT26 i izradu još četiri glavnih okvira za lokomotive i to ukupne vrijednosti radova od približno 2 milijuna dolara. Isto tako ovaj uspješan posao otvorio nam je vrata da zajedno s američkim partnerom tvrtkom NREC nastavimo isporuku lokomotiva za tržište Afrike. U idućih nekoliko dana planirano je potpisivanje novog ugovora s našim partnerom tvrtkom NREC za isporuku lokomotiva GT26 za Afriku. a nas svaki ugovoreni novi projekt dokazuje želju američkog partnera za daljnju suradnju.“ – izjavio je stečajni upravitelj Gredelja, Pero Hrkać

HŽ Cargo

/ Piše: Ivana Čubelić

## U Pločama povećan opseg prijevoza

**Glavna poslovnica HŽ Carga Ploče u 2013. ostvarila je opseg prijevoza veći od dva milijuna tona roba, što je u odnosu na 2012. povećanje od 273 tisuće tona, tj. 16 posto.**

sutih tereta, dok je istodobno zabilježen pad opsega kontejnerskoga prijevoza. U 2013. ostvareni opseg prijevoza kontejnera iznosio je oko 4 500 kontejnerskih jedinica, tj. bio je 25 % manji nego u 2012. godini. Takav rezultat objašnjava se globalnom ekonomskom situacijom i padom kupovne moći u BiH jer se kontejnerima najviše prevozi roba široke potrošnje.



Iz poslovnice je otpremljeno oko 1,5 milijuna tona, a u Ploče je prispijelo više od 523 tisuće tona. Najzastupljenije robe u prijevozu bile su ugljen (oko 900 tisuća tona), glinica (više od 220 tisuća tona), šećer (oko 160 tisuća tona) i koks (oko 140 tisuća tona), koje su se otpremale i dopremale poslovnim partnerima iz BiH.

U 2013. prerađena su 44 842 vagona, tj. 4000 više nego godinu dana ranije. Prema strukturi tereta porastao je opseg prijevoza ra-

Ukupnom povećanju prošlogodišnjega opsega prijevoza doprinijela je i otprema sirovoga šećera iz Brazila u BiH. S obzirom na opću gospodarsku situaciju i poslovanje metalurških kompanija u BiH, teško je predvidjeti koliko će tereta biti prevezeno u 2014., no razvoj Luke Ploče kojim će se povećati gaz i nosivost brodova, kao i najave o povećanju opsega prijevoza preko Luke daju razloge za optimizam.

Horizon 2020

# EU ulaže oko 6,5 milijardi eura u prometna istraživanja

**Horizon 2020 najveći je znanstveno-istraživački program u EU. Jedno od 20 područja koje će program financirati jest i promet gdje su predviđena ulaganja od oko 6,5 milijardi eura. Kako bi se novi programi za promet predstavili što bolje zainteresiranoj stručnoj javnosti, 18. je prosinca 2013. u Bruxellesu organiziran „Pametna, zelen i integrirani transport – info dan 2013“.**

## Što je Horizon 2020?

Horizon 2020 ili skraćeno H2020 najveći je istraživački i inovativni program financiranja projekata s budžetom od gotovo 80 milijardi eura za razdoblje od slijedećih 7 godina (2014. – 2020.). Očekuje se da će sva ta ulaganja donijeti niz otkrića i noviteta te ujedno i prijenosa tih noviteta u komercijalne projekte i tržišne proizvode i usluge. To je financijski instrument koji bi trebao osigurati Europskoj uniji znanstveni i tržišni primat na globalnim tržištima. On je svojevrsni nastavak dosadašnjih „Framework programme“ sustava financiranja. Europska unija je „Framework programme 8 (FP8)“ programu za istraživanja dodijelila novo ime, Horizon 2020, te još više područja istraživanja i sredstava nego prije. Za usporedbu, prethodni FP7 za kojeg su pozivi na natječaje trajali od 2007. do 2013. godine, a dio projekata još uvijek traje, ukupno je imao na raspolaganju 50,5 milijardi eura.

## H2020 info dan u Bruxellesu

Dana 18. prosinca 2013. godine u Bruxellesu je u zgradi Europske komisije održan „Pametna, zelen i integrirani transport – info dan 2013“. Na tom velikom događaju koji je okupio oko osam stotina predstavnika istraživačkih organizacija, instituta i tvrtki koje se bave istraživanjima u prometu, te stvaranjem novih prometnih usluga i proizvoda predstavnici EU su predstavili detalje programa H2020 – Transport, te su i odgovarali na brojna pitanja.

U poslijepodnevnom dijelu programa organiziran je tzv. „Brokerage event“, odnosno predstavljanje dijela partnera, te razgovori o mogućim novim partnerstvima u pozivima za projekte koji su objavljeni za 2014. godinu. Događaj je organizirala ETNA Plus – transportna istraživačka mreža EU čiji je cilj dijeljenje informacija o projektima, stvaranje baze potencijalnih partnera, te sklapanje kvalitetnih partnerstava za nove istraživačke projekte.

Tom događaju prisustvovala su 233 organizacije iz cijele Europe, uključujući i iz – Savez za željeznicu iz Hrvatske.

## Što H2020 nosi za željeznicu?

Pozivi na natječaje za sredstva iz „H2020 – Transport“ programa podijeljeni su u ukupno 9 područja, a područje 2 namijenjeno je isključivo željezničkom prometu. U prvoj grupi područja 2, MG 2.1 Inteligentna infrastruktura, financirati će se projekti unapređenja željezničke infrastrukture kako bi ona u budućnosti bila većeg kapaciteta i manjih troškova održavanja. U drugoj grupi MG 2.2, Pametne željezničke usluge, financirati će se poticanje razvoja neprekidnog multimodalnog putovanja putnika uz najveći udio željeznice. Također će se financirati razvoj i stvaranje novih logističkih usluga u teretnom željezničkom prijevozu. U trećoj grupi, MG 2.3 Nova generacija željezničkih vozila, financirati će se razvoj novih putničkih željezničkih vozila.



H2020-06: Detalji s konferencije

Osim područja željezničkog transporta, napredak željezničkih usluga, vozila i infrastrukture može se financirati i kroz slijedeća područja: 5 – urbana mobilnost, 6 – logistika, 7 – inteligentni transportni sustavi, 8 – infrastruktura i 9 – socio-ekonomska i bihevioralna istraživanja te napredne aktivnosti za stvaranje kvalitetnih politika. Zanimljivo je za spomenuti da je jedno socio-ekonomsko i bihevioralno istraživanje financirano iz programa FP7 djelomično provedeno u Hrvatskoj. EU projekt „USEmobility“ istraživao je od 2011. do 2013. godine razloge zašto građani izabiru putovanje javnim prijevozom s naglaskom na željeznicu i intermodalna putovanja umjesto putovanja automobilom. Partner iz Hrvatske u tom projektu bio je Savez za željeznicu, a istraživanja su provedena na području grada Zagreba te Varaždinske i Međimurske županije. Zaključci i preporuke projekta uspješno se primjenjuju danas u Austriji i Belgiji.

## Finalna očekivanja

Iza programa „Horizon 2020 – Transport“ stoje velika očekivanja. Naime, ukoliko ne dođe do još radikalnije promjene prometnih trendova u EU, do 2050. godine može se očekivati povećanje cestovnih prometnih gužvi za dodatnih 50%. Budući da cestovna vozila uvijek najviše pridonose nastajanju eksternih troškova prometa, a oni na razini EU godišnje iznose oko 510 milijardi eura (ako dodamo još troškove prometnih zagušenja iznos se približava 700 milijardi), to bi nesumnjivo donijelo gomilu novih problema i iznimno veliko dodatno financijsko opterećenje za budžete zemalja EU.

Zato trendove valja mijenjati, te se valja pokušati što više približiti ciljevima „Bijele knjige o transportu 2011.“. Stvaranje novog i kvalitetnijeg prometnog sustava u kojem se predviđa da će željeznica imati daleko veći tržišni udio nego danas počinje kvalitetnim istraživanjima. „Horizon 2020 – Transport“ trebao bi biti jedan od instrumenata da se to i postigne.

Velika Britanija

# Privatizacija – dobri rezultati na duge staze

Iako Švedska drži povijesni primat u privatizaciji željeznice i odvajanju infrastrukturne djelatnosti od prometa, privatizacija željeznice u Velikoj Britaniji ipak je najpoznatija. Ta otočna zemlja smatra se kolijevkom željeznice, a turbulentna privatizacija iz 1990-ih godina obilježila je daljnji razvoj željeznice u Britaniji.

koji se brinu za sve tvrtkine nekretnine, uključujući i zemljišta na kojima su se nalazile ukinute pruge.

BREL je 1989. prodan švedsko-švicarskoj tvrtki ABB (40 %), investicijskoj kući Trafalgar House (40 %) i MEBO-u (udruzi zaposlenika i direktora tvrtke u iznosu od 20 %). ABB je svoju udio prepustio Adtranzu, a kad je ta tvrtka postala dio



Logo British Raila, slavu dvostruku strijelu dizajnirao je Gerald Burney u 1960-im godinama



Lokomotiva 50 035 u pogonima za održavanje u Doncasteru

Godine 1963. u Velikoj Britaniji osnovana je tvrtka u 100-postotno-me vlasništvu britanske vlade nazvana British Railways Board koja je do 1965. djelovala pod nazivom British Railways, a od tada do 2001. pod nazivom British Rail. Djelovanje tvrtke bilo je podijeljeno u šest, a od 1967. u pet geografskih regija: Eastern, London Midland, Western, Southern i Scottish (1984. preimenovana u ScotRail). Regija North Eastern je 1967. pripojena regiji Eastern. Osamdesetih godina prošloga stoljeća British Rail uveo je podjelu posla prema poslovnim sektorima pa je InterCity bio mjerodavan za daljinski putnički prijevoz, Network SouthEast za prigradski prijevoz u Londonu i jugoistočnoj Engleskoj, Regional Railways za sav ostali regionalni prijevoz, a Railfreight za sav teretni prijevoz. Do sredine 1980-ih godina British Rail je posjedovao i niz trajekata (sustav odvojen u posebnu tvrtku Sealink) i hotela.

Već 1970-ih godina počelo je odvajanje pojedinih djelatnosti od British Raila. Godine 1970. odvojena je djelatnost održavanja vozila i tako je nastala tvrtka British Rail Engineering Limited (BREL). Djelatnost trajektne plovidbe prema Irskoj, Francuskoj, Belgiji i Nizozemskoj prebačena je na tvrtku kćer Sealink, a dio trajektnih brodova prodan je Francuskim državnim željeznicama (SNCF) koje su iznajmile natrag Sealinku. U sastavu British Raila ostala je Transportna policija, odnosno zaštitarska tvrtka koja osoblju u vlakovima pruža zaštitu i održava red u kolodvorima, te British Rail Property Bord

Bombardiera, BREL-ovi pogoni postali su vlasništvo Bombardiera. Danas su u funkciji samo BREL-ovi pogoni u Derbyju, a i njima je najavljeno zatvaranje.

Administracija Margaret Thatcher snažno je podupirala ideju prodavanja državne imovine i tvrtki. Ipak, s obzirom na željeznicu, ta administracija nije podupirala njezinu privatizaciju, ocjenjujući je kao presloženu i potencijalno prezahtjevnju za državu. Ipak, za vrijeme Thatcher, British Rail prodao su svoje hotele i 1982. sve preostale trajekte i koncesije na trajektne linije. Godine 1988. BREL je podijeljen na BREL i tvrtku British Rail Maintenance Limited (BRML) koja se bavila tekućim održavanjem. Naposlijetku, za vlade Margaret Thatcher željeznica je restrukturirana na način da se u budućnosti smanje dotacije države i da se puno bolje kontrolira na što se unutar željeznice troši državni novac.

Godine 1985. dvije privatne industrijske tvrtke u Britaniji kupile su vlastite lokomotive te su svojevrsnoj suradnji sa BR-om počele obavljati prometnu djelatnost. BR-ovo je osoblje vozilo te vlakove. Tvrtka Foster Yeoman, koja se bavi eksploatacijom kamenoloma, kupila je od GM-EMD-a 3,6 MW snažne dizelske lokomotive koje su u Britaniji označene kao serija 59. Te lokomotive vukle su vlakove za prijevoz kamena u pokrajini Wiltshire. Lokomotive su održavane u pogonima Foster Yeomana. Iste godine prijevozom su se počele baviti i druga tvrtka za eksploataciju kamena ARC te privatizirana tvrtka za distribuciju električne energije National Power, i to s lokomotivama istovjetnima onima

kakve je kupio Yeoman. Godine 1986. britanska je vlada prvi put ozbiljno raspravljala o privatizaciji željeznice, a 1988. dijelovi British Raila mjerodavni za prijevoz počeli su se privatizirati. Privatizacija nije počela s važnim dijelovima sustava, već s onim najmanjim – uskotračnom turističkom željeznicom Rheidol Railway u okrugu Aberystwyth u Walesu koja je prodana tvrtki Brecon Mountain Railway.

Godine 1991. Europska unija objavila je Direktivu 91/440 koja je definirala odvajanje željezničke infrastrukture od prijevoza. Ta odluka bitno je utjecala na odluke britanske konzervativne vlade u kojoj je John Major zamijenio Margaret Thatcher. Ministar prometa Cecil Parkinson zagovarao je neku vrstu privatizacije željeznice, no ta je ideja ocijenjena kao neprihvatljiva. Godine 1992. na skupštini Konzervativne stranke otvoreno je iznesen prijedlog privatizacije željeznice. Željeznica se nije protivila, no inzistirala je na privatizaciji u cjelini, dok je politika pod svaku cijenu željela niz tvrtki koje bi djelovale na određenim područjima. Tu ideju osobito je podupirao ministar John Redwood.

Zakon o željeznici donesen je 1993. i on je bio legalni korak prema privatizaciji koji je šokirao mnoge. Zakon je predvidio podjelu British Raila na više od stotinu različitih tvrtki među kojima su odnosi definirani vrlo preciznim ugovorima. Franšize su bile definirane ugovorima između tvrtki za prijevoz putnika i britanske države. Zakon je izglasan 5. studenoga 1993., a stupio je na snagu 1. travnja 1994. godine. Prema njemu, podjela je izvršena na sljedeći način. Tvrtka Railtrack bila je infrastrukturna tvrtka koja je preuzela vlasništvo nad svim kolosijecima, signalnim i sigurnosnim uređajima te kolodvorskim zgradama. Najveći dio kolodvorskih zgrada, njih 2509, Railtrack je predao na upravljanje tvrtkama koje su obavljale prijevoz putnika, a zadržao je samo 17 najvrjednijih kolodvora koji imaju ekstremno visoku vrijednost kao nekretnine za iznajmljivanje različitim uslužnim djelatnostima. Željezničke pruge nije održavao Railtrack, već privatne licencirane građevinske tvrtke. Ideja Railtracka bila je da će se tvrtka isplatiti privatnim investitorima zbog prihoda na nekoliko razina. Prvi je prihod naknada za korištenje željezničke infrastrukture. Drugi važan prihod jest iznajmljivanje manjih kolodvorskih zgrada operatorima, koji potom određene prostore mogu dalje iznajmljivati tvrtkama za obavljanje određenih uslužnih djelatnosti. Treći prihod dolazio je od iznajmljivanja vrlo vrijednih nekretnina na velikim kolodvorima u velikim gradovima. Sve to je, prema mišljenju političara, trebalo biti dovoljno da osigura

isplativost Railtracka. Regulatornu funkciju obavljao je Ured za reguliranje tržišta željezničkih usluga (ORR), čiji je prvi upravitelj bio John Swift, inače osoba vrlo važna za normalno poslovanje željeznice kao javnog servisa tijekom privatizacije. Roger Salmon bio je prvi upravitelj ureda za putničke franšize. Dvadeset i pet putničkih prijevoznika (u engleskom poznati pod kraticom TOC) definirano je zakonom, a podijeljeni su prema regijama u kojima djeluju i tipu prijevoza koji obavljaju. Primjerice, na magistralnim prugama InterCity promet obavlja jedna tvrtka, a regionalni druga tvrtka. Zanimljivo je to da TOC-ovi ništa ne posjeduju – vozila iznajmljuju, kao i nekretnine, a održavanje je ugovoreno u pogonima specijaliziranim za održavanje. Tri tvrtke postale su vlasnik svih vozila – Angel Trains, Porterbrook Leasing i HSBC Rail. One su u engleskome poznate kao ROSCO, a u vlasništvu su banaka. Te tvrtke posjeduju uglavnom putnička vozila i lokomotive namijenjene za vuču putničkih vozila. Teretna vozila uglavnom su u vlasništvu samih operatora. U početku poslovalo je šest teretnih operatora te sedam tvrtki za održavanje vozila. Posebna tvrtka bila je vlasnik britanskog dijela Eurostara, tvrtke koja obavlja putnički prijevoz kroz tunel koji Veliku Britaniju povezuje s Francuskom.

Prve velike promjene te strukture nastupile su 2001. kada je Railtrack ukinut a osnovana tvrtka Network Rail kojoj britanska vlada jamči dotacije neophodne za normalno održavanje željezničkih pruga. Na ukidanje je bitno utjecao izvještaj o nesreći u Hatfieldu u kojoj su poginule četiri osobe, a na koji je izravno utjecalo loše stanje infrastrukture.

Privatizacija se vrlo pozitivno odrazila ne nekoliko razina željezničkog prijevoza u Velikoj Britaniji. Primjerice, za dobivanje koncesije neophodno je imati dobar i nov vozni park, pa u Britaniji danas voze novi i vrlo udobni vlakovi. Iz istih je razloga drastično povećan broj vlakova koji voze prugama, a zbog konkurencije koja otima putnike drastično je povećana razina kvalitete usluga u vlakovima. Privatizacija željeznica u Velikoj Britaniji bio je eksperiment koji u prvih nekoliko godina nije pokazivao dobre rezultate, no danas je nakon detaljiziranja svih ugovornih i obveznih razina dobar. Činjenica je da željeznica u Velikoj Britaniji više nikada neće biti ista, no isto tako je činjenica da je ta željeznica za korisnike usluga puno bolja nego što je to bila prije privatizacije.

U sljedećem broju lista »Željezničar« bavit ćemo se tvrtkama koje se bave teretnim prijevozom a koje su nastale tijekom privatizacije željeznice u Velikoj Britaniji i uslijed promjena koje su u privatiziranoj strukturi nastupile u zadnje vrijeme.

/ Piše: Toma Bačić

Finska

## Veliki posao za »Siemens«

**Na samome kraju 2013. Finske željeznice su od »Siemensa« naručile 80 električnih lokomotiva Vectron. Vrijednost posla procjenjuje se na 300 milijuna eura.**

Finske željeznice osnovane su 1862. godine, a danas imaju 12 tisuća zaposlenih. Posluju pozitivno i 2012. ostvarile su dobit od oko 43 milijuna eura. Finske željeznice imaju tzv. ruski kolosijek, iako je u bivšem Sovjetskom Savezu kolosijek bio četiri milimetra uži od onog u Finskoj! Unatoč toj manjoj razlici, interoperabilnost vozila je moguća. Finske željeznice posjeduju dvije serije električnih lokomotiva – Sr1 i Sr2. Sr1 je lokomotiva Bo'Bo' snage 3,1 MW koja može razviti maksimalnu brzinu od 140 km/h. Prvih 27 lokomotiva naručeno je iz bivšeg Sovjetskog Saveza, iz tvornice Novočerkask 1970. godine. Preostale 82 lokomotive naručene su i isporučivane između 1973. i 1985. godine. Budući da je Novočerkask proizveo i prototipsku lokomotivu, koja je ostala u vlasništvu tvornice, Finske su željeznice tu lokomotivu kupile 1994. i modificirale je tako da bude istovjetna serijskim lokomotivama. Neke lokomotive te serije pregrađene su za brzinu 160 km/h. Lokomotive te serije trebale bi biti povučene iz prometa kada nove »Siemensove« električne lokomotive budu isporučene.

Serijska Sr2 su lokomotive proizvedene u Švicarskoj, i vrlo su slične švicarskoj lokomotivi Re460. Finci imaju 46 takvih lokomotiva, snaga im je 6 MW, a maksimalna brzina 200 km/h.

»Siemensove« lokomotive Vectron će u Finskoj najvjerojatnije biti označene kao Sr3. Vrijednost tog posla je 300 milijuna eura i riječ je o najvećem ulaganju Finskih željeznica u nova vozila. Opcija je kupnja još 97 lokomotiva i održavanje cjelokupne flote lokomotiva u razdoblju od 10 godina od isporuke posljednje lokomotive. Predsjednik Uprave Finskih željeznica Mikael Aro je na konferenciji za novinare u povodu ugovaranja tog posla izjavio da je »Siemensova« lokomotiva izabrana kao najbolja među tri ponuđača. »Siemens« je odabran na temelju cijene, pouzdanosti vozila i jamstva.

Lokomotive Vectron bit će sagrađene u »Siemensovim« pogonima u Münchenu, a postolja će biti proizvedena u Grazu. Prvih 10 lokomotiva početak će voziti 2017. godine, a serijska proizvodnja početak će 2018. Svih 80 lokomotiva bit će isporučeno do 2026. godine. Vectroni će biti dugi 19 metara, masa će im biti 90 tona, maksimalna brzina 200 km/h, a snaga 6,4 MW. Također, svaka će lokomotiva imati dva manja dizelska motora koji će ju pokretati tijekom manevriranja ili vuče lakših vlakova na neelektrificiranim kolosijecima. Te lokomotive bit će dizajnirane tako da normalno rade i na temperaturama zraka od -40°C.

# Iz svijeta željeznice

## Mađarska

Mađarsko-austrijska tvrtka GySEV naručila je od »Siemensa« pet električnih vlakova tipa Desiro Mainline koji bi, prema ugovoru, u promet morali ući najkasnije do svibnja 2016. godine. Ti će vlakovi sudjelovati u međunarodnome prijevozu između Austrije i Mađarske, povezujući mjesta Fertőszentmiklós i Neusiedl am See te Deutschkreutz, Wulkaprodersdorf i Eisenstadt. Taj posao »Siemens« je dobio bez natječaja jer je GySEV tražio potpunu kompatibilnost s ÖBB-ovom flotom vlakova Desiro Mainline. Vrijednost posla je 30,7 milijuna eura.

## Švedska

Švedske željeznice (SJ), koje su u vlasništvu švedske države, dana 16. siječnja objavile su da će 3,5 milijardi kruna uložiti u kompletnu modernizaciju nagibnih vlakova serije SJ X2000. Tvrtka u floti ima 36 vlakova koji voze maksimalnom brzinom od 200 km/h i koji su proizvedeni su kasnih 1980-ih. Prvi modernizirani vlak u promet će ući 2015. godine, a modernizacija svih 36 vlakova trebala bi biti završena do 2019. godine. Unutrašnjost vlakova bit će u cijelosti modernizirana. Modernizirana će biti i električna oprema, što će dovesti do smanjenja potrošnje električne energije za desetak posto.

## Njemačka

Dana 15. siječnja je u kolodvoru Köln Hauptbahnhof javnosti predstavljen prvi od 56 naručenih vlakova Alstom Coradia Lint. Taj dizel-motorni vlak namijenjen je za vožnje prugama Dieselnetz Köln. Maksimalna brzina tih vlakova je 140 km/h, a pokreću ih MTU-ovi motori od 390 kW. Vrijednost te narudžbe koja je ugovorena u srpnju 2011. je 325 milijuna eura.



Dizelski vlak Alstom Coradia

## SAD

Američki »Illinois Department of Transportation« odlučio je od njemačke tvrtke kupiti 35 dizelskih lokomotiva maksimalne brzine 200 km/h. Taj posao, koji osim nabave lokomotiva uključuje i kupnju 130 katnih putničkih vagona od japanskog proizvođača »Sumitomo« i »Nippon Sharyo«, vrijedi ukupno 808 milijuna dolara. »Siemensove« će lokomotive imati dizelske motore Cummins QSK95 koji udovoljavaju standardu Tier 4. Prema najavama, te će lokomotive biti sagrađene u gradu Sacramento u Kaliforniji, od dijelova uvezenih iz Europske unije. Pretpostavlja se da će te lokomotive voziti na pruzi Chicago – Detroit, jedinoj u SAD-u (osim Sjeveroistočnog koridora) na kojoj je dozvoljena maksimalna brzina vlakova od 175 km/h. Ta će pruga biti modernizirana do 2015., pa će se produljiti dionice za vožnju brzinom od 175 km/h.

## Tajvan

Željeznice na Tajvanu elektrificiraju svoju Istočno-obalnu željeznicu koja vodi od Hualiena na sjeveru do Taitunga na jugu. Ta željeznička pruga duga je 166 kilometara, a građena je između 1909. i 1917. kao pruga kolosiječne širine 762 mm. Osamdesetih godina prošloga stoljeća kolosijek je proširen na standardni azijski, širok 1067 mm. Nakon elektrifikacije koja je trebala biti završena do ožujka 2014., maksimalna brzina na toj pruzi iznosit će 130 km/h. Također, četiri segmenta te pruge pregradit će se na dvokolosiječni standard. To su dionice Fongtian – Nanping, Wanrog – Guangfu, Rueisuei – Sanmin i Shanli – Taitung. Na pruzi su sagrađena i četiri nova tunela duljina od 2524 do 5300 metara. Za tu prugu Tajvanske su željeznice naručile 39 električnih vlakova od japanskog proizvođača »Nippon Sharyo«, koji su na Tajvanu označeni kao serija 800. Vlakovi imaju osam vagona sa 1200 sjedećih i stajaćih mjesta. Prva dva vlaka proizvedeni su u Japanu, dok će ostalih 37 biti proizvedeno na Tajvanu.

## Kina

Krajem prosinca Kineske su željeznice otvorile nekoliko novih željezničkih pruga! Dana 28. prosinca za promet je otvorena 514 km duga pruga uz obalu koja povezuje gradove Sjamen i Šendžen na jugoistoku zemlje. Ta pruga završetak je relacije Peking – Guangdžou – Šendžen koji je građen kao pruga isključivo za brzi putnički prijevoz. Završetkom te pruge skraćanja voznih vremena bit će nevjerojatna – od grada Sjamena do Šendžena dosadašnje vrijeme putovanja od 13 sati skraćeno je na manje od tri sata! Ostale dvije pruge otvorene za promet nalaze se također u provinciji Guangsi, a to su pruga Nanning – Bejhaj i Čindžou – Fangčengang.

Krajem prosinca Kineske željeznice počele su primjenjivati i novi vozni red, u kojem su broj vlakova na nacionalnoj razini dnevno povećali za čak 2369 parova!

Drugi o nama

/ Piše: Toma Bačić

## Prate se događanja u HŽ Cargu

**Međunarodni mediji specijalizirani za željeznicu prate i aktualna zbivanja na hrvatskim prugama. Tako je u siječnju članak o pokušaju prodaje HŽ Carga objavio ugledni britanski časopis »Railway Gazette International«.**

Rubrika »Drugi o nama« zamišljena je kao kratak pregled tekstova koje europske i svjetske publikacije objavljuju o željeznicama u Hrvatskoj. Nažalost, ovaj mjesec u publikacijama se pojavio samo je-

dan kraći tekst o željeznicama u Hrvatskoj, koji je pritom i poprilično negativan. Naime, vodeći industrijski časopis o željeznici, britanski »Railway Gazette International« objavio je tekst koji opisuje »kolaps« prodaje HŽ Carga. U tekstu je precizno opisana situacija oko prodaje i navedeni su parametri neuspjelog posla.

Komentari tog neuspjelog posla objavljeni su u još nekoliko željezničkih časopisa kao što su »Today's railways« i »Eisenbahn Revue«. Nažalost, svi ističu vrlo loše stanje u HŽ Cargu i činjenicu da je tvrtku u takvom stanju iznimno teško prodati. Osim toga, jasno ukazuju na činjenicu da naši zapadni susjedi imaju vučna vozila kojima mogu početi voziti prugama u Hrvatskoj!

Osobno

## Sreća i znanje - dobitna kombinacija

**Prometnik iz Pitomače Zlatko Rakijašić do sada je bio uspješan u više kvizova. Njegov odličan nastup u HTV-ovu kvizu »Potjera« iskoristili smo kao povod za razgovor.**



Zlatko Rakijašić

Uspjeh Zlatka Rakijašića u kvizu »Potjera« nije prošao nezapaženo. Nakon što smo primili informaciju da je »naš prometnik« bio izvrstan u kvizu u kojem je doista teško pobjeći tzv. lovcu i kući otići zadovoljan, krenuli smo tragom informacije i došli do našeg sugovornika Zlatka Rakijašića, prometnika iz Pitomače, koji je do sada uspješno nastupio u nekoliko kvizova.

Samo po sebi kao prvo se pitanje nameće o tome koji je faktor najvažniji za uspjeh na kvizu. Za Zlatka Rakijašića tu nema puno dvojbe – sreća je na prvome mjestu. Zanimljivo je da je nedavno u jednoj televizijskoj emisiji i Branko Lustig sreću opisao

kao ključni faktor svojeg uspjeha. Kada govori o sedam faktora uspjeha u sportu ni Čiro Blažević neće zaboraviti čimbenik sreće jer lopta se od grede može odbiti ili u polje ili u gol, a o tome u kojemu će smjeru skrenuti često ovisi sudbina trenera.

Na željeznici se Zlatko Rakijašić zaposlio 1986. godine. Nakon dvije godine opće srednje škole preselio je u Zagreb i u Željezničkoj tehničkoj školi završio školovanje za zanimanje prometnog tehničara. Ugovor s tadašnjom Radnom organizacijom Željezničkog poduzeća Koprivnica jamčio mu je sigurno zaposlenje te mu je prvo radno mjesto bilo u Koprivnici. Danas živi u obiteljskoj kući udaljenoj samo stotinu metara od željezničkoga kolodvora Pitomača gdje sada radi.

»Milijunaš« je prvi kviz u kojemu je nastupio, a potom su uslijedila dva nastupa u »Najslabijoj karici« i konačno nastup u »Potjeri«. U kvizu »1 protiv 100« prije dvije godine bio je »u galeriji«, no taj put nije dobio priliku za nastup. Zanimljivo je da je tada željeznicu izvršno zastupao zaposlenik HŽ Putničkog prijevoza Marin Curavić.

/ U »Milijunašu« sam mislio da će sve biti lako kada sjednem u stolac, no imao sam preveliku tremu i jedva sam čekao da se sve završi i da odem kući. Tada sam odigrao loše, no ipak sam osvojio 8000 kuna. Kasnije sam pokušao u »Najslabijoj karici« i kvizovi su mi se zavukli pod kožu – rekao je Zlatko Rakijašić.

U »Najslabijoj karici« Zlatko se dvaput izborio za nastup u finalu. Jednom je izgubio, a jednom pobijedio. Sa svakim nastupom bio je sigurniji i trema je nestala.

/ Sada je situacija takva da se trema preokrenula u nešto pozitivno pa u najvažnijim trenucima »izvlačim« i podatke koje jedva da sam znao – komentirao je Zlatko.

Duge noćne smjene vrijeme su kada se nešto može pročitati. Pripreme za kviz obuhvaćaju dosta čitanja. Važno je i to koliko se toga može zapamtiti.

/ Dosta čitam, a kada se pripremam čitam faktepedije. Sada sam dio skupine natjecatelja koji idu iz kviza u kviz. Svi se međusobno poznajemo.

U biti, ako znaš odgovor, sve se čini jednostavno, no ima ljudi koji znaju puno, ali pred kamerama zaborave i ona osnovna znanja. Tada se gledatelji ispred televizora čude... Srećom, sada sam, ponajprije zahvaljujući iskustvu, u poziciji da izvlačim i podatke koji su mi negdje »u magli« – rekao je.

Na »Potjeru« Zlatko Rakijašić nije se namjeravao prijaviti.

/ Jednostavno nisam imao volje i nisam osjećao potrebu da nastupim. No i moja supruga Lucija je »kvizaš«. Nastupila je u »Enigmki«, bila je uspješna u »Milijunašu« i u kvizu »1 protiv 100«. Ona je ispunila prijavnicu za »Potjeru« i sada se šalimo kako je ona moj menadžer – objasnio je Zlatko svoje pojavljivanje u »Potjeri«.

U »Potjeri« natjecanje je puno složenije nego primjerice u »Milijunašu«. Dok se uz malo sreće u »Milijunašu« lako moglo dogoditi da se kući »ode pjevajući«, u »Potjeri« ni puno znanja ne jamči uspjeh. Četiri natjecatelja prvo odgovaraju na pojedinačna pitanja, nakon čega se natječu s tzv. lovcem. Nakon kvalifikacija ekipa, odnosno preostali dio ekipe, odgovara na pojedinačna pitanja. Bitno je da u dvije minute zajedno točno odgovore na više pitanja nego tzv. lovac.

/ Nas trojica smo kao ekipa igrali protiv Mirka Miočića u ulozi lovca. Imali smo petnaest točnih odgovora, a Miočić je točno odgovorio na četrnaest pitanja te smo se provukli »za dlaku«. Kao ekipa igrali smo dobro. Pravilo je da se javlja i odgovara onaj tko zna odgovor. Sve se odigrava u djeliću sekunde pa je koncentracija jako bitna. Ako se javiš, a ne odgovoriš točno, štetiš ekipi. Nama se taj put očito *potrefilo* – opisao je svoj nastup.

Kvizovi se ne prikazuju uživo, tako da se puno zanimljivih događanja tijekom snimanja jednostavno »izreže«. Tako se dogodilo da se natjecatelj zbog treme ne može sjetiti svog imena ili čovjek jednostavno, čim se upale kamere, skine slušalice i ode. Takve i slične situacije najviše zabrinjavaju Zlatka.

/ Čim dečki na poslu vide kakav novi kviz, pitaju me jesam li se prijavio. Uz obitelj, suprugu Luciju te kćeri Luciju i Paulu, kolege su mi također velika podrška. Kadgod treba pomažu mi da uskladim obveze na poslu. Uz njih, kvizove gleda puno ljudi i zbog toga kada putujem prema Zagrebu mislim kako je najvažnije da se ne osramotim – rekao je Zlatko na kraju razgovora.

U nakladi HŽ Putničkog prijevoza

/ Piše: Branimir Butković  
/ Foto: Croatia film

## »Samoborček« - nova knjiga Siniše Lajnerta



Sredinom veljače iz tiska izlazi nova knjiga Siniše Lajnerta »Samoborček« (1899. – 1979.). Nakon što je osamdeset godina svakodneвно prevozio putnike i izletnike, »Samoborček« je ukinut nakon što ga je željeznica predala Zagrebačkome električnom tramvaju (ZET). No i danas »Samoborček« pobuđuje lijepe i romantične us-

pomene. Uz obilježavanje simbola jednog vremena, ova knjiga izlazi u vrijeme kada se planira provedba projekta izgradnje nove pruge do Samobora.

U knjizi je povijest »Samoborčeka« opisana do najsitnijih detalja. Fotografije prikupljene iz brojnih izvora na najljepši mogući način opisuju makar na prvi pogled romantično vrijeme.

Knjiga »Samoborček« formata je 20 x 20 centimetara. U tvrdom je uzevu i ima 150 stranica.

Svijet iz mašte

# MODELARI IZ NAŠEGA SUSJEDSTVA

**Ako ste u duši dijete i volite putovanja, onda svako morate posjetiti mjesto skriveno od znatizeljnih pogleda gdje ćete na trenutak osjetiti šarm djetinjstva. U strogom središtu Zagreba, u Gundulićevoj ulici 4, u neuglednoj dvorišnoj zgradi maštaju se i stvaraju mali željeznički svjetovi.**

Naš sugovornik Antun Urbić i njegovi mladi pomoćnici Domagoj Terzić, Matija Bulat i Mario Benkus pokušavaju pomoću minijaturnih replika najpoznatijih svjetskih marki vlakova primjenom visokih tehnologija dočarati putovanje željeznicom. Sve ovdje izgleda stvarno i kolodvori i pruga i ceste i mostovi i tuneli i brda i kuće uz prugu s crvenim krovovima. A onda, zvižduk i vlakčić može krenuti...

**Kako Vam je hobby iz djetinjstva prerastao u posao?**

Već četrdesetak godina skupljam modele vlakčića. Sve je počelo s mojim trećim rođendanom kad sam svoj prvi vlakčić dobio na poklon. Današnji klinci ne mogu shvatiti kakva je to bila radost ranih



Antun Urbić sa suradnicima

šezdesetih godina prošloga stoljeća dobiti takav vlakčić na poklon. Moj otac je u to vrijeme radio u Švicarskoj i mogao mi je donijeti svake godine neki novi model lokomotive ili cijeloga vlakčića. U početku sam se samo igrao s njima, ali u neko drugo vrijeme počeo sam ih skupljati i čuvati. Vrijeme mladosti, stvaranje obitelji i rad na Televiziji odvuкао me je od vlakčića, ali ih se nikada nisam u potpunosti odrekao. I evo me sada, u ovim *nježnim* godinama odlučio sam svoje duboko sakrivene snove živjeti.

**Tko je osmislio i radio na stvaranju male željeznice?**

Moram odmah reći, postoje *softwari* s već cijelim gotovim idejnim projektom koji se mogu kupiti. Ovaj po kojem sam ja radio zove se *Win Track* i služi za crtanje. Karlo Paladin mi je pri tome puno pomogao, jer me uveo u cijeli projekt. Od ideje koju sam imao do ovoga što sada vidite, prošlo je tek tri godine i još sve pomalo razrađujem. Postojale za željeznicu moralo se testirati, jer je građena na šest razina među kojima su neke izvedene spiralno, što je posebno zahtjevno. Cijeli projekt je informatički osmišljen, a sama izvedba prati se putem ugrađenih monitora na zidu.

**Kod koga nabavljate replike male željeznice?**

Uglavnom vani u inozemstvu. Postoje tvornice igračkara specijalizirane za vlakčiće, pa su među najpoznatijima *Märklinovi* i *Fleischmannovi* vlakčići. Da bi se dočarala priroda kojom vlakčić prolazi koristim elemente od *Heklyja*, a kuće i zgrade od *Fallera* i *Kibryja*.

**Je li to pristupačno ljudima s obzirom na cijenu?**

Pa, kak' se uzme. Licencu za početnu izvedbu platilo sam 380 eura, a svako novo poboljšanje koštalo bi još 70 eura. Lokomotive su oko 350, putnički vagoni oko 45, a teretni vagoni oko 30 eura. Naravno, nisam ih kupio sve sada, to traje godinama.

**Koliko imate trenutno željezničkih kompozicija?**

Oko 100 lokomotiva, 500 putničkih i 800 teretnih vagona. Moram reći da na cestama voze uglavnom autiči iz naše male radionice.

**Pa to je dosta skupi sport?**

Joj, da me supruga čuje...Ma ne, nije baš tako. Uglavnom putujem na sajmove igračkara koji se svake godine održavaju u Nürnbergu, Dortmundu i Kölnu. I to mi je za dušu. Uvijek uspijem kupiti nešto



Djeca na danima otvorenih vrata

za sebe, ali po tvorničkim cijenama pa to onda nije tako puno kak' se vama čini.

**Kako ste medijski promovirani?**

Pa, upravo sada su bili *Dani otvorenih vrata*, pa smo ostali ugodno iznenađeni odazivom. O nama su priloge napravili *Radio Sljeme*, *Antena* i *Katolički radio*, a s televizije su došli i napravili priču novinari RTL-a, iz redakcije *InMagazin* s Nove TV i iz redakcije *Dobro jutro*, *Hrvatska* s HTV-a, a sada su došli i vaši novinari. Bila su djeca iz *Osnovne škole Gustav Krklec* i učenici koji se bave robotikom, pa je bilo dosta zabavno.

**Ima li kakvih poslovnih ponuda?**

Nije da smo zasuti s njima, ali se niti ne žalimo. *Turistička zajednica grada Zagreba* ponudila se da nas uvrsti u svoj *Vodič po Zagrebu*, jer se nalazimo u samom centru i dosta im je zanimljivo ono što radimo. Planiramo otvoriti mali specijalizirani dućan za prodaju replika malih željeznica, a i otvoriti se za javnost. Već negdje tamo iza Uskrsa, svaki petak i subotu od 10 do 18 sati, mogu nas doći vidjeti i uživati s nama svi veliki i mali koji vole vlakčiće.



HKUD »Željezničar« Osijek

## Dva koncerta za kraj godine

**Od 2013. HKUD »Željezničar« Osijek oprostio se s dva izvrsna koncerta. Bio je to povod za razgovor o radu Društva s njegovim predsjednikom Markom Brekalom.**



Marko Brekalo

Dana 2. prosinca 2013. u punoj dvorani osječkoga Hrvatskog narodnog kazališta održan je koncert u povodu Dana grada Osijeka, a 20. prosinca u starome Domu željezničara božićnim se koncertom Društvo oprostilo od 2013. godine. Osim što je to bila prigoda da se prezentira umjetnički napredak Društva kroz godinu, omo se oprostilo i od višegodišnjih članova Jelene Kuric, Ane Plužarić, Kristine Božurić, Jelene Proleta, Igorom Bajusom, Vedranom Kutijem, Mariom Mrkonjićem i Tatjanom Simić.

Program božićnoga koncerta glazbeno su obradili Duško Topić i Tomislav Jozić, a koreografiju

su osmislili Branko Šegović, dr. sc. Enrich Merdić, Ivan Goran Matoš i Nenad Sudar. Nositelji programa, osim reprezentativnog ansambla, bili su dječji i pripremni ansambl, i to u tamburaškom, pjevačkom i plesnom dijelu. Budući da ansambl ima tristotinjak članova, moguće je provesti kvalitetnu selekciju. I moto Društva, koji je upisan u grb društva, glasi: »Zaželi želju – imam želju – ostvari želju«.

HKUD »Željezničar« ima i kvalitetno vodstvo koje čine garderobijerka Gordana Jeršek, voditeljice dječje skupine Vanja Luketić i Ivana Tomljenović, voditelj pripremnog ansambla Vedran Stanković, asistent reprezentativnog ansambla Dražen Krznarić, tamburaški voditelj Franjo Slavko Batorek, vokalna voditeljica Vesna Svalina, plesni i umjetnički voditelj Zoran Poljak i tajnica Mirta Matanovac.

Ipak, za vođenje tako velikog društva potreban je i predsjednik pun inicijative, što Marko Brekalo svakako jest.

**/ Jeste li zadovoljni aktivnostima Društva u 2013. godini?**

/ Cijela godina obilovala je aktivnostima i plan je izvršen. U prosincu smo održali dva koncerta. Budući da su djeca imala praznike, odlučili smo im, uvjetno rečeno, omogućiti predah. Dana 13. siječnja nastavili smo s radom tj. probama.

**/ Kakvi su planovi za 2014. godinu?**

/ Možemo reći da nam je kalendar aktivnosti za 2014. popunjen. Zaista imamo puno nastupa. Kao prvi događaj mogu najaviti naše tradicionalno sijelo koje se održava 8. veljače u osječkom Studentskom centru i na kojemu se okupi više od četiri stotine sudionika. Dana 28. veljače u Županji imamo koncert na kojemu imamo čast biti nositelji programa. Riječ je tradicionalnoj županijskoj manifestaciji koju prenosi i HRT i sretni smo da smo ove godine pozvani kao nositelji programa.

**/ Kako na rad Društva utječe odlazak devet članova?**

/ Oprostili smo se od »starih« plesača, ali Društvo ima mlade snage i to neće utjecati na kvalitetu izvedbe programa. Radimo s mladima, surađujemo s tri škole u gradu, a imamo i dvije predškolske skupine. U skladu s time, osim A-ansambla, možemo imati i pripremni ansambl.

**/ Koliko članova imate u A-ansamblu?**

/ Oko osamdeset. A ukupno imamo više od tri stotine članova, tako da je konkurencija velika. To rezultira kvalitetom, a zahvaljujući

tomu možemo i popuniti sada već gust raspored gostovanja, i to svirkom, pjesmom, plesom ...

**/ Koja gostovanja planirate?**

/ Uglavnom se odazivamo na sva gostovanja na koja smo pozvani. Jedanput godišnje »počastimo« se zaista kvalitetnom turnejom.



Ove godine u kolovozu planiramo turneju od dvanaest dana na portugalske Azore. U srpnju planiramo gostovanje u Tuzli.

**/ Koliko dugo ste predsjednik Društva?**

/ Devet godina. Sada kada ste me upitali i sam se iznenadio koliko je to dugo ...

**/ Muka svakog predsjednika jest pronaći sponzore, osobito u ovim kriznim vremenima. Kako se Vi snalazite?**

/ Po svome nazivu i podrijetlu Društvo je vezano uz željeznicu koja nam pomaže. Prijašnjih godina vrlo malo, a sada više. Osim humanitarnih aktivnosti, imamo i one komercijalne koje nam pomažu u financiranju. Pomažu nam i Grad Osijek i Županija. Sudjelujemo i u provedbi gradskih, županijskih i državnih projekata, sami izrađujemo i provodimo projekte, pa se dijelom financiramo i na takav način.

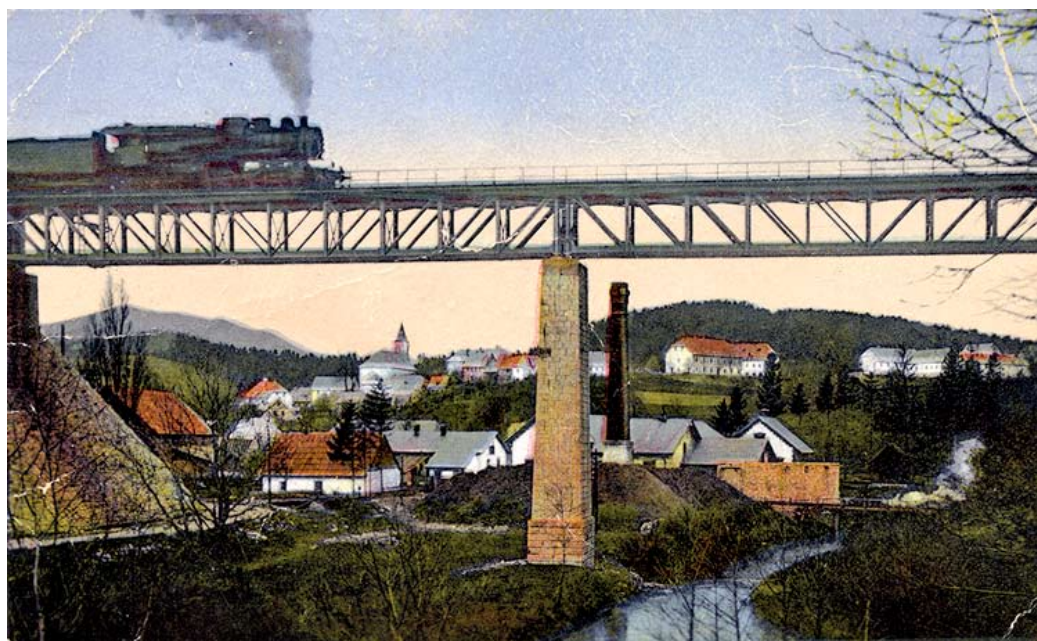
**/ Što Vas najviše veseli?**

/ Osim zadovoljstva koje proizlazi iz entuzijazma, najviše se radujemo kada nekome pomognemo kroz humanitarne projekte. Velika mi je želja da se to održi i da sljedeći naraštaji nastave djelovanje Društva.

S riječke pruge

# Od prve do treće konstrukcije mosta »Ličanka«

**Povodom zamjene čelične konstrukcije mosta „Ličanka“ u Fužinama donosimo zanimljiv povijesni prikaz događanja vezanih uz taj most i riječku prugu. Između ostalog u tekstu se navodi podatak o tome tko je 1943. »digao most u zrak.«**



Most "Ličanka" na početku 19. stoljeća

Možda bi tu vijest mogli prenijeti – sada kad je na istom mjestu „novi most“ – na starinski način morseovom abecedom, ali telegraf je na riječkoj pruzi ukinut upravo 3. siječnja 1974. Markantna pozicija oko 16,4 m visoke i 35 m dugačke dvodijelne konstrukcije mosta nadovezuje se na visoke nasipe, od kojih onaj duži prelazi u plato kolodvora Fužine.

Na starijim fotografijama, tada redovito košene, kosine nasipa još više su odavale sklad tih dviju građevinskih načina premošćivanja udolina, cesta i rijeka – mosta (vijadukta) i nasipa. Budući da je zbog sustava umjetnih jezera s goranske strane i Hidroelektrane »Nikola Tesla« u Vinodolu kod Triblja nestao stalan tok ponornice Ličanke, nema se osjećaj da je ispod mosta protjecao potok.

U doba izgradnje karlovačko-riječke pruge ali i kasnije, cestovni prijelazi u dvije razine uobičajeno su se izvodili kao uski tuneli-podvožnjaci, a prave mosne konstrukcije bile su rezervirane za premošćivanje rijeka i njihovih dolina. Sa starog se mosta otvorao pogled prema Ličkome polju.

Gotovo nezamijećeno, u monografiji Fužina tiskanoj 1985. našle su se i fotografije razglednica s prikazom originalne konstrukcije mosta iz 1874. Iako je riječkoj pruzi posvećena i opsežnija monografija iz 1983. godine, na mosne konstrukcije na riječkoj pruzi – kakve su izvorno izgledale i kako su se mijenjale – kao da se zaboravilo.

Naime, teško je očekivati da bi na jednoj od najstarijih i najvažnijih pruga u Hrvatskoj mosna konstrukcija mogla udovoljavati eksploatacijskim zahtjevima dulje vrijeme. Dragocjene podatke o starijoj povijesti pruge sačuvao je ing. Stjepan Szavits-Nossan u članku koji je u povodu 50. obljetnice riječke pruge objavljen u časopisu »Tehnički list«.

Gusta rešetka tankog profila starog mosta »Ličanka« neodoljivo podsjeća na najstarije mosne željezničke konstrukcije na rijekama Savi i Krapini, na onodobnoj *hrvatskoj pruzi* pod austrijskom upravom Društva južnih željeznica. Konstrukcija je bila zamijenjena dosadašnjom 1894./1895. i ti radovi bili su dio investicijskog ciklusa Kraljevske ugarske državne željeznice (MÁV) ojačanja pruge za veću nosivost. Već 1893. ojačan je most »Sava«, koji je ponovno ojačan 1913., a tek 1939. zamijenjen je kompletno novim mostom. Proračun mosta »Ličanka« projektiran je da izdrži opterećenje dviju lokomotiva sa 16-tonskim osovinskim pritiskom. Pod upravom MÁV-a uslijedila je zamjena i drugih mostova iste, »modernije« rešetkaste konstrukcije, i to mostova »Globornica«, »Jelenski jarak« i »Riječina«.

Očigledno da je podizanje dovoljenog osovinskog pritiska na čitavoj riječkoj pruzi označilo početak proizvodnje i eksploatacije novih parnih lokomotiva, među kojima je lokomotiva serije JDŽ/HDŽ 27 (MÁV 401) bila prva konstruirana dvojnim sustavom mallet i s opterećenjem, za ono doba visokih, 16 tona. Budući da je ona uvedena u promet tek 1905., samo se može nagađati o tome što je sve ugarski kapital putem željezničke uprave i industrije trebao ulagati u jednu od pruga s najtežim parametrima eksploatacije, a koja je taj primat zadržala do danas. Od 1909. riječkom prugom vozila je i druga lokomotiva mallet serije 31 (MÁV 651) koja je imala osovinski pritisak od samo 12,3 tona.

Poznatiji prikazi mosta »Ličanka« potječu iz perioda između dvaju svjetskih ratova, a na mostu je gotovo uvijek uvijek ovjekovječen vrhunac ugarske industrije izgradnje lokomotiva – najjača parna lokomotiva na riječkoj pruzi, lokomotiva serije 32 (MÁV 601). Gledajući rijetke fotografije gorske dionice riječke pruge, za koju je ta lokomotiva bila konstruirana, samo se može zamisliti kako je ta lokomotiva »stenjala i puhala«, sjedinjujući u svojoj utrobi dva parna stroja. Serija 32 počela je voziti 1914. i imala je visok osovinski pritisak od 16,1 t.

Budući da su tri vezne osovine bile optimum za oštre i brojne zavoje te velik uspon, a da su sve lokomotive mallet s riječke pruge bile teške za održavanje i sve starije za prometne zahtjeve riječke luke, pokazalo se da su time parni strojevi doživjeli posljednju točku svo-

jeg razvoja. Nakon Drugoga svjetskog rata lokomotive serija 31 i 32 vozile su u Dalmaciji, uglavnom na pruzi Knin – Split, a od 1960. do 1965. služile su kao *rivalice* preko kostajničkog uspona između Volinje i Sunje.

Nakon Drugog svjetskog rata gorskom dionicom riječke pruge dominirala je, po godini proizvodnje, potpuno nova lokomotiva – serija 38 Liberation iz 1945. dobivena donacijom UNRA-e (tadašnje UN-ove agencije za pomoć). Već tada most »Ličanka« stvarao je probleme u nastojanjima da se pruga što bolje eksploatira te da se izvuče što više bruto tona tereta. Jedan od rekorda bio je dan 17. travnja 1955. kada je garnitura s tri lokomotive iz riječke luke otpremljeno 12.760 bruto tona tereta (ili 547 vagona). Iste godine, pisao je 1956. u časopisu »Željeznice« ing. Petar Šegvić, provedeno je ispitivanje mostova na Rječini i Ličanki. Pokazalo se da ti mostovi ne mogu izdržati osovinski pritisak dviju zapregnutih lokomotiva



Panorama Fužina s početka 19. stoljeća

(svaka lokomotiva serije 38 s masom 144,8 t i osovinskim pritiskom od 18,7 t) pa su umjesto tri lokomotive, u sastavu garnitura bile samo ona vozna i *rivalica*. Lokomotiva Liberation imala je četiri vezane osovine, što je u praksi značilo mijenjanje vanjskih tračnica u lukovima R 275 m svake dvije godine!

Kasnije se pribjegli ubacivanju parnjače u sredinu sastava teretnih vlakova, no to se pokazalo kao nepraktično rješenje, isto kao i prijedlog da se bruto teret izvlači električnim lokomotivama tri desetljeća kasnije. Lokomotive serije 38, a time i parna vuča, nestali su zauvijek tek nakon kompletne elektrifikacije dionice Rijeka – Moravice 1960. godine.

Danas pokojni Čedomil Čavlina, koji je u vremenu kada se počela provoditi elektrifikacija sušačkog tunela i dionice do Sušak-Pecina, a koja je bila završena 25. travnja 1953., bio najmlađi elektrotehnički inženjer na željeznici, svojedobno je u razgovoru za »Željezničar« izrazio stav da je budućnost riječke pruge monofazni sustav, samo što je tada reelektrifikaciju doveo u kontekst izgradnje nove i brze pruge Zagreb – Rijeka, koja je do danas ostala za naš *prilike ponešto fantastična osnova*, kako je u kupskoj varijanti još 1925. pisao ing. Szavits-Nossan.

U kontekstu prvih predviđanja odnosa prometnih potreba i kapaciteta stabilnih postrojenja te vučnih sredstava, od 5. do 9. siječnja 1956. na riječkoj je pruzi testirana tada novokupljena »Marijana«, unikatna lokomotiva serije 41-001 (kasnije 361) mase 80 t. Dionica do Fužina elektrificirana je 27. srpnja 1956., a do Lokava 3. veljače 1958. Tih godina Čavlina i Dušan Bezić izradili su novi vučno-energetski proračun, koji je ostao osnova eksploatacije sve do zadnjeg dana pruge elektrificirane jednosmjernom strujom od 3 kV. Zbog pojave jačih talijanskih lokomotiva serija (JŽ 362/ HŽ 1061), proračun mase vlakova od 550 t iz riječkog bazena nije bio dostatan

za »Marijanu«, koja je do povlačenja iz prometa upravo od Fužina do kote 836 m u tunelu Sleme imala ulogu *rivalice*, evocirajući tako starinski način prebacivanja bruta parnjačama iz doba MÁV-a kada je kolodvor Fužine imao ložionicu s okretaljkom.

Usko grlo riječke pruge oduvijek je bila dionica Škrljevo – Delnice, a nagib od 26, 28 pa čak i 30 promila spada već u područje zupčastih pruga, a ne pruga koje su trpjele 6,18 milijuna bruto tona 1979. samo za uspon u smjeru unutrašnjosti.

Kod Fužina je od 2. do 4. ožujka 1982. bila ispitivana mogućnost izvlačenja bruta kombinacijom do triju lokomotiva 362/1061, kao i moćnijom lokomotivom serije 363 iz Slovenije, o čemu je pisao mr. Dragutin Šubat u časopisu »Željeznica u teoriji i praksi«. Budući da je od kraja 1970-ih nedostajalo električnih vučnih kapaciteta, dizelske lokomotive bile su sve do reelektrifikacije stalan gost na riječkoj



Zamjena konstrukcije mosta, prosinac 2013.

pruzi. Već tada se predviđao i prijevoz ASEA-ovima (HŽ 1041), koji su zbog Domovinskog rata stigli s više od dva desetljeća zakašnjenja.

Danas kada su montirani elementi novoga čeličnog mosta »Ličanka« na stupištima i kada je most tzv. ležajnom gredom postavljen na svoje mjesto, treba se prisjetiti i teksta ing. Zorana Rađenovića, koji je crtežom zabilježio prizor možda izgubljene fotografije ing. Branka Ašenbrenera iz 1945. godine. Naime, tada su vitla upotrijebljena za podizanje srušene konstrukcije »Ličanke« na ukupno 40 redova drvenih pragova visine 6,40 m i na stupištima visine 10,00 m. Most je 1943. srušio najpoznatiji diverzant Ilija Gromovnik (Ivan Hariš) u kratkome periodu nakon kapitulacije Italije i dolaska njemačke okupacijske sile u Gorski kotar.

Sjećanje na dio željezničke povijesti sačuvao je Aleksandar Šolc, profesor na Sveučilištu u Zagrebu i Osijeku te prvi veleposlanik RH u Mađarskoj, koji je prikupio ostavštinu svojega oca ing. Luje Šolca, graditelja srušenog mosta koji je obnavljan od 24. travnja do 12. kolovoza 1945. Rijetke fotografije upotpunjuje umjetnički dokument graditeljskog čina – crtež akademskog slikara i njemačkog vojnog zarobljenika koji je zajedno s ostalim njemačkim vojnicima bio glavna radna snaga na podizanju mosta.

Preko nove čelične konstrukcije »Ličanke«, koja je šupljeg sandučastog oblika, a u poprečnom presjeku trapezastog oblika, vlakovi voze od 19. prosinca 2013. Budući da je uz most sačuvano vodocrpno postrojenje iz prvih dana riječke pruge, vizuri tog dijela Fužina nedostajat će, uz odavno uklonjen dimnjak parne crpke, i dosadašnja prozirna konstrukcija rešetkastog mosta sa zakovicama. Ipak, jedan dio mosne konstrukcije je sačuvan, što je značajno s obzirom na stogodišnji turistički potencijal Fužina.

Butan

## Neotkriveni himalajski dragulj

**Iako je poznata kao Kraljevina Butan, njezinim je stanovnicima znana kao Druk Yul – Zemlja Zmaja Gromovnika. Izolirana i okružena planinskim vrhovima moćne Himalaje, Kraljevina Butan doima se poput mitske zemlje iz bajki**

Tradicija je ondje duboko ukorijenjena te je sveprisutna u svakodnevnici. Na ulicama svi su odjeveni u nacionalne nošnje. Ne postoji ni jedna građevina koja ne slijedi tradicionalnu butansku arhitekturu čije su karakteristike drvene grede i raskošna ornamentalna dekoracija s motivom zmaja koji se stalno ponavlja. Butan možemo opisati kao živući muzej koji ponosno čuva svoje tekovine, koje su dostupne samo malome broju sretnih posjetitelja.

Butan je prepun iznenađenja. To je prva zemlja na svijetu koja ne samo da je zabranila pušenje na javnim mjestima, već je zabranila i samu prodaju duhana! To je jedno od rijetkih svjetskih područja koje odolijeva naletima globalizacije. Za početak, ondje nema lanca brze prehrane »McDonalds«. Zabranjeni su i MTV te programi koji prikazuju američke gladijatore-hrvače. Ondje ne postoje ni zapadnjački reklamni panoji, kao ni plastične vrećice, što svjedoči o razvijenoj ekološkoj svijesti u toj državi.

U butanskome društvu žene i muškarci su jednaki. Nema poslova koji su rezervirani isključivo za pojedini spol. Čest prizor su žene koje rade na gradilištima cesta. Zanimljivo je to da je poligamija zabranjena, ali da se poliandrija (žena bira više muževa) tolerira te da je prisutna u nekim dijelovima Butana.

Budizam je usko vezan uz butansku kulturu. Njegova je prisutnost očita na svakome koraku. Svećenici, skulpture svetaca, molitvene zastavice i utvrde-samostani koji dominiraju krajolikom samo su neka od obilježja bogate budističke kulture i ostavštine. Unatoč dubokoj religioznosti, Butanci su dosta liberalni i otvoreni ljudi. U skladu s tolerantnim društvom je i zakon o religijskoj toleranciji te činjenica da ni jedna religija nije proglašena službenom.

Do prije 50 godina država nije imala ni vlastitu valutu, ni telefonsku mrežu, ni bolnice, ni škole, ni poštu, a nisu ju posjećivali ni turisti. Edukacija je bila moguća samo u samostanima. U međuvremenu se to sve promijenilo i današnjem se posjetitelju te priče čine nevjerojatnima. Danas je Butan u velikome zamahu modernizacije, koja se provodi opreznim koracima tako da se ni na jedan način ne ugrozi nacionalni identitet.

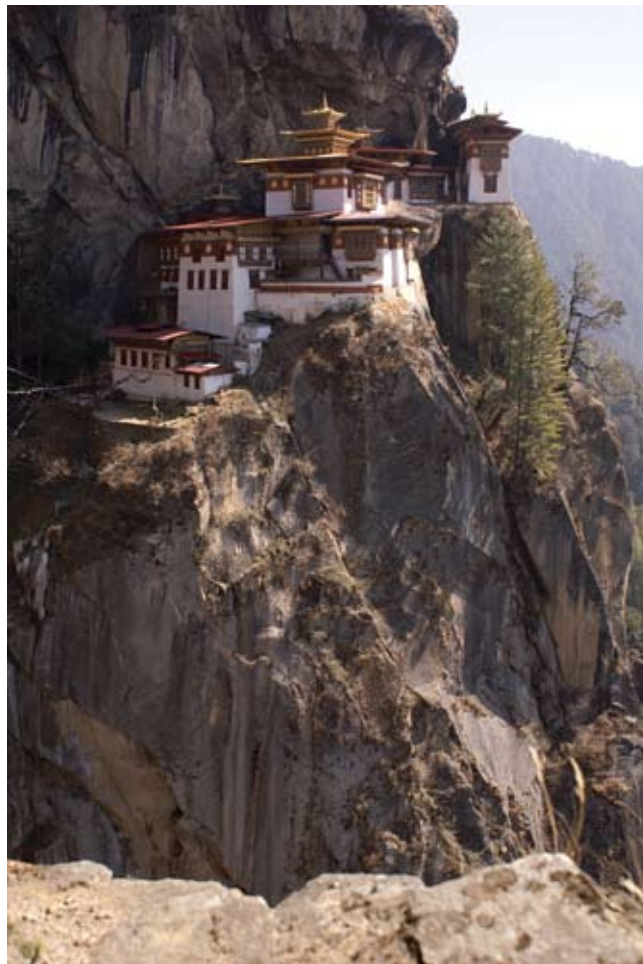
Premda je trebala biti održana 2007. godine, proslava 100. obljetnice kraljevske dinastije održana je 2008. zbog nepovoljnog broja. Te su godine uz kraljevu podršku održani i prvi demokratski izbori u toj zemlji.

### Turizam u Butanu

Butan je još uvijek velika nepoznanica na svjetskoj turističkoj sceni. Prošle godine zabilježeno je samo 15 000 posjetitelja, što je itekako mali broj ako se usporedi s obližnjim Nepalom ili susjednom Indijom.

Nevelik broj turista rezultat je posebnog režima ulaska u zemlju koji je određen striktnom vladinom politikom koju provode ovlaštene turističke agencije. To znači da neprijavljeni dolazak te samostalni boravak u zemlji nisu dozvoljeni. Otkako su 1974. u Butan organizirano stigli prvi turisti, broj agencija višestruko se povećao te ih danas ima čak više od 300.

Procedura organizacije puta u cijelosti je propisana. Najvažniji je unaprijed definirani, fiksni itinerar koji je dogovoren sa službenom butanskom turističkom agencijom. To je osnovni preduvjet za dobivanje vize. Cjelokupni aranžman mora se uplatiti mjesec dana prije



dolaska. Tarife su dnevne i iste u svim agencijama te iznose 200 USD po osobi za skupinu od najmanje četiri osobe te 240 USD po osobi za par. U srpnju i kolovozu cijene su niže pa tada tarifa iznosi 165 USD po osobi. Postoji popust za studente do 25 godina. Poseban tretman imaju turisti iz susjedne Indije, a osobito stanovnici iz pograničnih područja.

Iako su u tarifu uključeni cijene objeda, noćenja, vozila i vodiča, za većinu je putnika ona preskupa tako da se za Butan može reći da je *backpacker free* zona. Takvim kontroliranim oblikom turizma omogućeno je očuvanje prirodnih i kulturnih bogatstava.

### Organizacija puta

Prilikom organizacije puta u Butan najbolje je obratiti se nekoj od butanskih agencija (sve informacije na [www.tourism.gov.bt](http://www.tourism.gov.bt)), iako je sve moguće prepustiti i nekoj agenciji izvan Butana. Agencije uglavnom nude paket aranžmane, odnosno uhodane ture poput tzv. kulturne ture ili planinarske ture. Izravna komunikacija s butanskom agencijom omogućuje organizaciju fleksibilnijeg programa koji će se temeljiti na vašim željama. Na taj način možete i samostalno odlučiti o tome koliko dugo ćete ostati.

Među turističkim agencijama u Butanu postoje minimalne razlike koje se očituju u tome da su neke više usredotočene na određena područja ili samo na festivale. Prije nego odaberete agenciju, preporuča se da kontaktirate više njih kako biste se uvjerali u to kako reagiraju na određene zahtjeve. Dobar pokazatelj pri odabiru mogu

biti učinkovitost i brzina tijekom dogovora e-poštom. Neke agencije više se trude i nastoje biti uslužnije, a to može biti presudno, pogotovo u slučaju kraćeg posjeta. No, ponovno treba naglasiti to da su razlike minimalne te da sve agencije na raspolaganju imaju iste hotele, da se koriste sličnim vozilima i da imaju školovane vodiče. Budući da dolazak u Butan nije jeftin i da se plaća po danu, put je potrebno dobro isplanirati. Do Butana se može stići na dva načina: kopnom ili zrakoplovom. Butan ima samo dvije granice, i to obje s Indijom. Ako stižu cestom, turisti se najčešće odlučuju za granični prijelaz Phuetschooling. Ipak, u tome slučaju treba računati na izgubljen dan jer je od Phuetschoolinga do Thimpua potrebno više od šest sati vožnje. S druge strane, ta je cesta dramatična, s puno okuka na rubovima visokih klanaca te je dobar uvod u upoznavanje s geografskim posebnostima Butana.

Najviše turista ipak stiže zrakoplovima. U Butan leti samo jedna zrakoplovna kompanija, i to domaći »Drukair« koji leti iz Katmandua, Bangkoka i Kalkute. Drukair ima dva zrakoplova. Najslikovitiji jest dolazak iz Katmandua jer zrakoplov leti uz Himalaju te se jasno razabiru planinski vrhovi, među kojima i Mount Everest. Jedini butanski aerodrom nalazi se kod Para, drugoga najvećeg grada. Neposredno prije slijetanja zrakoplov mora pažljivo letjeti između planinskih vrhova jer je aerodrom smješten u dolini.

Koji god put odabrali, na aerodromu ili na pograničnome prijelazu dočekat će vas vozilo s vodičem. Pri prvom susretu s ljudima i pejzažom odmah postaje jasno da je riječ o sasvim drugačijoj zemlji.

### Klasična turistička tura

Koliko je uopće dana potrebno da bi se istinski doživio Butan? Većina turista odlučuje se za aranžmane od tjedan dana, što je i prosječna duljina boravka posjetitelja. Taj je period dostatan za

#### Zastavice za molitvu

Zastavice za molitvu čest su prizor na ulicama, u hramovima, na kućama itd. One imaju pet boja: plavu, zelenu, crvenu, žutu i bijelu. Simboliziraju vodu, drvo, vatru, zemlju i željezo. Uz to simboliziraju pet mudrosti, pet smjerova i pet duhovnih stanja. Iako ih ima više različitih vrsta, sve imaju istu funkciju – božansku zaštitu.

#### Hrana

Riža je neizostavni dio butanske kuhinje. Najrašireniji tip je crvena riža. Uz rižu čest dodatak je čili. Na stolu se često nalaze riža poslužena na više načina, tipični čili sa sirom, krumpir s čilijem, sušena govedina i tibetanski čaj koji se radi s maslacem i slanog je okusa.

#### Drukpa Kunely (1455. – 1529.)

Drukpa Kunely je često spominjani, najomiljeniji butanski svetac koji je pravi primjer tibetanske »luđačke mudrosti«. U propovijedanju, da bi ljude potaknuo na razmišljanje, služio se radikalnim i opscenim metodama. Poznat je po svojim seksualnim avanturama, a prikazi falusa po pročeljima kuća posljedica su legendi o njegovoj seksualnoj moći. Jednom je prilikom pobijedio demona svojim »magičnim gromom mudrosti«, odnosno svojim penisom. Na tome se mjestu danas nalazi samostan Chimi Lhakhang, u kojemu svećenik posvećuje vjernike drvenim penisom radi bolje plodnosti.

#### Semafor

U Butanu ne postoji ni jedan semafor! Promet na glavnome raskrižju u Thimpuu regulira prometni policajac koji pritom teatralno maše rukama. Prije nekoliko godina na tome su križanju postavili semafor, ali je ubrzo maknut a policajac vraćen. Naime, stanovnici se nikako nisu mogli naviknuti na strano tijelo u njihovu glavnom gradu.



upoznavanje s glavnim butanskim znamenitostima i običajima. Neizostavno treba obići glavni grad Thimpu. Ne samo zato jer je to najveći grad s muzejima i mnoštvom suvenirnica, nego i zato jer je dobra baza za otkrivanje okolnog područja. Thimpu je proglašen glavnim gradom 1961. Ima 100 000 stanovnika i nalazi se na 2300 m nadmorske visine. To je jedini glavni grad na svijetu koji nema ni jedan semafor. U njemu vlada opuštena atmosfera, kao i u cijeloj zemlji. Nitko se ne žuri.

Butan je relativno mala i kompaktna zemlja površine 47 000 km<sup>2</sup> (malo manja od Hrvatske). Udaljenosti između lokaliteta su kratke, ali svejedno zahtijevaju duge vožnje zbog loših i zavojitih cesta. Posebnosti butanske arhitekture najočitije su u samostanima-fortifikacijama koji su uglavnom smješteni na liticama s kojih suvereno vladaju okolišem. Oni se nazivaju *dzong*, što je riječ tibetanskog podrijetla za utvrdu. Moćne citadele imaju religijsku i profanu funkciju. Osim što u njima žive svećenici, služe i kao administrativna središta pojedinih butanskih distrikta. Prema tradiciji, žene u *dzongu* ne smiju boraviti između sumraka i zore. Ta je tradicija prekršena samo jednom, i to kada je Indira Ghandi prenoćila u *dzongu* u Thimpuu, za što je dobivena posebna dozvola.

Najpoznatiji samostan nedvojbeno je Taktshang goemba odnosno Tigrovo gnijezdo. Čudesno je smješten u okomitoj stijeni koja se uzdiže više od 900 m iznad doline grada Para. Predaja kaže da je ondje na leđima tigrice doletio Guru Rinpoche, najveći butanski svetac. Jedini način da se dođe do samostana jest uspinjanjem teškim usponom koji traje oko dva sata.

Sve najvažnije lokacije nalaze se u istočnome dijelu Butana, gdje je i Thimpu. Zapadni dio je teško pristupačan te za obilazak toga dijela treba izdvojiti više od tjedan dana.

Uz fascinantnu prirodu i arhitekturu, ljudi su najveće bogatstvo Butana. Izrazito pristojni i uvijek na usluzi, ne moraju se puno truditi da došljak zavoli njihovu idiličnu zemlju.

Lopud

# Jadranska oaza bez automobila

**Iz dubrovačke luke Gruž brod će vas za sat vremena dovesti na srednji od tri najveća elafitska otoka – Lopud. To je otok bujne prirode, bogate povijesti i pravo mjesto za odmor u tišini, jer na njemu nema automobila. Točnije, samo jedan stari Fiat Panda prkosi propisima.**



Elafiti ili Jelenji otoci nalaze se sjeverozapadno od Dubrovnika. Čini ih osam otoka i pet otočića, a samo tri su naseljena: Koločep, Lopud i Šipan. Lopud je najrazvijeniji.

Na Lopudu su rođeni pomorac, trgovac i filantrop Miho Pracat (oko 1522. – 1607.), pomorac i diplomat Vice Bune (1559. – 1612.), iseljenik i dobrotvor iz 20. stoljeća Ivo Kuljevan i drugi. Na otoku su franjevački i dominikanski samostan, čak 36 crkvi i kapelica, utvrde poput ostataka kule Španjole iznad mjesta, ali i hotel Lafodia sa četiri zvjezdice, drugi hoteli i vile te jedan od prvih jadranskih hotela od armiranog betona – hotel Grand iz 1936.

Prije zamaha turizma između dva svjetska rata, Lopud je svoje zlatno doba imao u doba Dubrovačke Republike, i to u 15. stoljeću. Tada je na otoku živjelo više od tisuću stanovnika (neki kažu i dvije tisuće), a brodovlasnici s Lopuda imali su osamdesetak brodova i brodogradilište.

Lopud je i otok s poznatom pješčanom plažom Šunja, kristalno čistim morem, bogatom vegetacijom i krasnim parkom u središtu. Budući da nema automobila, Lopudom zuje skuteri, razni motokultivatori i električni automobili za golf, koje mještani od milja zovu »papamobilima«. Na lopudskoj obali ističe se kamena kućica u kojoj su nekad bili mesnica i ribarnica, a danas su tu Mjesni odbor Lopud i Turistička zajednica. Na zgradi je i natpis: »Dar Iva Kuljevan svome rodnom mjestu 1925«. Naime, Ivo Kuljevan bio je pomorac i iseljenik u Port Saidu, a zatim u Peruu, gdje je postao uspješan poslovni čovjek. Rodnome Lopudu dao je sagraditi školu, čitaonicu i poštu te obalu i gat, pa se cijela obala u mjestu zove Ovala Iva Kuljevana.

Na toj obali je i lijepi riblji restoran »Obala«. Vlasnik Ivo Frka rekao nam je da je restoran još 1939. otvorio njegov djed Humbert Frka. On je stigao na Lopud jer je preko oglasa tražio nevjestu, a kada je primio fotografiju slobodne Lopujke, zaljubio se, doselio i oženio. Nakon 1945. djedu su uzeli restoran, ali kasnije ga je obitelj otkupila.

Crkva sv. Križa pokraj je ruševina rodne kuće Miha Pracata, najznamenitijeg Lopuđana. Ona je također bila njegova. Taj dubrovački pomorac i trgovac rođen je na Lopudu, a umro u Dubrovniku, gdje je i pokopan. Dok je trgovao po Sredozemlju, dvaput su ga napali gusari, a bio je i njihov zatočenik, ali je oslobođen uz otkupninu. Kasnije se kao brodovlasnik i trgovac obogatio te je znatne

svote ostavio za razvoj bolnica, bratovština i pomoć siromašnima i za otkup zarobljenih Dubrovčana. Zato mu je u atriju Kneževa dvora u Dubrovniku postavljen spomenik, jedini koji je Republika postavila nekom svojem građaninu.

Još malo dalje na obali je ulaz u Park Đorđić – Mayneri. Nastao je kao vrt vile iz 19. stoljeća, a i danas u njemu rastu bambusi, razni kaktusi iz dalekih zemalja te divovska magnolija (*Magnolia acuminata*) iz Sjeverne Amerike, visoka dvadesetak metara.



Treba zastati i pokraj betonske ograde hotela Grand. To je zdanje djelo arhitekta Nikole Dobrovića i zaštićeni je spomenik kulture, a sada se renovira. Inače, cijeli je od betona, čak su i kreveti bili izvorno betonski (!). Cijeli je hotel Dobrović zamislio urediti poput broda.

A hotel koji uistinu već iz daljine neodoljivo podsjeća na brod jest Lafodia Sea Resort, djelo domaćeg arhitekta Mladena Frke iz 1968. Lafodia doslovce izgleda poput dvaju krucera koji su se zabili u obalu, a iz svake njegove sobe pruža se pogled na more.

Mještanan Petar Brač odvezao nas je do crkve Gospe od Šunja iz 15. stoljeća, uz lopudsko groblje.

/ Pogledajte ovu sliku Bogorodice s djetetom. S koje god strane pogledate, gleda vas točno u oči – pokazuje Petar, a mi provjeravamo i zaključujemo da Gospa zaista uvijek gleda u vas.

Petar kaže da su na oltaru inače i kipovi dvanaest apostola u prirodnoj veličini, ali su trenutno na restauraciji.

/ Priča se da je apostole donio Miho Pracat iz Engleske nakon što se Henrik VIII. odbio od Katoličke crkve. Kupio ih je za 12.000 zlatnih škuda. Sada bi Englezi htjeli da im se apostoli vrate, ali nađen je kupoprodajni ugovor i dokazano je da su naši, pa su Englezi izradili replike – govori nam Petar, a osnovu priče potvrđuje nam i blog Lopuđanina Marka Labaša na <http://otoklopu.blogspot.com>.

Nakon što smo uživali u idiličnoj tišini Gospe od Šunja, vozimo se natrag prema mjestu i zastajemo kod spomenika Viktoru Dyku. Spomenik je djelo arhitekta Nikole Dobrovića, kao i hotel Grand, a nastao je iste 1936. u istome stilu – betonski stup sa šupljim slovima. Naime, češki književnik i političar utopio se 1931. na plaži Šunja.

Franjevački samostan iz 15. stoljeća, koji je napušten 1808., a nalazi se iznad same luke, ostavili smo za kraj. Zidine nad morem poduprte su velikim potpornjima. U sklopu samostana je crkva sv. Marije od Špilice, koju krasi i triptih velikog dubrovačkog slikara Nikole Božidarevića.

Na povratku s Lopuda, s broda gledamo crkvu Svetog Trojstva. U njoj je pokopan još jedan veliki Lopuđan, Vice Bune, koji je umro u Napulju. Bio je u službi španjolskih kraljeva Filipa II. i Filipa III. Nekoliko puta posredovao je u korist Dubrovnika, pa se na njegov nagovor Španjolska zauzela za dubrovačka prava tijekom pretenzija Mlečana na Lastovo.

/ Sisak Caprag



/ Foto: Dragutin Staničić



Kamačnik



Kamačnik



/ Foto : Roman Avdagić

Čagljarevo