

ŽELJEZNIČAR

broj 822/ svibanj 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



/ Brod Moravice



/ Foto: Branimir Butković

/ IZ SADRŽAJA

- /4 Poplave u Slavoniji
- /6 Intervju: Zdenko Antešić
- /8 CETRA 2014
- /15 Remont dionice Brod Moravice - Moravice
- /16 Kamere u vlakovima velika su prednost
- /19 Prilika za HŽ Cargo
- /20 Intervju: Tarik Filipović
- /22 GRANOVA
- /24 Mađarska: Neuspješan pokušaj zatvaranja pruga
- /32 »Z armoniku v Roč«
- /38 »Lokomotivi« i kup i prvenstvo

/ IMPRESSUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Darko Peričić

Uredivački 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: Aneta Benko, rukometašica Lokomotive

Fotografiju na naslovnici snimio: Branimir Butković

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeve 12

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

telefaks: 01/457 21 31

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

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

Protekli mjesec obilježile su katastrofalne poplave u istočnoj Slavoniji. HŽ-ove tvrtke aktivno su se uključile u prikupljanje pomoći, a Uprava HŽ Infrastrukture donijela je Odluku o financijskoj pomoći stradalima u poplavi. Iznos od milijun kuna uplaćen je Hrvatskome Crvenom križu, a zaposlenicima je ponuđena mogućnost da uplate iznos koji su sami odredili izdvajanjem iz osobnog dohotka. Pomoć za stradale prikupljala se samoinicijativno u gotovo svim poslovnim jedinicama te željezničarskim sportskim i kulturno-umjetničkim društvima. Željezničari su još jednom pokazali da se u takvim situacijama na njih uvijek može bezrezervno računati.

Poplave su prouzročile štetu i na željezničkoj infrastrukturi, a na nekim je dionicama promet bio prekinut. Zbog poplava u Srbiji, neko vrijeme bio je prekinut promet i na X. koridoru, pa je promet bio preusmjeren na pomoćne pravce.

Istodobno se nastavljaju radovi na prugama pa tako privodimo kraju radove u ko-

lodvoru Beli Manastir te na prugama Borongaj – Dugo Selo i Brod Moravice – Moravice. Danas možemo reći kako je HŽ Infrastruktura jedan od najvećih investitora u građevinskom sektoru te me zato veseli što sam imao čast održati jedno od četiri pozivna izlaganja na otvorenju treće međunarodne konferencije o cestovnoj i tračničkoj infrastrukturi CETRA 2014.

Željeznica je oduvijek okupljala i podupirala brojna kulturno-umjetnička i sportska društva. Tako ove godine HKUD »Željezničar« iz Zagreba obilježava stotu obljetnicu djelovanja, osječki HKUD »Željezničar« devedesetu obljetnicu, a Klub željezničkih modelara Zagreb izložbom maketa na zagrebačkom Glavnom kolodvoru slavi svoju 45. obljetnicu. No, posebno su nas obradovala rukometašice »Lokomotive« koje su nakon deset godina prekinule dominaciju »Podravke« i osvojile dvostruku krunu. Nakon što su 18. svibnja u Umagu pobjedom protiv riječkog »Zameta« osvojile Kup Hrvatske, u nedjelju 25. svibnja »Lokosice« su u odlučujućoj utakmici pobijedile »Podravku« i tako nakon deset godina postale hrvatske prvakinje.

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

Katastrofalne poplave otežale promet

Aktivirani pomoćni prijevozni pravci

Obilne kiše uzrokovale su nagli porast vodostaja savskog sliva, što je ugrozilo i željezničku infrastrukturu. Osim pruge od lokalne važnosti Nova Kapela-Batrina – Pleternica – Velika, ugrožena je bila i pruga X. koridora prema Srbiji. Budući da je promet preko graničnog prijelaza Tovarnik – Šid bio obustavljen, dio vlakova bio je otkazan ili je kasnio.

Tako je 17. svibnja vlak agencije »Optima«, sastavljen od 11 vagona za prijevoz automobila, četiri vagona s ležajevima te jednog vagona za objedovanje, vozio pomoćnim prijevoznim putem preko graničnog prijelaza Erdut – Bogojevo. Taj vlak mase 581 tonu i dužine 429 metara na pomoćnome prijevoznom putu između Erduta i Vinkovaca prevukla je lokomotiva HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) iz domicilnog kolodvora Osijek. Također, lokomotivski vlak otišao je iz Osijeka kao kontingentni vlak 89451 u 16.30 sati kako bi u Erdutu preuzeo vlak Željeznica Srbije. Na relaciji Erdut – Vinkovci vlak je vozio pod kontingentom trasom 30700, a vožnju je nastavio redovitim trasom. Sljedećeg dana organizirana je povratna vožnja.

Agencijski vlak »Optima« 13141 u istom je sastavu prešao granični prijelaz Dobova – Savski Marof te je u Vinkovce stigao u 18.10 sati. Put je nastavio pomoćnim provoznim putem preko Borova do graničnog prijelaza Erdut – Bogojevo. Vlak 30550 krenuo je iz Vinkovaca u 19.09 sati i u kolodvor Erdut stigao u 20.23 sati. Tamo ga je preuzelo osoblje Srpskih željeznica. Lokomotiva i osoblje HŽPP-a vratili su se u Osijek u 21.34 sati, zbog čega su kolodvori Dalj i Erdut također trebali biti zaposjednuti prometnim osobljem, a prometno osoblje u kolodvoru Osijek Donji grad moralo je produljiti radno vrijeme. Takva organizacija rada na snazi je tijekom trajanja elementarne nepogode.

Spomenuti primjeri potvrđuju važnost pomoćnih prijevoznih pravaca. Iako je novom organizacijom prometne službe i nakon ukidanja brojnih linija putničkog prijevoza vikendom na tome području predviđeno da kolodvori neće biti zaposjednuti prometnim osobljem, javila se potreba za iznimnim zaposjedanjem kolodvora Dalj i Erdut. Radna jedinica Organizacije i regulacije prometa Iсток potrudila se da posao organizira i obavi na vrijeme kako agencijski vlak ne bi dodatno kasnio, jer je osim dužega provoznog puta veliki problem i najveća dozvoljena brzina na relaciji Erdut – Vinkovci od samo 20-50 km/h.



Na relaciji Osijek – Pleternica osoblje za održavanje pruge prolazilo je u jednom TMD-u. Uz podršku HŽ Carga, iz Čačinaca je u noći 17./18. svibnja organiziran hitan prijevoz tučenca na brčkansku prugu. Prijevoz je bio organiziran tako da je HŽ Cargo vlak 61412 pokrenuo iz Osijeka u 16.30 sati, tj. 237 minuta prije redovitog polaska, kako bi se što brže vratio iz Virovitice. Vlak 61413 s osam vagona tučenca iz Čačinaca stigao je u Osijek u 22.30 sati. Zbog toga su kolodvori Koška, Bizovac i Josipovac produljili radno vrijeme, jer je novom organizacijom predviđeno da kolodvori vikendom nakon 22.00 sata, odnosno nakon 22.15 sati, ne rade. Tučenac je potom u Vinkovce i Spačvu prevezen u najkraćem mogućem roku.

Poplave u Slavoniji

/ Piše: Nenad Katanić
/ Foto: Branimir Butković

Štete na infrastrukturi i poteškoće za operatore

Vlada RH je u Vukovarsko-srijemskoj županiji proglasila stanje katastrofe. I željeznička infrastruktura pretrpjela je ogromne štete. Promet je bio prekinut na dionici Nova Kapela-Batrina – Pleternica – Velika, a u trenutku pisanja teksta promet je u prekidu na relacijama Otok (Spačva) – Brčko (BiH) i Strizivojna-Vrpolje – Šamac (BiH).

Na navedenim dionicama obustavljen je sav promet zbog uništenog trupa pruge ili opasnosti od njegova uništenja. Na koridoru RH1 na dijelu Tovarnik – Šid (RS) promet je također bio obustavljen zbog poplave

kod Sremske Mitrovice u Republici Srbiji. Nakon što se voda povukla Željeznice Srbije sanirale su kolosijek i promet je ponovno uspostavljen. Tijekom prekida prometa na navedenim dionicama putnici su se prevozili autobusima, a međunarodni agencijski vlakovi prevozili su se pomoćnim prijevoznim putem preko graničnog prijelaza Erdut-Bogojevo. Osim šteta na infrastrukturi, koje će biti procijenjene kada se poplave vode povuku i bude izrađen plan sanacije, velike štete pretrpjeli su operatori željezničkog prijevoza. Naime, za promet preko graničnih prijelaza koji su poplavljeni na snazi je prijevozno ograničenje. Prema informacijama iz operative Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Iсток u Vinkovcima, zbog katastrofe ili elementarne nepogode do 21. svibnja otkazana su 44 teretna vlaka, i to na graničnim prijelazima Tovarnik, Drenovci i Šamac.



Drenovci – Gunja

U putničkome prijevozu na pruzi prema Gunji 18 vlakova vozilo je skraćenom relacijom, a jedan brzi vlak za Zagreb vozio je pomoćnim prijevoznim putem. Umjesto 73 vlaka na relaciji Nova Kapela-Batrina – Pleternica – Požega – Velika putnički prijevoz bio je organiziran autobusima.

Valja napomenuti da sve tehničke službe HŽ Infrastrukture surađuju s kriznim stožerima i državnim službama za zaštitu i spašavanje. Srećom, nije bilo ozlijeđenih željezničkih radnika ili korisnika željezničkih usluga.

Željezničke tehničke službe su spremne i čekaju da se ispune uvjeti da krenu u žurnu sanaciju željezničke infrastrukture kako bi se ponovno uspostavio željeznički promet.



/ Piše: Branimir Butković
Nenad Katanić
Vlatka Škorić

Prikupljanje pomoći

Veliko srce željezničara

Željezničari diljem Hrvatske još su jednom pokazali svoju solidarnost s ljudima u nevolji te je organiziran niz akcija prikupljanja pomoći za stanovnike poplavljenih krajeva.

Akcija u organizaciji Ravnateljstva Ureda Uprave

Akciji prikupljanja pomoći poplavljenim krajevima koja je 20. svibnja održana u zgradi Uprave HŽ Infrastrukture u Zagrebu odazvalo se veliki broj željezničara. Ljudi iz centralnog skladišta donijeli su kutije, službe su skupljale novac i kupovale potrepštine, a puno njih pojedinačno je donijelo svoj prilog. Osim radnika HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga, svoj su prilog donijeli i Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a, Croatia ekspress, Željeznička tiskara ...

Prikupljeno je oko 100 litara vode i oko 60 velikih kutija pelena, dječje hrane, toaletnog pribora za djecu i odrasle, gumenih rukavica, baterija, odjeće i obuće za djecu i odrasle, posteljine, igračaka i lijekova, a našlo se i nekoliko ženskih torbica, dioptrijskih naočala, bočica Autana – sve što će dobro doći ljudima u nevolji.

Sljedećega dana sve je to ukrcano u dva kombija koje je ustupilo Održavanje i odvezeno prema sportskoj dvorani u Cerni, u kojoj je trenutačno smješteno oko 150 starijih osoba i djece, te u prihvatilište u osnovnoj školi u Vrbanji.

Pomoć se prikupljala i još se prikuplja i po drugim čvorištima. Sve one koji prikupljaju pomoć molimo da nam se jave na e-adresu

martinaelizabetha.lovric@hzninfra.hr kako bismo te informacije podijelili s ostalima i usmjerili pomoć na prava mjesta. Za sada se sva prikupljena pomoć šalje u prihvatilište u Cernu, a svojevrsna »veza na terenu« je direktor Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Istok Krunoslav Papić.

Zahvaljujemo svima onima koji su se pridružili akciji i još jednom pokazali koliko su željezničari solidarni i humani.

Osječani odmah reagirali

U HKUD-u »Željezničar« Osijek najveću agilnost u prikupljanju humanitarne pomoći za stradale u poplavama pokazali su mladi članovi. Akciju je koordinirala Gordana Jeršec. Prikupljena je velika količina raznog humanitarnog materijala: hrane, vode, odjeće i higijenskih potrepština.

Dana 21. svibnja pomoć je dostavljena u centar u Otoku, stradalima u Vrbanji ali i drugdje. Važno je naglasiti da je pomoć prosljeđivana ciljano, tj. članovima društva, prijateljima i rođacima kako bi bili sigurni da će završiti u pravim rukama i tamo gdje je zaista potrebno.

Varaždinci pomoć usmjerili u Čepin

Varaždinsko kulturno-umjetničko društvo Hrvatskih željeznica prikupljanje pomoći za poplavljena mjesta u Slavoniji organiziralo je u klupskim prostorijama od 21. do 23. svibnja. U pozivu članovima i prijateljima društva bile su navedene najpotrebnije stvari. Odziv je bio jako dobar, a sve prikupljeno poslano je u KUD »I. K. Adamović« Čepin, društvo koje je nedavno nastupilo u Varaždinu.

Razgovor sa Zdenkom Antešićem

Velika je odgovornost na upravama

Sa zamjenikom ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenkom Antešićem razgovarali smo u njegovu uredu na Prisavlju. Dotaknuli smo se tema za koje vjerujem da će biti zanimljive našim čitateljima – krize željezničkog sustava, restrukturiranja i problema vezanih uz taj proces, izgradnje pruga, nabave vlakova za HŽ Putnički prijevoz, problema vezanih uz međusobnu koordinaciju Društava i drugih.



Zdenko Atešić

Razgovor sa Zdenkom Antešićem, zamjenikom ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, dogovorili smo u Novskoj, prigodom prezentacije projekta modernizacije i gradnje drugoga kolosijeka pruge od Dugog Sela do Novske. Antešić je rado pristao na razgovor, uz napomenu kako je i sam pet godina radio na željeznici. S tom smo temom i počeli ovaj razgovor.

/ U kakvom Vam je sjećanju ostao period tijekom kojeg ste radili na željeznici i možete li to vrijeme usporediti s današnjim?

/ Na željeznici sam radio od 1980. do 1985. i o tome periodu, o željeznici kao sustavu te o ljudima s kojima sam radio mogu govoriti samo u superlativima. U ono vrijeme bio sam tehnički direktor OUR ETP-a Rijeka koji je bio u sastavu RO ŽP-a Rijeka. To je bilo dobro vrijeme za željeznicu. I danas na željeznici rade neki od ljudi s kojima sam tada radio na željeznici. Na primjer, Željko Fak, Željko Zgombić i drugi. Darko Peričić tada je bio prometnik. Prisjećam se još, uz priku onima koje sam možda izostavio, Ivana Sabola, Ivana Milkovića, Dobroslovića, Florijančića. U to vrijeme direktor RO ŽP-a Rijeka bio je Ivan Brnelić, koji je za željeznicu napravio puno toga dobroga.

Prije trideset godina između Zagreba i Rijeke vozila su dva para poslovnih vlakova. Redovito sam dva puta tjedno putovao u Zagreb i vrijeme smo uglavnom provodili stojeći u vagonskom restoranu. Od tada do danas sustav je erodirao – tehnički, tehnološki i na svaki drugi način. Ilustracije radi, sa željeznice sam otišao uoči zamjene sustava električne vuče od Karlovca do Moravica i sada je, nakon gotovo trideset godina, projekt konačno završen. Sustav vuče zamijenjen je od Moravica do Rijeke i Šapjana.

U naprednim zemljama, primjerice Francuskoj, Njemačkoj, Italiji i Švicarskoj, željeznica je krivotok društva i vlada opći trend prelaženja na željeznicu. To opravdavaju i ekonomski i ekološki razlozi. Kada bi imali željeznicu koja 150 km može prijeći za 90 minuta, što je normalno vrijeme putovanja, putnici bi se vrlo udobno vozili od središta Rijeke do Zrinjevca u Zagrebu. Velika je šteta što je sustav toliko zapušten.

/ Koji su, po Vašem mišljenju, osnovni razlozi krize i zapuštenosti željezničkog sustava?

/ Dio problema rezultat je ratnih zbivanja, a dio tranzicije. Uz to, strateško opredjeljenje hrvatskih vlada bilo je da se grade ceste. Potencijala da se istodobno grade ceste i pruge nije bilo. Šteta je što se nakon izbora i promjene vlasti dio trošarine za financiranje željeznice koji je uvela Račanova vlada odlukom nove vlade preusmjerio na ceste. To je potkopalo mogućnost za stabilno financiranje razvoja željeznice.

Za željeznicu su se sredstva iz državnog proračuna godinama izdvajala i na taj se način kupovao socijalni mir. No, i uz to, s tim se novcem nije racionalno gospodarilo, dakle i u danim uvjetima moglo se bolje. Na početku pregovora o pristupanju Europskoj uniji 2005. znalo se da će uslijediti tržišno natjecanje te je trebalo provesti reorganizaciju sustava i prilagoditi ga novonastaloj situaciji i uvjetima. Očito je da se jedan slabšan igrač ne može natjecati u ozbiljnoj tržišnoj utakmici. Otkako je Hrvatska 1. srpnja 2013. pristupila Europskoj uniji jasno je da više ne postoji mogućnost subvencioniranja željeznice na stari način. Država će financirati infrastrukturu i time gospodariti. Potpore će dodjeljivati HŽ Putničkom prijevozu samo za neke relacije u unutarnjem prijevozu. Ostalo podliježe zakonima poduzetništva. Zato se HŽ Cargo mora osposobiti za uvjete otvorenog natjecanja na tržištu željezničkih usluga na kojemu nema barijera. Na našim će prugama, uz dozvolu za korištenje trase, pod jednakim uvjetima voziti razni prijevoznici. Na nama je da uredimo infrastrukturu i dopustimo tržišnu utakmicu.

/ Nakon što je Vlada istaknula kako joj je razvoj željeznice prioritet, javila su se velika očekivanja javnosti. No koliko je realno očekivati restrukturiranje sustava u relativno kratkom roku?

/ Željeznica je krivotok zemlje i njezina gospodarstva. Ova je vlada zatekla ruševnu kuću, a očekivanje je da to pretvorimo u luksuzan objekt. Puno je posla i kompletna se situacija ne može promijeniti u kratko vrijeme. Uz to, željeznica je povezana i s lukama i s drugim cjelinama. S razvojem jednog sustava razvijat će se i drugi. Sve je to vrlo složeno pitanje.

Razvoju sustava pristupamo u fazama, što je logično i ekonomski opravdano. Riječki prometni pravac uvršten je u mrežu europskih koridora, a riječka pruga sada zadovoljava kapacitete teretnog prijevoza do riječkog bazena. Pruga od Botova prema Rijeci se remontira, a novi dijelovi gradit će se etapno. Od Skradnika do Rijeke »peglat« će se usponi, graditi novi tuneli, a od Skradnika do

Hrvatskog Leskovca pruga će imati obilježja nizinske pruge. Puni kapacitet Luke Brajdica je 600 000 TEU, a u tijeku je natječaj za izbor koncesionara na Zagrebačkoj obali, novoj luci koju uskoro počinjemo graditi. Tek kada te dvije luke budu popunjene, moći će se razgovarati o gradnji nizinske pruge na kompletnome pravcu i preseljenju luke ili dijela luke na Krk. Sve je to skupo i tehnički, tehnološki i dinamički vrlo zahtjevno. U ovome trenutku ne bi bilo razumno upustiti se u tako složen i preskup projekt. Sada je najvažnije privući najveće svjetske pomorske operatore u Rijeku jer tek tada će željeznica imati puno posla. Među prijevoznicima vladat će

mir, i to ne samo na željeznici. Učinka nije bilo. U neko drugo vrijeme i u drugim okolnostima bilo je opravdanja za nešto takvo. Sada smo dio Europe i na tržištu se moramo boriti s tvrtkama koje niz godina posluju na taj način. Naše tvrtke moraju biti konkurentne ili nemaju šanse za opstanak. Zato HŽ Cargo mora proći bolni proces koji podrazumijeva i smanjivanje broja zaposlenih ili će nestati. Vlada je osigurala sredstva za otpremnine ili poticaje i nadam se da će s tim sredstvima ljudi uspjeti snaći. Takvi procesi provode se i drugdje, a ne samo u HŽ Cargo. To su jako teški i bolni procesi, koji sigurno neće pridonijeti popularnosti nas na



konkurencija jer moramo biti svjesni da smo dio otvorenog tržišta i da prijevoznicima ne možemo postavljati barijere.

/ U kojem smjeru idu promjene na željeznici i možete li nam reći što je do sada, na polovini mandata, ove vlade napravljeno?

/ Formiranjem Povjerenstva za željeznicu Vlada se jasno opredijelila za razvoj i revitalizaciju željezničkog sustava. Na prvi pogled može se učiniti da se nije učinilo puno, no to nije tako. Osnovana su tri društva i postavljeni su temelji restrukturiranja. HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz ostat će u državnome vlasništvu, a HŽ Cargo se mora pripremiti i osposobiti za tržišno natjecanje ili privatizaciju. To se poduzeće mora osoviti na svoje noge i biti konkurentno. Program restrukturiranja željeznice kao sustava ide svojim tokom. Istodobno su hrvatske pruge uvrštene u mrežu europskih pruga što otvara mogućnosti financiranja iz europskih fondova. U ovome trenutku na cijelome riječkome pravcu provode se brojne aktivnosti, odnosno izvode se radovi ili se projektiraju pojedine dionice. Radi se i na ostalim pravcima, primjerice raspisani su natječaji za radove na dionicama Dugo Selo – Novska i Sveti Ivan Žabno – Gradec, a projektira se elektrifikacija pruga Zaprešić – Zabok i Vinkovci – Vukovar.

Bitno je naglasiti da bi svi htjeli brzo vidjeti promjene i konkretne radove, no pripreme za provođenje takvih projekata svuda u svijetu su dugotrajne i mukotrpne. Drugačije se ne može, a to u javnosti nije prepoznato i nije politički isplativo. Pripreme velikih projekata traju od tri do pet godina. Ova vlada nije naslijedila gotovo ništa i sada je neopravdano stvorena klima da se ništa ne radi. Kada se pripreme odrade kvalitetno, sama provedba na terenu je najmanji problem.

/ Restrukturiranje se, uz ostalo, ogleda i kroz smanjivanje broja zaposlenih u cjelokupnome željezničkom sustavu.

/ Da, program restrukturiranja, nažalost, podrazumijeva smanjivanje broja radnika. Godinama se na neki način plaćao socijalni

vlasti. No ponekad se netko treba odlučiti i povući poteze kako bi se osigurala budućnost.

/ Kakvom procjenjujete situaciju u HŽ Putničkom prijevozu?

/ Za HŽ putnički prijevoz vrlo je važno da su naručeni novi vlakovi vrijedni dvije milijarde kuna. U trenutku kada željeznica postane konkurentna putnici će se željeti voziti vlakom. Ako je prijevoz vlakom kvalitetom sličan cestovnome prijevozu, putnici će se voziti vlakom. Jasno je da se ljudi uz izvrsne ceste i loše stanje na željeznici opredjeljuju za prijevoz automobilima. U skladu s time HŽ Putnički prijevoz mora proći proces osuvremenjivanja.

/ Danas kada je provedena podjela nekada jedinstvenog željezničkog sustava stječe se dojam kako ponekad ne postoji koordinacija, a javnost, odnosno putnici, i dalje željeznicu i uslugu koju ona pruža vide kao jedinstvenu cjelinu.

/ Jasno je da je željeznica, odnosno njezina konačna usluga, rezultat zajedničkog rada društava, neovisno o podjeli željeznice. Željeznica se organizacijski može uobličiti ovako kako smo je mi postavili, no ona se ne može kao skalpelom odrezati i razdvojiti. Sustav je jedinstven i u njemu organizacijske jedinice ovise jedne o drugima. Pritom treba reći da je velika odgovornost na upravama pojedinih društava koje moraju pokazati da su dorasle izazovima vremena. S druge strane Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture mora strateški promišljati te osigurati materijalnu osnovu. Bio sam u željezničkome sustavu, ali ovo sada su neka druga vremena i druge okolnosti. Za financiranje željezničkih projekata računamo na sredstva iz fondova Europske unije i s pripremom tih projekata imamo problema. Zbog toga treba raditi više nego do sada i uložiti u edukaciju ljudi koji rade na tim projektima.

Kada govorimo o željeznici, neovisno o stranačkim podjelama, strateška opredjeljenja trebaju biti usuglašena. Naime, da bi se željeznica postavila na vlastite noge, treba i vremena i strpljenja.

CETRA 2014.

Najvažnije događanje u 2014.

Treća međunarodna konferencija o cestovnoj i tračničkoj infrastrukturi CETRA 2014. održana je od 28. do 30. travnja u Splitu. Ocijenjeno je da je konferencija, s aspekta cestovne i željezničke infrastrukture, središnje događanje ove godine u Hrvatskoj.



Izlaganje Darka Perićića

Konferenciju je organizirao Zavod za prometnice Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. Pozitivni komentari sudionika nakon prve i druge konferencije motivirali su Zavod za prometnice Građevinskog fakulteta u Zagrebu da nastavi organizirati to događanje, čime je CETRA prerasla u međunarodno prepoznatljiv skup iz područja cestovne i željezničke infrastrukture.

Treća međunarodna konferencija o cestovnoj i tračničkoj infrastrukturi – CETRA 2014. organizirana je s namjerom da okupi znanstvenike i stručnjake iz područja cestovne i željezničke infrastrukture, dajući im priliku da predstave rezultate svojih istraživanja, otkrića i inovacija radi brže primjene novih tehničkih rješenja u svakodnevnoj inženjerskoj praksi.

Cestovna i željeznička infrastruktura čvrsto su povezane, ali znanstveni i stručni skupovi koji istodobno pokrivaju oba područja organiziraju se rijetko. Sve veći rast opsega prometa, i putničkog i teretnog, ne zahtijeva samo razvoj vozila (povećanje njihove nosivosti i brzine), već pravodobnu izgradnju i redovito održavanje prometne infrastrukture. Upravo zato je i konferencija CETRA 2014. bila organizirana tako da je obuhvatila planiranje i modeliranje prometa, infrastrukturne projekte, donji i gornji ustroj prometnica, prometnu infrastrukturu u urbanim sredinama, izgradnju prometne infrastrukture, održavanje prometne infrastrukture, vozila, reciklirane materijale, buku i vibracije, monitoring građevina, nove materijale i tehnologije te sigurnost u prometu. Takav tip konferencije omogućuje znanstvenicima i stručnjacima iz područja cesta i željeznica da u svojim znanstvenim i stručnim radovima analiziraju probleme koji su prisutni u svakodnevnoj inženjerskoj praksi te da ponude moguća rješenja radi budućega učinkovitijeg planiranja, projektiranja, građenja i održavanja prometnica.

Na konferenciju su pristigli radovi iz 38 zemalja svijeta, a sudjelovalo je 238 sudionika, među kojima je 60 % njih bilo iz Europe te ostatka svijeta (Brazil, Japan, Maroko, Izrael, SAD, Južna Koreja i sl.). Radovi su bili izlagani u dvije paralelne sekcije tijekom prvog

dana te u tri paralelne sekcije drugog i trećeg dana konferencije. Zbog velikog interesa i važnosti budućeg razvoja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj i regiji održan je okrugli stol na temu sigurnosti u željezničkom prometu u južnoj i istočnoj Europi koji su sudionici pozdravili s oduševljenjem. Okrugli stol organiziran je u suradnji sa Sveučilištem u Zagrebu, i to s njegova četiri tehnička fakulteta



(Građevinski fakultet, Fakultet prometnih znanosti, Fakultet elektrotehnike i računarstva te Fakultet strojarstva i brodogradnje), HŽ Infrastruktrom te Centrom izvrsnosti Multitel iz Belgije. Sve radove koji su pristigli na konferenciju recenzirao je međunarodni sveučilišni znanstveni odbor sastavljen od 23 profesora sa 19 sveučilišta, uključujući i Zagrebačko.

Od 164 prijavljena rada na konferenciji je prihvaćeno 138 radova koji su i objavljeni u zborniku konferencije. Zbornik konferencije pod naslovom »Road and Rail Infrastructure III« uredio je prof. dr. sc. Stjepan Lakušić i u cijelosti je tiskan na engleskome jeziku i na 1008 stranica.

U sklopu konferencije istaknuti su znanstvenici i stručnjaci održali četiri pozivna predavanja. Pozivno predavanje na otvorenju konferencije održao je Darko Perićić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture. Ostala pozivna predavanja iz područja željeznica održali su dr. Kenneth Gavin (University College Dublin) i dr. Alexandre Girardi (Multitel A.S.B.L.). Pozivno predavanje iz područja cesta održao je prof. Nenad Gucunski (Rutgers University). Zavod za prometnice zahvaljuje svim tvrtkama i ustanovama koje su pomogle u organizaciji ove konferencije, jer je priprema međunarodne konferencije zahtjevna i u organizacijskom i u financijskom pogledu, pogotovo u današnje, krizno vrijeme. Konferencija je organizirana pod pokroviteljstvom Sveučilišta u Zagrebu, Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta te HŽ Infrastrukture.

Uspjehu konferencije svakako su pridonijeli i autori sa svojim izvrsnim radovima te članovi međunarodnoga sveučilišnog znanstvenog odbora koji su sudjelovali u procesu recenzije radova te vođenju pojedinih sekcija tijekom konferencije. Veliku zahvalnost valja izraziti i svim sudionicima na njihovoj spremnosti da dođu u Split i sudjeluju na konferenciji. Ocijenjeno je da je konferencija, s aspekta cestovne i željezničke infrastrukture, središnje događanje ove godine u Hrvatskoj. To je pokazatelj da je konferencija u cijelosti uspjela.

Skup o klimatskim promjenama

Razvoj željeznice i globalno zatopljenje

Dana 23. travnja u Novinarskom domu u Zagrebu održana je panel-rasprava »Znanost klimatskih promjena i Hrvatska« na kojoj je predstavljen izvještaj UN-ova međuvladinog panela o promjeni klime (IPCC) te su održane prezentacije o utjecaju klimatskih promjena na Hrvatsku. Na skupu je bio i predsjednik Republike Hrvatske dr. sc. Ivo Josipović.



Predsjednik Josipović na skupu

Raspravu su organizirali Zelena akcija, Grupa 22 i Zaklada Heinrich Böll, Hrvatska. Zelena akcija ekološka je nevladina i neprofitna udruga koja u Hrvatskoj uspješno djeluje već 20 godina u cilju rada na projektima i aktivnostima za zaštitu okoliša. Grupa 22 jest progresivna zeleno-lijeva istraživačka i zagovaračka organizacija, predana razvijanju alternativnih modela socijalno pravednih, demokratskih i materijalno održivih društava za 22. stoljeće. Zakladu Heinrich Böll, Hrvatska osnovala je zelena politička opcija u Saveznoj Republici Njemačkoj i ona djeluje u mnogim zemljama.

Skupu su se uz domaćine obratili i ravnatelj Državnog hidrometeorološkog zavoda mr. sc. Ivan Čačić i predsjednik RH dr. sc. Ivo Josipović. U svojem govoru predsjednik je, između ostalog, rekao da je Hrvatska postavši članicom EU-a preuzela mnoge obveze u sektoru energetike, pa tako i u području ublažavanja klimatskih promjena.

/ Republika Hrvatske jest mala, ali ipak može i mora djelovati u tome području – istaknuo je Josipović te dodao kako će do problema vezanih uz globalno zatopljenje sigurno doći te da će oni uzrokovati određene društvene i političke potrese širom svijeta.

Klimatske promjene ozbiljno prijete

Stručni dio skupa otvorio je prof. dr. sc. Mirko Orlić s Geofizičkog zavoda Prirodoslovno-matematičkog fakulteta u Zagrebu. U prezentaciji »Opažanje i interpretacija klimatskih promjena« iznio je najvažnije zaključke Međuvladinog odbora za klimatske promjene, koji je nedavno izdao izvješće o klimatskim promjenama (skup izvješća pod nazivom »Fifth assessment report – AR5«) i prijetnjama vezanima uz njih u čitavome svijetu. Tako je spomenuo da je u zadnjih 150 godina emisija CO₂ porasla na dvostruko veću razinu nakon što je prije toga više stotina godina stagnirala. To je izazvalo pojačano zagrijavanje atmosfere i s vjerojatnošću od 95 do 100 % ta se činjenica može pripisati djelovanju čovjeka.

O klimatskim promjenama nastavila je govoriti prof. dr. Lučka Kajfež-Bogotaj iz Centra za agrometeorologiju na Biotehničkom fakultetu u Ljubljani, ujedno i članica IPCC-a. Ona je u svojoj prezentaciji »Utjecaji, prilagodba i ranjivost« jako dobro objasnila kako i vrlo male promjene prosječne globalne temperature utječu na činjenicu da se vremenski ekstremi na mnogim područjima planete znatno povećavaju. Na primjer, u predjelima s kontinentskom klimom poput većeg dijela Hrvatske i Slovenije sve češće dolazi do suša, poplava i olujnih nevremena. Kajfež-Bogotaj je također istaknula kako globalno zatopljanje sve više utječe na klimu, a mnogi toga nisu svjesni u dovoljnoj mjeri. U stvari, prema Kajfež-Bogotaj, klimatske promjene nam ozbiljno prijete, a mi ne činimo dovoljno da ih ublažimo.

Željeznica važna za smanjenje globalnog zatopljenja

O tome kako konkretno ublažiti i kako se što bolje prilagoditi djelovanju klimatskih promjena u svojoj je prezentaciji opsežno govorio dr. sc. Igor Matutinović, direktor GfK centra za istraživanje tržišta, Hrvatska. On je upozorio da unatoč velikim klimatskim promjenama s kojima se suočavamo i dalje mnoge države uvelike koriste naftu za prijevoz, a u vrlo velikoj mjeri za dobivanje energije i dalje se troši sve više ugljena. Oba energenta spadaju među glavne generatore povećanja emisije CO₂ u svijetu.

Ipak kako bi ublažili posljedice globalnog zatopljenja, Matutinović je spominjao u kojem smjeru valja tražiti rješenja. Ponajprije valja ulagati u ekopoljoprivredu i javni prijevoz, osobito željeznicu. Učinkoviti sustavi javnog prijevoza koje građani uvelike koriste mogu znatno smanjiti emisiju CO₂ jer prometni je sektor uz industriju i zgradarstvo jedan od najvećih generatora tog plina. Važno je i dalje razvijati industriju koja može proizvoditi vlakove i tramvaje, no ne valja stati samo na domaćim resursima, već valja ulaziti u kvalitetna strana partnerstva koja hrvatsku željezničku industriju tada mogu plasirati i na svjetska tržišta.

Valja postići sinergiju energetike, poljoprivrede, industrije i prijevoza, ali i konsenzus svih važnih dionika (politika, gospodarstvo, organizacije...) o dugoročnim društvenim prioritetima, tj. mjerama za ublažavanje posljedica klimatskih promjena.

Na kraju skupa izlagao je dr. sc. Mladen Domazet, viši asistent pri Institutu za društvena istraživanja u Zagrebu. U prezentaciji »Potencijali održivosti na europskoj polu-periferiji« govorio je o shvaćanjima klimatskih promjena među građanima Europe i Hrvatske. Kroz istraživanja pokazano je kako su građani Hrvatske itekako upoznati s problemima vezanima uz promjene klime i globalnog zatopljenja. No, iako prosječno gledano Hrvatska spada među države s visokim dohotkom, velike razlike u razdiobi dohotka stvaraju velike socijalne razlike. To se odražava na činjenicu da su građani Hrvatske voljni praktično učiniti malo ili nimalo za ublažavanje klimatskih promjena, već im je većini primarno rješiti gospodarska pitanja te postići veću socijalnu jednakost. Tek nakon toga voljni su aktivnije doprinijeti rješavati pitanja problema promjene klime i zaštite okoliša.

Zanimljivo je primijetiti da je javni prijevoz, osobito željeznica, ponajviše društveni servis čiji razvoj uvelike doprinosi socijalnoj jednakosti i razvoju jednakih prilika za obrazovanje i rad svim građanima. Samo javni prijevoz može ponuditi kvalitetnu mobilnost građanima, a ona je preduvjet za kvalitetan razvoj svih regija.

Skup je zaključen raspravom tijekom koje je naglašen problem kako je gospodarski sektor premalo praktično uključen u rješavanja pitanja promjene klime te bi trebalo postići aktivniji i učestaliji dijalog između znanosti, udruge i tvrtki.

Izborni sabor UBIDR HŽ-a

Siniša Mastelić ponovno izabran za predsjednika

U Zagrebu je 25. travnja održan Izborni sabor Udruge branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a na kojemu su prihvaćeni Izvešće o radu, Financijsko izvješće te Plan i program rada Udruge za sljedeće četverogodišnje razdoblje. Također, Sabor je za predsjednika Udruge ponovno izabrao Sinišu Mastelića.

Na Izbornome saboru Udruge branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a (UBIDR HŽ) prihvaćena je odluka o priključenju Udruge inicijativi za formiranje Saveza udruga javnih poduzeća te o sudjelovanju Udruge na Saboru svih braniteljskih udruga na državnoj razini, koji je 16. svibnja održan u KD Vatroslava Lisinskog u Zagrebu. Cilj tih

djelatnosti jest popraviti status branitelja u javnim poduzećima i u Zakonu o hrvatskim braniteljima.

Posebno je istaknut problem jednostranog raskida Ugovora o međusobnim pravima i obvezama između HŽ-ovih društava (HŽ Carga, HŽ Putničkog prijevoza) i UBIDR HŽ-a. Trenutačno su u tijeku pregovori o tome problemu. S HŽ Infrastrukturu potpisan je Aneks Ugovoru o međusobnim pravima i obvezama prema kojemu se Ugovor nastavlja primjenjivati do sklapanja novog, a najkasnije do 20. veljače 2015. Osobito težak i neizvjestan status je branitelja u HŽ Cargu u kojemu je veliki broj branitelja proglašen tehnološkim viškom. Udruga podržava sve sindikalne napore da se postupak restrukturiranja provodi na zakonu utemeljen način. Istaknuto je to da ništa bolje stanje nije ni u HŽ Putničkom prijevozu.

/ Piše: Marko Marković

Željezničari branitelji Ivan Vukić i Frane Rašetina

Vrijednosti treba cijeniti i u ratu i u miru

Oko 7300 željezničara aktivno je sudjelovalo u Domovinskom ratu, a njih 296 dalo je svoj život na oltar Domovine. Danas dvojica željezničara branitelja poručuju da se svi problemi trebaju rješavati dobrom organizacijom i poštenim pristupom poslu.

Kada su Srbija i Crna Gora te ekstremisti u Hrvatskoj i JNA napali Hrvatsku, počeo je Domovinski rat za neovisnost i cjelovitost hrvatske države. Oni kojima posebno trebamo zahvaljivati, sjećati ih se i poštivati su hrvatski branitelji. Trebalo je imati hrabrosti te nesebično, aktivno sudjelovati u obrani hrvatskog naroda u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini, ostavljajući svoje gradove i sela, obitelji, radna mjesta i stavljajući vlastiti život na kocku za obranu i očuvanje drugih života. Takvih ljudi bilo je i na željeznici.

Na nedavno održanome Izbornome saboru Udruge branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a dvojica od njih proglašena su počasnim članovima. To su Frane Rašetina i Ivan Vukić. Frane Rašetina bojnič je HV-a u mirovini. U Domovinskom ratu bio je pripadnik 142. brigade – DP Drniš, a potom je prešao u sastav 142. brigade HV-a. Obnašao je i dužnost načelnika operativnih poslova u zapovjedništvu 142. brigade HV-a. Sudjelovao je u ratnim operacijama na južnome bojištu, u ratnoj operaciji »Zima 94« na planini Dinari, kada je teže ozlijeđen, te u akciji »Olujka«. Nositelj je odlikovanja za zasluge u Domovinskom ratu.

Ivan Vukić brigadir je HV-a u mirovini koji se kao dobrovoljac u Domovinski rat uključio na njegovu početku te je sudjelovao u brojnim ratnim operacijama diljem Hrvatske. Bio je ratni zapovjednik IV. bojne 113 i zapovjednik 142. brigade HV-a, a nakon rata zapovjednik 141. brigade. U akciji »Olujka« bio je zapovjednik Operativne grupe Šibenik te zapovjednik 625. brigade nastale preustrojem 141., 114. i 6. Domobranske pukovnije. Tijekom ratnih operacija bio je ranjen i ima status invalida Domovinskog rata. Nositelj je brojnih odlikovanja za zasluge u Domovinskom ratu.

Nepredvidivost života učinila je to da su neki od željezničara preko noći postali vojnici koji su branili svoju domovinu i narod. Ivana Vukića smo upitala sjeća li se tih trenutaka kada je napuštao svoje radno mjesto i krenuo na ratišta.

/ Naravno. U to vrijeme radio sam na održavanju vučnih vozila u depou Solin, a Frane je bio strojovođa. Budući da je radionica bila opremljena strojevima i alatima, u dogovoru s načelnikom policije u Drnišu izrađivali smo tzv. ježeve i postavljali ih po okolini Drniša. To su bili sami počeci rata kada je na agresora trebalo djelovati psihološki jer nismo bili dovoljno spremni i tek smo se počeli organizirati. Ovom prilikom moram spomenuti Stjepana Koričanina koji je u to vrijeme bio direktor tadašnje radne organizacije i koji je u cijelosti podržao radnike branitelje u tome da koriste sve moguće resurse koji su bili potrebni za obranu. Zahvaljujući tome je na našem području bio formiran i oklopni vlak sa svojom satnijom.

/ Stasale su nove generacije. Mislite li da su svjesne veličine djela hrvatskih branitelja kao i vrijednosti koje su bile potrebne da se svlada neprijatelj?

/ Nadam se da jesu, da žrtva branitelja i civila nije bila uzaludna. Mi branitelji dali smo svoj doprinos u ratu, a to ćemo činiti i u miru. Želimo da upravo te mlade generacije budu svjesne veličine i važnosti toga da imaju vlastitu zemlju, jezik, zastavu i himnu te da budu ponosni. Okolnosti nisu onakve kakvima smo se nadali, ali ne treba klonuti jer ako mi nismo klonuli u ratnim opasnostima, u usporedbi s kojima se ovo vrijeme i ove poteškoće čine poput »mačjeg kašlja«.

/ Kažu ljudi: »Jednom željezničar, uvijek željezničar«. Vrijedi li to i za Vas? Što danas mislite o željeznici?

/ Naravno da vrijedi. Ja sam po obiteljskoj tradiciji željezničar. Otac mi je radio na željeznici. Dolazim iz Zagore, kraja odakle potječu mnogi željezničari i koji je usko vezan uz željeznicu. Završio sam Željezničku tehničku školu u Zagrebu, a potom sam se zaposlio kao električar jer se 1989. govorilo da će se lička pruga elektrificirati. Nažalost, tada je počeo rat te sam se priključio obrani domovine. Nadam se da će elektrifikaciju dočekati neka nova generacija željezničara.

/ Koju biste poruku uputili željezničarima?

/ Budući da sam, kao što sam i rekao, vezan uz željeznicu, znam da danas okolnosti nisu lake ni za koga, ali smatram da se svi problemi rješavaju dobrom organizacijom, poštenim pristupom poslu, i to na svekoliko zadovoljstvo.

Na kraju je Vukić zahvalio i Udruzi branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a na priznanju koje su mu dodijelili te je napomenuo kako on smatra da to priznanje nije namijenjeno samo njemu već svim željezničarima braniteljima jer, kako je rekao, mnogo je neznanih junaka.

Potpisan Sporazum o integriranom prijevozu putnika

Zajedničkom kartom vlakom i autobusom

Dana 24. travnja u zgradi Županijske palače u Varaždinu potpisan je Sporazum o partnerstvu u sklopu Projekta razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske.



Potpisanje Sporazuma o integriranom prijevozu putnika

Tim sporazumom županije ponovno oživljavaju aktivnosti oko uvođenja integriranoga prijevoza putnika (IPP) koje su proizašle iz sličnog sporazuma koji su Varaždinska i Međimurska županija potpisale u listopadu 2010. godine. Novi sporazum otvara i nove prilike za razvoj željezničkog prometa na sjeveru Hrvatske za koji se s pravom očekuje kako će biti okosnica čitavog sustava javnog prijevoza.

Želja županija za kvalitetnijim javnim prijevozom

Sporazum su potpisali župan Varaždinske županije Predrag Štromar, župan Međimurske županije Matija Posavec i zamjenik župana Koprivničko-križevačke županije Ivan Pal. Suvremeni oblici prijevoza putnika i roba, često nazivani ITS (inteligentni transportni sustavi), čine dva oblika prijevoza, tzv. integrirani prijevoz putnika (IPP) i integrirani prijevoz tereta (IPT).

Budući da su te tri županije oduvijek bile gospodarski, kulturološki pa i sociološki vrlo dobro povezane, dogovorena je njihova suradnja na zajedničkom razvoju regionalnog projekta uvođenja inteligentnih prometnih sustava (ITS). Ponajprije se misli na IPP, i to zbog sve veće potrebe putničkog prijevoza u dnevnim migracijama između gradova i naselja tih triju županija. Danas građani većinom migriraju osobnim automobilima, no to osim velikih troškova prijevoza povećava razinu onečišćenja, povećava potrošnju pogonske energije i znatno smanjenje razinu sigurnosti prometa. Stvaranje novog sustava integriranoga putničkog prijevoza stvorit će sustav s učestalim brojem polazaka autobusa i vlakova, s usklađenim voznim redom te s mogućnosti korištenja zajedničke karte za sve oblike prijevoza. Sve će to, pak, pridonijeti dostizanju održiva razvoja i povećanju razine kvalitete života građana.

Sporazum otvara mogućnosti korištenja EU-ovih fondova

Župan Varaždinske županije Predrag Štromar istaknuo je zadovoljstvo potpisivanjem sporazuma i uključivanjem susjednih županija. / Cijelo područje naše županije, kao i ostatak sjeverozapadne Hrvatske, dobro je povezano, i to ponajviše zbog dobre prometne infrastrukture, osobito željezničke, ali su potrebe i troškovi migracija

i prijevoza sve veći pa se tome treba i prilagođavati. Ideja je da građani troše manje i voze se javnim prijevozom. Treba integrirati željeznički i autobusni promet te velike gradove, ali i povezati ruralna područja te omogućiti kvalitetne linije. Krajnji cilj su niže cijena prijevoza i veći broj putnika. Tim sporazumom otvara se i mogućnost povlačenja sredstava iz EU-ovih fondova – istaknuo je župan Štromar te dodao da se zbog toga i pristupilo zajedničkom



uvođenju integriranog prijevoza putnika, a u budućnosti i multimodalnog teretnog prijevoza.

Prilika za željeznicu

lako se već naglašavalo kako je IPP prilika za razvoj i novi polet lokalnoga i regionalnoga željezničkog prijevoza, a budući da znatniji pomaci u tome području do sada nisu postignuti, željeznički putnički prijevoz u zadnjih je nekoliko godina na području cijele Hrvatske poprilično propao. Polazaka je sve manje, novih usluga nema, a u skladu s time i broj putnika je sve manji. Umjesto da se pokušaju uvesti nove usluge i privući novi putnici, svjedoci smo novih racionalizacija i smanjenja broja polazaka, a sve to situaciju još dodatno pogoršava. Jedno je sigurno, bez novih usluga broj putnika se sigurno neće povećati.

Brojna istraživanja i studije objavljene na temu IPP-a jasno ukazuju na to da u svim regijama u svijetu u kojima je uveden broj putnika u cijelome javnom prijevoznom sustavu počinje znatno rasti, a s time rastu i prihodi. Istraživanja potvrđuju i to da zadovoljni i stabilno poslujući prijevoznici i sve veći broj putnika uglavnom pohvalno govore o IPP-u. Dakle, IPP je prilika koju politika, prijevoznici, stručna udruženja i ostale organizacije civilnog društva ne smiju propustiti jer ćemo u protivnome javni prijevoz u cijeloj zemlji svesti na nekoliko autobusnih i tramvajskih linija, i to samo u tri-četiri velika grada u Hrvatskoj. Sve ostalo tada će ostati pusto.

Aktivnosti koje je Grad Zagreb već počeo provoditi zajedno sa Zagrebačkom i Krapinsko-zagorskom županijom na uvođenju IPP-a i slične aktivnosti koje će početi provoditi i tri županije na sjeveru daju naslutiti da će za od tri do pet godina na cijelome području središnje i sjeverne Hrvatske postojati potreba za kvalitetnim željezničkim prijevoznim uslugama koje bi trebale biti okosnica IPP-a. Ovo je prilika za nacionalnog prijevoznika da se aktivno uključi u projekt i osigura svoje »mjesto pod suncem« za dulji period. Nabava novih vlakova i informatizacija prodaje otvorit će mu nove mogućnosti, no bez sudjelovanja u IPP-u znatnijih pomaka sigurno neće biti.

Razgovor s Ivicom Jurjevićem

Od Zagreba do Dugog Sela brzinom do 140 km/h

Ivica Jurjević, diplomirani inženjer građevine, radi kao glavni inženjer za nadzor izvedbe u Službi za izvedbu i nadzor građevinskih radova u Građenju HŽ Infrastrukture. U HŽ-u je zaposlen od 1995. godine, a počeo je raditi u tadašnjem Pogonu za remont i strojno održavanje pruga. Od 2011. je na sadašnjemu radnom mjestu. S njim smo razgovarali o remontu pruge Zagreb – Borongaj – Dugo Selo, čiji je Jurjević voditelj.



Ivica Jurjević

/ Zašto se pristupilo tome remontu? Kada je remont počeo i kada će biti završen?

/ Pruga Zagreb GK – Dugo Selo vrlo je važna za međunarodni prijevoz, sjecište je X. i V.b koridora. Remont dionice Zagreb Borongaj – Dugo Selo započeo je na temelju Plana investicija HŽ Infrastrukture. Prethodni remont na toj dionici izveden je 1977. i 1978. godine, a stanje kolosijeka i pružnog podsustava uvjetovalo je smanjenje brzine vlakova. Remontom će ta dionica biti osposobljena za brzinu do 140 km/h. Radovi su počeli 23. rujna 2013. na lijevome kolosijeku poddionice Sesvete – Dugo

Selo. Radovi bi trebali biti završeni krajem srpnja ove godine.

/ Koliko je sve koštalo i je li probijen planirani proračun?

/ Radove na tome remontu izvodi zajednica ponuditelja koju čine Swietelsky i Pružne građevine, a vrijednost ugovorenih radova iznosi 230 milijuna kuna. Radovi će biti izvedeni u sklopu planiranih sredstava, a financiraju se kreditom.

/ Koliko je duga dionica na kojoj se izvodi remont? Na koje poddionice je podijeljena?

/ Ova dionica dvokolosiječne pruge dulja je od 15 km, a uključuje poddionice Zagreb Borongaj – Čulinec, Čulinec – Sesvete i Sesvete – Dugo Selo. Kolodvor Zagreb Borongaj obuhvaćen je ovim remontom, a radovi se ne izvode u stajalištu Čulinec, jer je rekonstruiran 2003., te u kolodovu Sesvete, jer će se njegova rekonstrukcija izvoditi kao zaseban projekt.

/ Po kojim se fazama radilo?

/ Radovi su počeli na poddionici Sesvete – Dugo Selo, tijekom kontinuiranog zatvora lijevoga kolosijeka. Prva i najsloženija faza bila je strojna ugradnja tamponskog sloja postrojenjem za tamponiranje. Unutar te radne operacije iskopan je postojeći zastorni materijal te je ugrađen novi tamponski sloj, uz polaganje geosintetika i polimernih geomreža. Radovi su izvođeni iz smjera Dugog Sela prema Sesvetama, a smjer izvođenja radova određivala je doprema materijala za tamponski sloj te tučenca za zastornu prizmu.

Pored te radne operacije koju je tvrtka Swietelsky izvodila uz pomoć postrojenja za ugradnju tampona PM 200-1 BR, u toj fazi bilo je potrebno izvesti i prateće radove na ugradnji tučenca, strojnom reguliranju kolosijeka i kontaktnoj meži i signalno-sigurnosnim uređajima. Nakon što su završeni radovi na lijevome kolosijeku, koji je

osposobljen za promet brzinom od 60 km/h, radovi su nastavljeni na desnome kolosijeku podionice Sesvete – Dugo Selo te lijevome kolosijeku poddionice Čulinec – Sesvete.

/ Što je uslijedilo nakon toga?

/ Počeli su radovi na zamjeni kolosijeka postrojenjem tipa SMD 80, i to ponovno na dionici Sesvete – Dugo Selo. Učinak tog postrojenja iznosio je oko 2200 metara na dan. Novougrađene tračnice zavarivale su se u kolosijeku mobilnim postrojenjem za elektrootporno (ET) zavarivanje. Nakon završetka radova na strojnoj ugradnji tampona te zamjeni kolosijeka, u prošloj godini počela je strojna ugradnja tampona na desnome kolosijeku poddionice Čulinec – Sesvete, ali na tome dijelu nismo stigli zamijeniti kolosijeke.



Nakon što su radovi počeli u rujnu prošle godine, u periodu kraćem od tri mjeseca tamponski sloj strojno je ugrađen na nešto više od 22 km, a kolosijeci su zamijenjeni na dvadesetak kilometra. Pritom je poddionica Sesvete – Dugo Selo osposobljena za vožnju brzinom od 100 km/h.

Nakon kraće zimske stanke radovi su nastavljeni u ovoj godini, a početkom ožujka nastavljeni su radovi na strojnoj ugradnji tampona na desnom i lijevom kolosijeku podionice Zagreb Borongaj – Čulinec – Sesvete. Nakon strojne ugradnje tampona zamijenjeni su i kolosijeci. Ti su radovi završeni početkom travnja.

/ Što je sve napravljeno?

/ Do sada su u cijelosti završeni radovi na strojnoj ugradnji tampona i zamjeni kolosiječne rešetke. Na poddionici Sesvete – Dugo Selo završeni su i ostali radovi na gornjem pružnom ustroju koji su obuhvatili završna podbijanja i planiranje kolosijeka, odnosno dovođenje geometrije kolosijeka u konačno projektirano stanje. Željezničko-cestovni prijelazi na toj poddionici su uređeni i završeni, a postavljeno je i sintetičko popođe umjesto postojećeg drvenog.

U stajalištu Sesvetski Kraljevec sagrađeni su novi bočni peroni, rekonstruirana je i poboljšana postojeća rasvjeta, a u planu je i postavljanje tipskih bočnih nadstrešnica. U tijeku su radovi na izgradnji novih bočnih perona u stajalištu Trnava. Također se izvode radovi na odvodnji uz prugu koji obuhvaćaju ugradnju kanalica i drenažnih jaraka te radovi na uređenju i sanaciji postojećih propusta.

Na kontaktnoj mreži izvode se temeljiti radovi obnove, koji obuhvaćaju građevinske radove na sanaciji temelja, antikorozivnu zaštitu te elektromontažne radove na zamjeni opreme kontaktne mreže. Radovi na kontaktnoj mreži na poddionici Sesvete – Dugo Selo su pri kraju te je sada težište tih radova na poddionici Zagreb Borongaj –

Sesvete. Pritom je važno spomenuti i postavljanje novih portala te novih stupova kontaktne mreže u području stajališta Trnava.

Od većih građevinskih zahvata preostali su radovi na zamjeni skret-nica u kolodvoru Zagreb Borongaj. Trebalo bi zamijeniti osam skret-nica. Ti radovi izvodit će se vikendima, kada će se izvoditi i preostali radovi na gornjem pružnom ustroju te radovi na kontaktnoj mreži, signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima.

/ Koliko ljudi i koja mehanizacija je bila angažirana?

/ Tijekom radova angažirana je mehanizacija tvrtke Swietelsky, a pored već spomenutih postrojenja za tamponiranje PM 200 – 1BR i postrojenja za zamjenu kolosijeka SMD 80, u čijem su sastavu i vagoni za otpadni materijal iz iskopa tipa MFS-100, vagoni za dopremu materijala za tamponski sloj te vagoni za dopremu novih i otpremu starih pragova, korišteni su dvoputni bageri, postrojenje za ET zavarivanje te ostala građevinska mehanizacija uobičajena za izvođenje takvih radova. Na radovima na gornjem pružnom ustroju Pružne građevine angažirale su svoju tešku pružnu mehanizaciju, podbijačice, planirke, pružna vozila i dr. Ovisno o fazi izvođenja radova, dnevno je radove izvodilo i do 80 ljudi.



/ Nakon remonta brzina na toj pruži iznosit će 140 km/h. Za koliko će se vremena stizati od Zagreb GK-a do Dugog Sela? Koliko ima stajališta?

/ Na toj relaciji nalaze se stajališta i kolodvori Trnava, Čulinec, Sesvete i Sesvetski Kraljevec. Nakon remonta i uvođenja novoprojektirane brzine od 140 km/h od Zagreba do Dugog Sela skratit će se vrijeme putovanja prigradskim vlakovima. U pripremi je i izgradnja novog stajališta Sesvetska Sopnica, što će biti zaseban projekt.

/ Kako je tijekom radova organiziran promet? Kako je sve teklo? Je li bilo puno problema i negodovanja putnika?

/ Za izvođenja radova željeznički promet tekao je jednim kolosijekom. Na temelju privremene regulacije prometa bilo je potrebno organizirati i prijevoz putnika autobusima. Tijekom radova na relaciji Zagreb Borongaj – Sesvete korišteni su kapaciteti javnoga gradskog prijevoza, odnosno tramvajske linije na relaciji Glavni kolodvor – Borongaj, te izvanredna ZET-ova autobusna linija na relaciji Borongaj – Sesvete. Kao i obično, zbog izvanrednih uvjeta prijevoza te radova na izgradnji novih perona u stajalištima Sesvetski Kraljevec i Trnava, gdje su izvedene privremene površine za prihvat putnika, dobili smo određeni broj prigovora putnika koje u cijelosti razumijemo, ali ih i ovim putem molimo za razumijevanje.

/ Koji su se sve, prema Vašemu mišljenju, odjeli i suradnici istaknuli tijekom remonta?

/ Radove izvodimo u dobroj suradnji s ostalim službama i jedinicama HŽ Infrastrukture, osobito sa Službom za organizaciju i regulaciju prometa, te građevinskim, elektrotehničkim i prometnim službama Regionalne jedinice Centar. Istaknuo bih i izniman angažman inženjera gradilišta i voditelja radova izvođača radova Swietelskog i Pružnih građevina te kolega nadzornih inženjera uključenih u provedbu ovog projekta.

/ Na kojem ćete sljedećem projektu raditi?

/ Sljedeći projekt na ovome prometnom pravcu je remont dionice Savski Marof – Zagreb GK, za koji je u tijeku priprema projektne dokumentacije za izvođenje radova.

/ Piše: Vlatka Škorić

Tisuću najvećih po ukupnom prihodu u 2013.

HŽ Infrastruktura na 57. mjestu

Nedavno je poslovni tjednik »Lider« objavio posebno izdanje pod naslovom »1000 najvećih« u kojem je objavio popis 1000 najvećih hrvatskih tvrtki u 2013. po ukupnom prihodu i usporedio njihove rezultate s onima ostvarenima u 2012. Na popisu se našlo i sedam željezničkih tvrtki.

Tih tisuću tvrtki obuhvaća 69 % prihoda, 65 % dobiti, 47 % gubitaka i 45 % zaposlenih u hrvatskome gospodarstvu i po tome je pravi pokazatelj stanja hrvatskoga gospodarstva. Općeniti zaključak je taj da su tvrtke poslovale slabije nego prošle godine, ali da su ostvarile bolje rezultate od ostatka gospodarstva.

Popis tisuću najvećih tvrtki izrađen je na temelju podataka FINA-e, odnosno na temelju prikupljenih izvješća, po čemu je ukupna neto dobit u odnosu na prethodnu godinu smanjena za 23 %, što je kumulativno 41 % manja dobit tisuću najvećih tvrtki nego što je ostvarena u 2012. Istodobno je u 2013. kompletno gospodarstvo podiglo dobit za 27 %. Analitičari su na temelju toga zaključili da su male tvrtke s lošijim pokazateljima poslovale bolje od velikih, ali da su mali poduzetnici dobit možda »spremali u čarapu«, reinvestirali ili sklonili u temeljni kapital.

Na popisu deset najboljih tvrtki po ukupnom prihodu u 2013. našli su se INA, HEP, Konzum, Zagrebačka banka, HT, Prirodni plin, HEP-Operator distribucijskog sustava, HEP-Proizvodnja, Zagrebački holding i Petrol. Prvih šest tvrtki bilo je na tome popisu i prošle godine, ali su se možda nalazile koje mjesto više ili niže.

Kako su u tome prošle željezničke tvrtke? Na popisu tisuću najvećih po ukupnom prihodu 57. mjesto zauzela je HŽ Infrastruktura (2012. bila je 69.), 86. mjesto HŽ Cargo (2012. bio je na 88. mjestu), a 89. mjesto HŽ Putnički prijevoz (2012. bio je na 101. mjestu). Na popisu su se našle i Pružne građevine na 135. mjestu, TŽV »Gredelj« u stečaju na 267. mjestu (2012. bio je na 249. mjestu), AGIT na 293. mjestu (2012. bio je na 288. mjestu) te Tehnički servisi željezničkih vozila na 537. mjestu (2012. bili su 632.).

Među deset najvećih po broju zaposlenih HŽ Infrastruktura našla se na 7. mjestu (iza Zagrebačkog holdinga, Konzuma, HP-a, INA-e, Hrvatskih šuma i HEP-ODS-a). Gledajući po grupacijama, HŽ Infrastruktura zauzela je prvo mjesto u skupini »Promet – dodatne usluge«, HŽ Cargo drugo, HŽ Putnički prijevoz treće, a AGIT 10. mjesto u skupini »Promet – kopneni prijevoz tereta i cjevovodi«.

Po mjestu na popisu tisuću najvećih tvrtki po ukupnome prihodu jednostavno se može zaključiti da su samo TŽV »Gredelj« u stečaju i Agit »pali« u odnosu na 2012., dok su ostala željeznička društva koja su se našla na popisu »rasla«.

Obilježen Dan Europe

Predstavljeni projekti modernizacije

Središnja proslava u povodu obilježavanja Dana Europe, u organizaciji Predstavništva Europske komisije i Ureda za informiranje Europskog parlamenta, održana je 9. svibnja ispred Kuće Europe u Zagrebu.

Predstavništvo Europske komisije i Ureda za informiranje Europskog parlamenta u Hrvatskoj nizom raznovrsnih događanja obilježilo je 15. Europski tjedan, prvi koji je u Hrvatskoj obilježen nakon njezina pristupanja Europskoj uniji.

Na otvorenju EU-ova sajma nazočnima su se obratili prva potpredsjednica Vlade i ministrica vanjskih i europskih poslova Vesna Pusić, voditelj Predstavništva EK-a Branko Baričević, voditeljica Ureda za informiranje Europskog parlamenta Violeta Simeonova Staničić te veleposlanica Grčke u Hrvatskoj Eleni Gerokostopoulou. Branko Baričević naglasio je kako je Dan Europe prilika da se podsjetimo dalekosežnosti vizije Roberta Schumana iznesene 9. svibnja 1950. o stvaranju nove političke suradnje u Europi koja će onemogućiti ponavljanje ratova

među europskim zemljama. Vesna Pusić istaknula je kako je iznimna čast biti zemlja članica EU-a, ali istodobno i velika odgovornost.

Predstavnici ministarstava i agencija, predvođeni Ministarstvom regionalnog razvoja i EU fondova, odgovarali su na upite građana o upravljanju EU-ovim fondovima i njihovoj iskorištenosti u Hrvatskoj te davali informacije o mogućnostima prijave za hrvatske građane. Na štandovima EU-ova sajma predstavile su se brojne zemlje članice EU-a, i to Bugarska, Češka, Danska, Njemačka, Grčka, Francuska, Italija, Litva, Mađarska, Poljska, Rumunjska, Slovenija, Slovačka, Finska i Švedska, ministarstva, agencije i vladini uredi iz Republike Hrvatske te Europski revizorski sud. zapošljavanja hrvatskih građana.

Uz cjelodnevni zabavni program, građani su se mogli informirati i o projektima koji se provode u sklopu Operativnog programa Promet 2007. – 2013. HŽ Infrastruktura i predstavnici Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture zainteresiranim su građanima putem promotivnih materijala predstavili projekte modernizacije željezničke infrastrukture, sufinancirane strukturnim i investicijskim fondovima Europske unije iz Europskog fonda za regionalni razvoj.

/ Piše: Vlatka Škorić

Ravnopravnost na upravljačkim pozicijama

»Stakleni strop« je od armiranog stakla

Pravobraniteljica za ravnopravnost spolova Višnja Ljubičić je 7. svibnja u Hrvatskoj udruzi poslodavaca, koja je ujedno i partner projekta, predstavila rezultate novog istraživanja o zastupljenosti žena i muškaraca na upravljačkim i rukovodećim pozicijama u 168 najvećih trgovačkih društava u Republici Hrvatskoj.

Pravobraniteljica za ravnopravnost spolova Višnja Ljubičić izložila je glavne rezultate istraživanja provedenog u sklopu prve faze EU-ova projekta Progress »Uklanjanje staklenog labirinta – jednakost prilika u pristupu pozicijama ekonomskog odlučivanja« koji je financirala EU. Istraživanje je samo potvrdilo poznate činjenice da u Hrvatskoj postoji visok prag tolerancije prema predrasudama i stereotipima o sudjelovanju žena na tržištu rada te da još uvijek prevladava stav da su žene stvorene za kuću i obitelj, a manje od muškaraca za druge, osobito rukovodeće poslove, što je zapravo društveni oblik pritiska i izravne diskriminacije koji se ne mijenja godinama te se naziva i »staklenim stropom«. Ako se istraživanje sagleda u kontekstu sličnih istraživanja Europskoj uniji koja su usredotočena na izlistana dionička društva, zastupljenost žena u upravama dioničkih društava u Hrvatskoj iznosi samo 17,32 posto. Promatraju li se nadzorni odbori, situacija je nešto bolja te udio žena u nadzornim odborima dioničkih društava iznosi 21,69 posto. Istodobno zabrinjava činjenica da u trgovačkim društvima zastupljenost žena naglo pada što je društvo tržišno utjecajnije i njegova upravljačka struktura složenija. Rezultati istraživanja pokazuju i to da je tek 9,43 posto žena uspjelo doseći poziciju predsjednica upravnih tijela, a za predsjednice nadzornih odbora ta je brojka nešto veća – 14,3 posto. Žene se uspinju do određenih rukovodećih pozicija kao što su one u srednjem menadžmentu, ali njihov uspon obično tamo i staje.

/ Na jednu članicu upravnih tijela i nadzornih odbora hrvatskih trgovačkih društava dolaze tri člana, dok je vjerojatnost sudjelovanja žena nakon 55. godine u upravnim tijelima više od 100 posto manja od vjerojatnosti sudjelovanja muškarca iste dobne skupine – istaknula je

pravobraniteljica Ljubičić te dodala kako »trend povećanja broja visokoobrazovanih žena na tržištu rada u zadnjem desetljeću zasigurno doprinosi rastu udjela žena na upravljačkim pozicijama.«.

Nakon što su predstavljeni rezultati održan je okrugli stol »Rodna uravnoteženost na upravljačkim razinama« na kojemu se raspravljalo o glavnim zaključcima i rezultatima istraživanja. Ministar rada i mirovinskog sustava Mirando Mršić to istraživanje smatra dobrom podlogom za ukidanje podjela na muška i ženska zanimanja, posebice se to odnosi na upravljačke funkcije na kojima su žene rijetke. Uz pravobraniteljicu Ljubičić i ministra Mršića, na okruglome stolu sudjelovali su Davor Majetić, glavni direktor HUP-a; Gordana Deranja, predsjednica Uprave Tehnomonta; Ruža Tomić Fontana, direktorica Odjela za komercijalne poslove Coca-Cole; Marija Felkel, direktorica ljudskih potencijala Siemens; Ilijana Jeleč Šuster, predsjednica Uprave Erste nekretnina, i Hrvoje Veselko, direktor prodaje iz Vipnet-a. Većina sudionika istaknula je puno bolje postotke zastupljenosti žena na vodećim funkcijama u tim tvrtkama nego li su to pokazali rezultati istraživanja.

A kako stvari stoje na željeznici? Slično istraživanje početkom godine proveli su Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) i Europska federacija prometnih radnika (ETF) te su ustanovili da je u europskim željeznicama 18 posto žena na upravljačkim radnim mjestima, dok prosječan udio žena u tim tvrtkama iznosi 20 posto. U Hrvatskoj su ti podatci puno skromniji. Naime, u zadnje 23 godine, u ukupno 15 uprava (od dvočlanih do peteročlanih) jedinstvenog poduzeća koje su se smjenjivale od 1991. do 2012. godine te u tri uprave postojećih tvrtki samo je jedna žena bila članicom uprave, i to od veljače 1996. do srpnja 1999. U nadzornim odborima bilo ih je nešto više, ali puno manje od postotaka koje je pokazalo istraživanje.

Danas u tri tvrtke koje su nastale iz bivših jedinstvenih Hrvatskih željeznica nema ni jedne članice uprave, dok u nadzornim odborima funkcije obnašaju dvije žene, i to jedna predsjednice NO-a HŽ Putničkog prijevoza te jedna članica NO-a HŽ Carga, i to kao predstavnicima radnika.

Na temelju svega iznesenoga može se zaključiti da je u hrvatskim željezničkim tvrtkama »stakleni strop« armiran do daljnjega!

Brod Moravice – Moravice

Radovi se privode kraju

Radnici Pružnih građevina zajedno s kooperantima intenzivno rade na dionici riječke pruge od Brod Moravica do Moravica i u kolodvoru Moravice. Trenutačno se izvode završni radovi na kolosijeku, a najviše mehanizacije angažirano je na ulazu u Brod Moravice.



Anto Dolibašić



Miroslav Loborec

Kada sam prije otprilike mjesec dana bio u Moravicama, oko kilometar dugi kolosijeci i donji pružni ustroj bili su uklonjeni, a kamioni su na ravnu zemljanu podlogu nasipali tučenac. U međuvremenu su sagrađeni četvrti, peti, šesti, sedmi i osmi kolosijek, a počelo se raditi na prva tri kolosijeka. Zamijenjene su dvije skretnice, a još tri treba promijeniti. Između prvog i drugog te drugog i trećeg kolosijeka sagrađit će se 25 centimetara visoki peroni, a na sličan način uredit će se i velika površina ispred kolodvorske zgrade do prvog perona. Kolodvorska zgrada u Moravicama je u cijelosti uređena te će vrlo brzo cijeli kolodvor izgledati posve drugačije. S obzirom na kapacitete u Moravicama, treba se nadati da će se u njemu početi ranžirati i vlakovi za HŽ Cargo.

Kada se iziđe na prugu i krene prema trinaest kilometara udaljenim Brod Moravicama može se vidjeti kako se radovi primiču kraju, odnosno da je realno očekivati da će posao biti završen tijekom lipnja. Kolosijek je u najvećoj mjeri zamijenjen prošle godine, no i dalje se radi na cijeloj dionici. Na pruži se mogu vidjeti bageri i na više mjesta saniraju se propusti, a željezničko-cestovni prijelazi su uređeni. Najveći radovi, na kojima je angažirana i brojna mehanizacija, trenutačno se izvode na velikom zavoju na ulazu u Brod Moravice. Radovi su završeni na jednome kolosijeku i sada se na drugi kolosijek nasipava tučenac. Ugrađena su i dva provizorija kojima će se riješi problem odvodnje. Prema planiranome tempu, radovi na kolosijeku trebali bi biti završeni do 10. lipnja. Vlakovi voze najvećom dopuštenom brzinom od 40 km/h, a na kolosijeku se isključuje napon te se priprema za brzinu od 75 km/h. Promet se na toj dionici obustavlja na od sedam do 14, odnosno 15 sati, a iznimno na 36, odnosno 64 sata. Uz sva poslovna područja Pružnih građevina, na tome području angažirani su i brojni kooperanti.

Voditelj gradilišta Anto Dolibašić zadovoljan je tempom radova i vjeruje kako će se zadani rokovi uspjeti poštovati.

/ Radi se doista puno i posao se nastoji obaviti u što kraćem roku. Ljudi su maksimalno angažirani, a uvjeti na gradilištu znaju biti teški. Koordinacija između izvođača i podizvođača je jako dobra. Ako

se tijekom izvođenja radova i pojavi kakav problem, važno ga je odmah riješiti, jer kada se tijekom zatvora pruge počne s radovima posao se mora odraditi, a pritom je vrlo važna sinkronizacija i pravodoban angažman svih sudionika radova – rekao je Dolibašić.

Na gradilištu će, nakon što vlakovi budu vozili redovitim brzinama ostati ekipe koje će dovršavati poslove na donjem ustroju pruge. Miroslav Loborec, šef gradilišta Betonskih i čeličnih konstrukcija:

- „Na ovoj dionici radimo na ukupno osamdeset objekata. Izgradili



smo četiri potpuno nova propusta, a velike napore uložili smo u sanaciju klizišta. Odvodnju smo riješili po cijeloj dužini pruge gdje smo ugradili betonske kanalice. Zbog velikih voda, najbolje vrijeme za radove na donjem ustroju bit će ljetni mjeseci. Radovi na donjem ustroju nastavit će se još možda godinu dana po završetku radova na gornjem ustroju pruge.

Pružne građevine imaju otvorena gradilišta na više lokacija u Hrvatskoj. U skladu s time ljudi i mehanizacija raspoređuju se ovisno o opsegu i vrsti posla na pojedinoj lokaciji. Ekipe svih poslovnih područja Pružnih građevina već su dulje na riječkoj pruži i tamo će se najvjerojatnije još zadržavati. Naime, iako još nije potpisan ugovor, najavljen je nastavak remonta od Moravica do Ogulina u duljini od 36 kilometara.

Nakon što bude završen remont od Brod Moravica do Moravica, pruga do Rijeke bit će potpuno obnovljena. Najveće brzine iznosit će 75 km/h, promet će teći bez tzv. laganih vožnji, a vožnja će biti sigurnija. No, i dalje će biti riječ o vrlo teškoj dionici s usponima do 20 promila i radijusom krivina manjim od 300 metara. Pružni remont izvode se ciklički, svakih 25 do 30 godina, ovisno o težini pružnih dionica. Povećavanje radijusa krivina i ublažavanje uspona značili bi kvalitativni iskorak na brdskome dijelu riječke pruge.

Razgovor s Vedranom Blažićem

Kamere u vlakovima velika su prednost

Svrha organiziranja i provođenja kontrola jest naučiti putnike da je vožnja bez prijevozne karte uistinu najskuplja vožnja. Već i samo pojavljivanje kontrolora utječe se na svijest putnika.



Vedran Blažić

Voditelj kontrole putničkog prometa Vedran Blažić brine o kontroli u Grupi za tehnologiju ljudskih resursa u HŽ Putničkom prijevozu. Kontrola putničkog prijevoza opsežan je svakodnevni posao o kojemu se ne zna baš puno. Riječ je o poslu koji pomaže boljem tijeku prometa i ne obuhvaća samo provođenje mjera sankcioniranja.

/ Kako se obavlja kontrola u putničkom prijevozu?

/ Kontrola se provodi prema mjesečnom planu i rasporedu. Rasporedi, u pravilu, obuhvaćaju vlakove na unaprijed određenim relacijama kako bi kontrole bile iznenadne i djelotvorne. Vlakove s većom frekvencijom putnika ili vlakove u kojima su uočene bilo kakve nepravilnosti potrebno je češće predvidjeti u rasporedu. Osim što kontroliraju ispravnost prijevoznih karata putnika, kontrolori sudjeluju u provjeri vlakopravnog i kolodvorskog osoblja u putničkom prijevozu. O uočenim nepravilnostima raspravlja se na licu mjesta kako bi se nedostaci otklonili ili se dostavljaju pisani izvještaji koji se obrađuju i analiziraju na razini Grupe i u regionalnim jedinicama.

Specifične su, a time i izdvojene iz rutine, kontrole u prigradske prijevoze koje u jednome vlaku provodi više kontrolora kako bi pravilno pregledali ili naplatili prijevozne karte svih putnika, odnosno kako bi naplatili što više karata od putnika koji izbjegavaju njihovu kupnju, ili onih koji kupuju karte za kraću relaciju ali svoje putovanje produžuju do određena kolodvora. Kontrole se provode u odori ili civilu, prema potrebi.

Specifične su, a time i izdvojene iz rutine, kontrole u prigradske prijevoze koje u jednome vlaku provodi više kontrolora kako bi pravilno pregledali ili naplatili prijevozne karte svih putnika, odnosno kako bi naplatili što više karata od putnika koji izbjegavaju njihovu kupnju, ili onih koji kupuju karte za kraću relaciju ali svoje putovanje produžuju do određena kolodvora. Kontrole se provode u odori ili civilu, prema potrebi.

/ Koriste li se tijekom kontrole suvremeniji uređaji?

/ Kontrolni se pregled obavlja, u pravilu, u prisutnosti konduktera i uz predodženu službene iskaznice za kontrolu, pri čemu se na kartama ostavlja otisak klijesta kontrolora, koja se razlikuju od onih kondukterskih. S obzirom na složenost i važnost posla koji obavljaju, kontrolori osim stručnih kvalifikacija moraju imati druge osobine koje uvjetuju obavljanje tog posla kao što su sposobnost zapažanja i uspješnog rješavanja problema ili poznavanje stranih jezika. Kontrolni pregled obavlja se u cilju preventivnog djelovanja i sprječavanja možebitnih nepravilnosti i neurednosti te pružanja što kvalitetnije usluge korisnicima prijevoza.

/ Kako se kontrola može poboljšati?

/ Osim što se kontrole provode prema predviđenome planu i rasporedu, provode se i izvanredne pojačane kontrole, koje provodi veći broj kontrolora u vlakovima koji voze u vršnim prometnim razdobljima. U slučaju da putnik namjerno izbjegava naplatu prijevozne karte ili da ju nema, a da to nije prijavio, kao i u slučaju ometanja konduktera ili kontrolora u radu, pri naplati prijevozne karte naplaćuje se i tarifni dodatak od petsto kuna. Ako putnik na vrijeme prijavi da je bez prijevozne karte, plaća

dodatak od petnaest kuna. Organiziranjem i provođenjem kontrola moramo naučiti putnike da je vožnja bez prijevozne karte najskuplja vožnja te svojim pojavljivanjem moramo utjecati na njihovu svijest.



/ S kakvim se problemima susrećete i kako ih rješavate?

/ Gotovo svakodnevno se susrećemo s nizom problema. Prema dosadašnjim iskustvima, kontrolori su razvili neki svoj detektor laži i već mogu prepoznati kada se netko izvlači, kada netko izbjegava kontrolu i skriva se da bi izbjegao naplatu karte ili izmišlja opravdanje koje bi mu u tome pomoglo. Zaista ima situacija u kojima se kontrolori nagledaju i naslušaju svega i svačega, osobito u noćnim vlakovima. Problem su i oni putnici koji su spremni ući u verbalni sukob da bi izbjegli ono što je njihova obveza u slučaju da žele iskoristiti uslugu prijevoza, a ponekad se kontrolori susreću i s naguravanjima. Najizraženiji je problem švercanje putnika u prigradske prijevoze, ometanje rada vlakopravnog osoblja, a u izvještajima je uočeno i povećanje broja krivotvorenih prijevoznih isprava (ZET-HŽ, mjesečne karte) te zlouporabe prijevoznih karata koje glase na tuđu iskaznicu. Naime, ovom prilikom treba istaknuti da se neplaćanjem prijevoznih karata ili bilo kakvim pokušajima švercanja u prometu stvara gubitak u poslovanju HŽ Putnički prijevoza.

U većini slučajeva kontrolori problematične situacije rješavaju na licu mjesta, i to uzimanjem osobnih podataka putnika te obveznom naplatom tarifnog dodatka za prijevozne karte. U slučaju kada putnik odbija naplatu i ne želi surađivati, nerijetko kontrolori zovu ili putem Operative HŽ Putničkog prijevoza traže intervenciju policije.

/ Kakva je razina zaštite u vlakovima?

/ Što se tiče zaštite, u vlakovima se ne provode nikakve posebne mjere, osim što se osoblje snalazi i priskaču jedni drugima u pomoć u slučaju bilo kakvih problema ili konfliktnih situacija jer su u izravnome kontaktu s putnicima i kondukteri i kontrolori. Novi, niskopodni vlakovi pokriveni su kamerama pa je to veliki doprinos povećanju razine sigurnosti i zaštite vlakopravnog osoblja, ali i putnika. Ono što valja istaknuti je izvrsna suradnja HŽ Putničkog prijevoza i MUP-a, odnosno zaposlenika vlakopravne, kontrolora ljudskih resursa i MUP-a na terenu.

Uz to, na razini HŽ Putničkog prijevoza organiziraju se i provode redoviti sastanci s predstavnicima MUP-a, na kojima se analiziraju aktivnosti u prethodnim razdobljima, a na njima se dogovaraju i aktivnosti u sljedećoj godini. Suradnja je kontinuirana, vrlo dobra i iznimno korektna.

Kondukeri Mirjana Bratijanić i Darko Šišak

Život u vlakovima je sretan život

Kondukeri u vlakovima brinu o ljudima koji putuju i ne naplaćuju samo prijevozne karte. Vlakovi su velika ljubav, vlakovi su život. Nekada, oni koji su u njima često, to ne mogu ni objasniti, jer jednostavno ne mogu bez njih.



Mirjana Bratijanić

Za ovaj broj Željezničara pripremili smo razgovor s dvoje djelatnika HŽ Putničkog prijevoza, Mirjanom Bratijanić i Darko Šišakom kondukerima s mnogo iskustva na željeznici.

/ Moj je put željezničarski – smije se Mirjana i nastavlja: – Riječ je o obiteljskoj tradiciji pa se nekako po sebi očekivalo da ja odaberem školu i željezničarsko zanimanje. Završila sam željezničarsku školu i radim u HŽ Putničkom prijevozu, na svoju sreću, jer jako volim ovaj posao. Izgleda da će i djeca tim putem.

/ Nemam željezničarsku prošlost. Prvi sam u obitelji u ovome poslu. Kretao sam se stepenicu po stepenicu, od ugostiteljstva do prometa, postupno – kaže Darko, ali nema nikakve dvojbe: – Ovo je posao kakav sam mogao samo poželjeti. Hoće li se štogod mijenjati, hoću li raditi nešto drugo u HŽ Putničkom prijevozu, nikad se ne zna. Ovako je dobro.

Odgovornost i pomoć putnicima

Danju i noću kondukeri prate vlakove. U dnevnim i noćnim smjenama imaju podjednako posla. Nikada se ne zna što će raditi osim što će naplaćivati i kontrolirati prijevozne karte. No, nije isto raditi taj posao ženi i muškarcu.

/ Navikla sam se, posloži se sve s vremenom. Na početku nije bilo lako. Kolege bi mi pomogle da se iznenadne, nepredviđene situacije srede, no sada mogu sve sama. Iako, kada vide ženu, nije malo onih koji pomisle da im neću moći ništa – kaže Ksenija.

/ Sigurno je važno što jako volim svoj posao. Putujem daleko, recimo u tri sata u noći. To baš nije neka avantura, ali navikne se čovjek. Najbolje je kada se smjene mijenjaju jedna s drugom.

/ Da, ljudi uvijek pokušaju učiniti nešto, čak i nije bitno je li riječ o ženi ili muškarcu u odori, no sredi se to – dodaje Darko i nastavlja: – Koliko sam puta samo pomislio: »Što ako se ne probudim na vrijeme ...«

/ Zato imamo mobitel. Stavim ga kraj glave i on zvoni dok se ne probudim – smije se Ksenija i nastavlja: – Koliko sam puta pomislila da ću zakasni jer bih se prekasno probudila te sam razmišljala o tome što da onda učinim.

/ Moja »noćna morak«, a sanjao sam je nebrojeno puta, je da vlak odlazi bez mene jer sam zakasnio, a ja ne mogu ništa učiniti – priča Darko.

U vlakovima su dogodovštine brojne, za napisati poveću knjigu. Svakodnevno se susreću s mnogo ljudi.

Događaja je uvijek puno

/ Najintenzivnije radimo u prigradskim vlakovima. Na tome malom prostoru i u nekoliko kolodvora kao da se sakupi sve ono šaroliko što grad ima i to je onda baš prava priča – kažu oboje u glas.



Darko Šišak

/ Puno je različitih priča iz vlakova. Od navijačkih, a tad nam pomaže policija koja je u pratnji, preko školskih, veselih i ljubavnih do onih ozbiljnih kada se radi šteta u vlakovima. Sve je to dio posla, odnosa s ljudima – opisuje Darko, a Mirjana dodaje:

/ Mi na putovanju nismo doživjeli porođaje, ali naši kolege jesu. Kondukeri su svojevrsni čuvari putnika, kada nekome pozli, ili je u nevolji, treba našu pomoć. Dogode se i stradanja na prugama. To je osobito teško i mučno, najviše za strojovođe, ali i za nas koji smo u vlaku. Ljudi su neoprezni, često ne računaju na vlak, pa stradaju. Kao da bi mogli biti brži i snažniji od vlaka ...

Kada se to dogodi, vlak mora stajati dok policija ne obavli očevid, a potom putnike premještamo u druge vlakove kako bi nastavili svoje putovanje – dočarava nam Marijana.

/ Ponekad smo putnicima i psiholozi, jer ljudima treba razgovor dok putuju pa to i činimo u trenucima kada posao malo jenja – smatra Darko.

Kažemo li da su im vlakovi život, to će zvučati poput nekakve pjesmice, ali to je doista tako.

/ Vlakovi su velika ljubav, doista su nam život – kažu oboje gotovo uglas.

/ Putujemo uvijek vlakom, a kako bismo drukčije?! Kada smo na godišnjem odmoru, brzo nam nedostaju – taj zvuk vožnje vlakom, taj pokret. Zaželimo ih se vrlo brzo i nedostaju nam – smiju se.

Ne smatraju problemom raščistiti situacije do kojih dolazi u odnosu između kondukerja i putnika. Naprotiv, smatraju to nečim normalnim. Svaki posao ima neke specifičnosti i odlike koje drugi posao nema, makar su kondukeri najčešće sami u vlaku. Jedan konduker na čitav vlak sastavljen od četiri-pet vagona. Riječ je o poslu koji zahtijeva veliku odgovornost i profesionalnost.

/ Nema baš tako mnogo konfliktnih situacija – govori Darko i nastavlja: – Kao i u životu, ima boljih i lošijih dana, i ljudi u njima. Konfliktnu situaciju rješavamo sami i međusobno si pomažemo. Samo ako baš nikako ne možemo smiriti ljude na našem terenu, u vlaku, preko Operativnog centra HŽ Putničkog prijevoza zovemo u pomoć policiju.

/ Ma, nije to ništa veliko i problematično. Istina je da smo sami, da nema policajaca u vlaku kao što je to bilo nekada i da ljudi pokušavaju svašta, nadmudruju se s nama, no pomažemo si ako uredba. Mogu ja i sama! – tvrdi Mirjana.

Sveti Križ Začretje

Mali kolodvor s teretom i putnicima

Učenci su najbrojniji putnici koji putuju iz Svetog Križa Začretja. Mjesečno se proda do 1500 karata. Zahvaljujući dovozu ukapljenog plina za »Crodux«, i u teretnome prijevozu ostvaruju se dobri rezultati.



Sveti Križ Začretje ima oko 7000 stanovnika i kao i brojna druga zagorska mjesta vezano je uz željeznicu. Budući da se nalazi na pola puta između Zaboka i Krapine te da u mjestu nema srednje škole, najbrojniji putnici su učenici koji putuju u Zabok, Bedekovčinu, Oroslavje, Krapinu i Pregradu.

U kolodvoru smo zatekli prometnika Ivana Majseca i skretničara Stjepana Mišaka, željezničare s dosta radnog iskustva, s kojima smo razgovarali o situaciji na željeznici. Obojica pamte i bolje dane i premda su radnici HŽ Infrastrukture kao prva tema razgovora nametnula se tema smanjivanja broja putničkih vlakova vikendom.

/ Radnim danima veze su jako dobre, i s regijom, i sa Zagrebom. Kolodvor je blizu središta mjesta, a prošle godine sagrađen je 120 metara dugačak peron. U skladu s time imamo dobre predispozicije za putnički prijevoz. Posljednje redukcije broja vlakova vikendom nikako nisu dobre i putnici su jako nezadovoljni. Jedno izaslanstvo išlo je kod župana Kolara koji je rekao kako će razgovarati s ministrom Sinišom Hajdašem Dončićem, no za sada nema povratne informacije.

Prije nego su na snagu stupile izmjene voznog reda u Zagreb se moglo putovati u 5.50, 11.48 i 17.07 sati. Od tih vlakova »preživio« je samo onaj u 17.00 sati. Slična situacija je i na stubičkoj pruzi. Ljudi koji su navikli putovati željeznicom sada se moraju snalaziti na putu do Zagreba. / Nekako izgleda da smo putnike ostavili bez javnog prijevoza. Dosta ljudi iz Zagorja radi u Zagrebu te u Zagreb putuju nedjeljom. Ima i dosta željezničara koji vlakom odlaze na jutarnju smjenu. Teško je reći nešto o broju putnika. No, kada se putnici broje, ne može se promatrati samo jedan kolodvor kao što je primjerice početni Đurmanec. Treba zbrojiti i putnike iz usputnih kolodvora i možda bi slika bila drugačija.

Teretni prijevoz iz Svetog Križa Začretja vezan je uz obližnji pogon »Crodux«. Ukapljeni plin počeo se dovoziti u jesen 2009. godine. Središnje skladište »Crodux« ima vlastite kolosijeke i industrijski kolosijek. Od tamo se plin distribuira krajnjim korisnicima kamionskim cisternama. Godišnji promet kreće se između 30.000 i 40.000 tona ukapljenog plina. Kompozicije s vagonским cisternama stižu svaki drugi dan.

Problem zaposlenika u kolodvoru, ali i putnika, svakako je nedostatak javnog zahoda. Naime, desetak metara od kolodvora postavljen je kemijski zahod, no to nije rješenje. Zna se dogoditi, pogotovo vikendom, da ga u sitne noćne sate po povratku s »veselice« prevrne kakav lokalni veseljak. Potom treba čekati da dođu majstori iz tvrtke koja je vlasnik zahoda kako bi se doveo u red.

/ Iz godine u godinu tražimo normalan zahod za nas koji ovdje radimo i putnike i taj problem do sada nije riješen. Samo nam kažu da će biti riješen dogodne.

Đurmanec – Hum na Sutli

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Branimir Butković

Nedostatak materijala usporava radove

Nakon dvadeset godina što prugom od Đurmaneca do Huma na Sutli, odnosno do državne granice sa Slovenijom, nije vozio vlak, počeli su radovi na obnovi te šest kilometara duge pružne dionice.

Ponovno pokretanje prometa puno će značiti gospodarstvu toga kraja, putnici tradicionalno vezani uz željeznicu dobit će kvalitetnu vezu sa Krapinom, Zabokom i ostatkom mreže hrvatskih pruga, a pokrenut će se i prekogranični prijevoz sa Slovenijom.

Izvođač radova su Pružne građevine s kooperantima, a radovi su se početkom svibnja izvodili kod Hromeca. Radnici Remonta strojno iskapaju zastorni materijal, rešetaju kolosijek i pripremaju se za montiranje pragova. Uz radove na pruzi izvode se i radovi na pružnim građevinama, pročišćavanju i betoniranju propusta, iskapanju zemlje u kanalskim rovovima uz prugu i drugi.

Radnici Pružnih građevina kao okolnost koja ne ide u prilog poštivanju planiranih rokova ističu nedostatak materijala. Naime, dobavljač ne uspijeva isporučiti ni približno potrebnu količinu pragova. U situaciji kada se raspolaže s 400 umjesto s 10 000 potrebnih drvenih pragova, jasno je kako se ne može napraviti puno.

Pruga do Huma na Sutli prolazi kroz doista lijepe krajolike. Cesta i naselja su uz prugu, a budući da već dvadeset godina na pruzi nije



bio nikakva znaka života, željeznička mehanizacija, kamioni i radnici iznenadili su mještane i poremetili njihovu dnevnu rutinu koja uključuje i obrađivanje vrtova proširenih i na pružni pojas. I premda je situacija oko razgraničenja potpuno jasna, mještani znaju prigovarati i ljute se da im radnici uništavaju vrtove.

Kolodvor Vrbovsko

Prilika za HŽ Cargo

U travnju prošle godine počeli su dugo očekivani radovi na kolodvorskoj zgradi u Vrbovskom. Investicija je vrijedna milijun i 230 tisuća kuna.



Riječ je o arhitektonsko-građevinskim radovima koji obuhvaćaju sanaciju krovšta, obnovu pročelja i unutarnjih zidova, skidanje starih podova i ugradnju novih, unutarnje uređenje čekaonice, prometnog ureda i ureda šefa kolodvora te sanaciju podruma. Ugrađene su i potpuno nove instalacije vodovoda i odvodnje kao i elektroinstalacije s gromobranom.

Iako su radovi u početku dobro napredovali, rokovi za njihov završetak su opravdano produženi zbog elementarne nepogode, a potom su nakon devedeset posto obavljenog posla naglo zastali. Nakon početnog zadovoljstva zbog početka radova za koje je lo-birao godinama, šef kolodvora Vrbovsko Josip Vrbanac danas je nezadovoljan jer su njegov i prometni ured umjesto na ugovorena četiri mjeseca privremeno premješteni u neadekvatno spremište već dulje od godinu dana.

/ U takvim je uvjetima jako teško pošteno odrađivati ovaj zahtjevan posao – komentirao je.

Koliko je njemu poznato, radovi su zastali u tako visokoj fazi dovršenosti zbog spora između izvođača i nadzornog inženjera. Najviše ga muči što nitko ne može prognozirati koliko dugo će taj spor trajati, a treba izvesti još tako malo radova. I putnici i zaposlenici ne mogu dočekati useljenje u novouređenu čekaonicu i prometne urede. Tim više jer je i potpuna obnova gornjega pružnog ustroja na dionici od Skrada do obližnjih Moravica pri kraju te se Vrbanac nada nastavku tih radova od Moravica preko Vrbovskog do Ogulina, a u sklopu kojih će biti obnovljena i prva tri kolosijeka u Vrbovskom. Za sada je potpuno rekonstruiran samo četvrti kolosijek, uz koji će vrlo brzo, ali ovaj put privatnim kapitalom, biti sagrađen utovarno-iskrcajni plato s područjem za smještaj transportnih kontejnera, i to na početku prostora proizvodnoga kompleksa s kojega se bagerima upravo uklanjaju dotrajale zgrade pogona i skladišta nekadašnje Drvne industrije »Vrbovsko«.

Budući da ulaganje u željezničku infrastrukturu dobiva svoj puni smisao samo ako postoje potencijalni putnici i robe koje će vlakovi prevoziti, čitav vrbovski kraj ima velika očekivanja od poslovnog plana privatnog investitora, tvrtke Cedar d.o.o. iz Kastva.

Pomoćnik direktora Cedara Damir Mandekić je pojasnio:

/ Analizom postojećega tehnološko-tehničkog stanja Pilane Vrbovsko utvrđen je plan ulaganja koji obuhvaća modernizaciju postojećega proizvodnog pogona uvođenjem najnovijih tehnoloških rješenja baziranih na numerički upravljanim tehnologijama i zelenom pristupu utjecaja na okoliš. Cilj modernizacije je uvođenje novih proizvodnih standarda u tehnički i organizacijski dio, povećanje produktivnosti i lakše upravljanje proizvodnim procesom. Očekivani rezultat bitno je povećanje količina suhe robe kao polufinalnog proizvoda u sljedeće dvije do tri godine i zauzimanje pozicija na novim tržištima poput Kine, Japana i Indije, koja su tržišta s velikim stopama rasta.

O radovima na gradilištu i budućim planovima je rekao:

/ Nasuprot kolodvoru u Vrbovskom u tijeku je čišćenje platoa i uskoro, nakon što dobijemo potrebne dozvole, kreće rekonstrukcija i izgradnja planirane investicije vrijedne 110 mil. kn, odnosno nastavak prve faze investicije koja je bila vrijedna 91 mil. kuna. Investicija se odnosi na kogeneracijsko postrojenje na biomasu 1,9 MW te 29 komora za sušenje čime će se stvoriti pretpostavke da se unutar jedinstvenoga proizvodnog kompleksa omogućiti sušenje 110.000 m³ bukova polufinalnog proizvoda koji je u 100-postotnom opsegu namijenjen sve zahtjevnijim izvoznim tržištima kao što su sjeverna Afrika te Srednji i Daleki istok.

Naša namjera je u što većoj mjeri ostvariti suradnju sa željeznicom kako bi što bolje povezali naše pogone u Vrbovskom i Kastvu s kontejnerskim terminalom u Luci Rijeka kao glavnim kanalom otpreme naše robe. Osim odvoza gotovog proizvoda, čiji se opseg u punome proizvodnom kapacitetu kreće oko 110.000 m³, suradnja sa željeznicom moguća je i u dovozu sirovine, a godišnji kapacitet u prerezu iznosi oko 120.000 m³, gdje bi veći dio sirovine mogao biti dopremljen željeznicom. Kažemo mogao jer to svakako ovisi o komercijalnim uvjetima i organizaciji cijelog posla, a taj dio prepustimo bilateralnim odnosima. Vjerujemo kako sa željeznicom možemo postići kompromis u interesu svih zainteresiranih strana. Vrata Cedra su širom otvorena za dobru poslovnu suradnju sa željeznicama – rekao je Mandekić.

Osim povećanja opsega teretnog prijevoza za tu privatnu tvrtku, Josip Vrbanac očekuje i zaokret u poslovnoj politici državne Šumarije Vrbovsko.

/ Za razliku od susjedne Šumarije Gomirje, koja svu posječenu građu na svojem području do krajnjih korisnika prevozi željeznicom, Šumarija Vrbovsko u zadnjih pet godina za utovar i prijevoz trupaca u Sloveniju, Austriju i Italiju koristi isključivo kamione.

Vjerujem da je tomu tako zbog nečije privatne zarade, a da bi javni interes bio da državna šumarija svoje proizvode plasira željezničkim poduzećem koje je i jeftinije i pogotovo ekološki prihvatljivije. O utjecaju ispušnih plinova na prirodu i okoliš bi baš šumari morali više voditi računa. Nekada se prevozilo do stotinu i dvadeset vagona te građe dnevno. Ako računamo da se blagdanima i nekim drugim danima nije radilo, riječ o prosjeku od pedeset do šezdeset vagona dnevno – komentirao je Vrbanac.

Na kraju smo revnosnome šefu kolodvora obećali da ćemo nastaviti pratiti završetak radova na kolodvorskoj zgradi i useljenje prometnog ureda u obnovljene prostore, nastavak radova na obnovi dionice, promjenu politike lokalne šumarije i nastajanje novih pogona privatne drvne industrije u Vrbovskom.

Razgovor Tarikom Filipovićem

Želim sa suprugom i djecom vlakom u Pariz

Roditelji su mu elektroinženjeri, baš kao i sestra koja radi u zagrebačkome »Ericssonu Nikoli Tesli«, a on je umjetnik – to je Tarik Filipović, popularni glumac i voditelj. Vjerojatno su za njegov umjetnički poziv krivi geni djedova – jedan je bio operni pjevač u Sarajevu, a drugi je amaterski glumio. Tarik je rođen 1972. u Zenici i u tome je gradu na važnoj željezničkoj pruzi živio do 18. godine i odlaska u Zagreb na studij glume.



/ Kakva su Vaša iskustva s vlakovima u mladosti?

/ Imam super iskustva. Prva sam stekao u srednjoj školi i u onom poznatom vlaku Stuttgart – Kardeljevo, današnje Ploče. Utrpaš se s ekipom i s ruksacima, izađeš u Pločama i – kamo sad? Najljepše iskustvo stekao sam 1989. kada smo iz Zenice putovali preko Beograda u Moskvu, pa dalje u Kazahstan. Čak smo i Novu godinu dočekali u vlaku. Bilo je bajkovito i prekrasno. Bili smo dobra ekipa. Krenuli smo igrati predstave s Dječjom scenom zeničkog Bosanskog narodnog pozorišta. Kasnije sam godinama

putovao iz Zagreba u Split spavaćim vagonima. To mi je bio gušt jer u Split stigneš naspavan. U ovim nagibnim vlakovima nisam probao putovati. Prijatelji mi kažu da i nije neko pozitivno iskustvo, da im je bilo mučno. Sada je opet počeo voziti »Orient Express« pa zbog doživljaja djeca, supruga i ja planiramo putovati u Pariz vlakom, u spavaćim vagonima. Supruga nikada nije putovala vlakom tako daleko.

/ Koliko često danas putujete vlakom?

/ Vrlo rijetko i žao mi je zbog toga. Baš u zadnje vrijeme ga spominjemo često. Kao što rekoh, htjeli bismo na neko doživljaj-putovanje krenuti vlakom. Ni inače me nema na tračnicama – u tramvaj nisam ušao već 15 godina i stalno sam u autu. Nažalost.

/ Kakvi su Vaši dojmovi o vlakovima u svijetu?

/ U zapadnoj Europi su me fascinirali čisti, mirisni, lijepi vlakovi, a najviše njihova točnost. To je u potpunoj suprotnosti od, recimo, vlakova na relaciji Zenica – Sarajevo kojima sam često putovao u mladosti. Tamo je još samo nedostajalo da uđe John Wayne. To koliko su danas napredovali hrvatski vlakovi ne mogu točno prosuditi jer dugo nisam putovao, ali vjerujem da bismo se još trebali približiti zapadnom idealu.

/ Zbog čega volite glumački poziv?

/ Dosta rano, već s deset godina, shvatio sam da sam rođen za to i da to mogu najbolje raditi. Volim na taj način proživljavati likove, ostvariti svoju kreativnost, ostaviti energiju na sceni. Nekada je te energije možda bilo i više, ali i danas je ima dovoljno.

/ A što je teško u glumačkome pozivu?

/ Kod nas glumaca nema »ni petka ni svetka«, igramo svaki dan. Kada mjesečno imam puno predstava, recimo 25 ili 26, to znači da toliko večeri nisam sa ženom i *klincima*. Jer, kada imam predstavu, od pet popodne sam neupotrebljiv. Od pet do sedam sjedim, »meditiram«, tuširam se, brijem. Čim se ujutro probudim znam koju predstavu igram taj dan i cijeli sam dan u podsvijesti s njom. Dok smo bili mlađi znali smo s divljanja doći ravno na scenu, ali imam loša iskustva s tim. Glumci se pripremaju na razne načine – netko se voli zagrijati, netko u pravome smislu meditira ... Ponekad vam se, iskreno rečeno, i ne da igrati, recimo predstave kao što je »Magic Act Show«, koju smo Rene i ja odigrali 300 puta, ali kada u gledalištu vidite 500 ljudi koji još nisu gledali tu predstavu, nemate pravo ne dati sve od sebe.

/ Dosta ste glumili i na filmu?

/ Pa baš i nisam. To je ono čega sam užasno gladan i imam osjećaj da bih igrao i besplatno samo da su mi dobar scenarij i režiser. Kod nas glumci ne mogu puno birati. Malo smo tržište na kojemu se filmovi ne isplate, osim nekoliko regionalnih hitova. Uloge se dobivaju po ne znam kojem ključu. Baš me pitao jedan kolega, izvrstan glumac iz Gavelle: »Kako se dođe na hrvatski film?« Mislio sam da znam odgovor, ali shvatio sam da ni ja zapravo ne znam! Inače, upravo pišem jedan svoj scenarij. Riječ je o glumcu koji ne dobiva priliku na filmu, pa s jednim bivšim dramaturgom pokušava napisati scenarij za film, no sve završi katastrofalno. Radnja se događa u jednoj kavani i – u njihovoj mašti.

/ Imate li redateljske ambicije?

/ Nagovarali su me moj ravnatelj »Kerempuha« Duško Ljuština i neke kolegice da se okušam u režiji i mislim da uskoro hoću. Evo, Rene se prvi prihvatio toga i sada režira jednu predstavu. Nikada ne ulazim u nešto za što nemam dovoljno »jake zube«, ali mislim da sam sazrio za režiju. Kao glumac sam najljepše predstave radio s glumcima koji su režirali, recimo s Borisom Svrtnom i Sašom Anočićem. Ima nekoliko redateljskih zvijezda, ali najbolje predstave rade glumci. Oni znaju što treba glumcu. Taj fluid najbolje funkcionira.

/ Kako hrvatski film učiniti gledanijim? Nema li danas u njemu previše crnih i teških tema?

/ Pa, složio bih se. Bilo je puno tih ratnih i poratnih priča za koje je možda tek sada sazrelo vrijeme. Vidim po kazalištima da ljudi najviše vole gledati komediju i opustiti se, iako mi to nije drago. Makar radim u komediografskom kazalištu, doma nikada ne gledam komediju jer me malo koja uspije nasmejati i razveseliti, a trileri i drame me baš mogu pogoditi u srž. Jako je teško ljude kvalitetno nasmejati. Moj profesor Joško Juvančić davno mi je rekao dok smo igrali jednu komediju: »Nemojte glumiti smiješno«. I u serijama i u predstavama problem je što smiješnu situaciju neki glumci još više pojačavaju afektiranom glumom, što je, prema mom mišljenju, totalno krivo. Meni je najsmiješnije kada je smiješna sama situacija, a čovjek se jednostavno nađe u njoj.

/ Čega nedostaje domaćem filmu?

/ Uvijek kažem da imate dovoljno dobrih glumaca i da se na to ne možete izvlačiti! Možda nedostaje zanimljivijih priča, rasterećenijih

scenarija ... Stvarno je već dosta sivila, uniformi, neimaštine, bez obzira na to što je i to naša svakodnevnica. Možda treba i više audicija. Mislim da su režiseri zatvorili neke svoje krugove jer se uvijek ponavlja ista ekipa. Ima tako divnih glumaca koji nisu dobili priliku ni u kazalištu ni na filmu!

/ Na kojim ulogama sada radite?

/ Zadnja premijera bila nam je »Živio Harms! Čuda postoje«, jedna za »Kerempuh« puno drugačija i zanimljiva predstava, a na jesen radimo kolaž predstava Fadila Hadžića. Njegove najbolje tekstove ujedinit ćemo u jednu predstavu u režiji Roberta Raponje. U BiH ću raditi jedan film i seriju, konačno s pravim bosanskim humorom, jer ono što na televiziji nazivaju bosanskim humorom i nije to. Ima jedna serija kod nas, koja čak ima dobar scenarij i vrsne glumce, ali gotovo svi u njoj stalno se krevelje. Potenciranje duhovitosti nije bosanski stil. Pravi bosanski humor je mekan, ne osjećate ga kao nasilje. Baš kao i sevdalinka, ona je mekana – kao meka šljivovica.

/ A jesu li Hrvati duhoviti?

/ Ne slažem se kada kažu da su Bosanci duhoviti, a Hrvati nisu! Znam puno neduhovitih Bosanaca. Ali ima nešto u tome bosanskom podneblju. U Bosni ljudi više žive kroz zezanciju. Pričali su mi da i bi u najtežim trenucima u ratu, čak i nakon najvećih tragedija, odmah uslijedio vic. To je način života.

/ Što spremate na televiziji?

/ Humoristička serija »Markov trg«, autora Saše Runjića, nikako da se počne snimati nakon pilot-epizode, koja je jako dobro napravljena. Serija se događa na Markovu trgu i govori o našoj politici, stvarnosti, o svim malverzacijama, lopovlucima, krađama. Ne aludiramo na ijednu vlast, ali bavimo se svim vlastima i mislim da bi to ljudi rado gledali. No, serija nikako da prođe. Valjda se netko boji, iako ne znam zašto!

/ Vodeći kvizove postali ste velika zvijezda. Kako uspijevate biti ležerni i duhoviti, a nikada ne prijeći granicu dobrog ukusa?

/ Trudim se. Znam što znači javna televizija i *prime time*, a s druge strane imao sam sjajne, recimo to tako, mentore – urednike od Maje Jurković i Laze Goluže do Igora i Andree Grković. Moj je senzibilitet takav. Volim »zaplesati po rubu«, ali nikad ne prijeći na drugu stranu. To je čak pomalo glumački zadatak. Volim analizirati natjecatelje, procijeniti je li netko otvoren ili zatvoren jer nekoga treba otvoriti, a nekoga možda zatvoriti, da u svojem interesu bude što bolji, ali da bude i zanimljiv sugovornik. Jednom me inače vrlo ozbiljan čovjek pitao: »Tko Vam piše onako duhovite scenarije za kviz?« Naravno da nema scenarija! Meni je super što ne znam tko me čeka, koje me pitanje čeka i onda se igram zajedno s natjecateljem, upoznajem ga i zato toliko uživam u tome.

/ Znači, niste se zasitili kvizova?

/ Ne, zaista nisam! Uvijek mi je zanimljivo neko pitanje, neki čovjek ... Ali ne bih želio nastaviti to raditi ako osjetim ili dobijem mig da sam ljudima dosadio. Radije bih se povukao na vrhuncu, kao Janica Kostelić. Inače, kviz »Potjera« imao je jako dobru dramaturgiju, brz je, dinamičan, za razliku od, recimo, kviza »Sve u sedam«, koji dramaturški nije bio gotovo po ničijem ukusu, a pitanja su bila jako teška, pa je i to odbijalo ljude.

/ Kako biste Vi prošli na kvizu općeg znanja?

/ Često dok čitam pitanja ispitujem i samog sebe. Na neki niz pitanja znam apsolutno sve odgovore, a na nekima si pomislim: »Bože, pa ni ovo ne znam, ni ovo ...« Kad se traže vrlo brzi odgovori, kao u »Potjeri«, to dodatno blokira čovjeka. Ali više znam nego što ne znam!

/ Dobili ste priznanje Kluba drevnih Zagrepčana za doprinos razvoju Zagreba. Zašto volite Zagreb?

/ Kao što sam miris kazališta prvi put »kupio« s nepunih deset godina, tako mi se Zagreb svidio dok sam još kao dijete dolazio k rođacima. Odgovarao mi je njegov način života, način *movinga* na

ulici. Zagreb smo uvijek smatrali nekim hramom kulturnijih ljudi. To je grad idealan za moj način života. Zagreb je grad po mjeri, prekrasan je, ima široki zagrljaj i stvarno ga volim. Jedino mi fali ono čega u Bosni ima i previše: tamo su uvijek otključana vrata, uvijek je kava spremna za susjeda. U zgradi u Zagrebu maksimum je čuti: »Dobar dan«. Čovjek pored mene stanuje pet godina, a nismo došli dalje od pozdrava. Ne znam ni kako se zove. Dođe mi da ga zaustavim, ali u njegovim očima ne vidim interes za to. Nedostaje mi malo više te, recimo to tako, bezrazložne topline.

/ Jeste li razmišljali o tome da se uključite u politiku?

/ Zvali su me i nudili mi čak mjesto u Saboru, ali rekao sam da bih radije kopao kanale nego ušao u politiku. Ne volim rukovodeća mjesto. Ne vidim se ni kao ravnatelj kazališta. Moć me nikada nije zanimala. Kao rukovoditelj ne bih mogao iskazivati svoju kreativnost i biti sretan. Moć me zanima isključivo na sceni i pred kamerom. Tu sam najmoćniji.

/ Što mislite o politici u Hrvatskoj? Što Vas smeta?

/ Smeta me isto ono što i Vas. Gnjevan sam na politiku u Hrvatskoj. Mijenjaju se dresovi, a politika ostaje ista. Ako i dođe nova, poštenija garnitura, kukolj u žitu opet se pojavi. Ne vjerujem u dobre namjere ljudi koji se prihvaćaju politike. Mislim da sve rade radi želje za moći i osobnih interesa. Čak mislim da smo premala zemlja da si dozvolimo luksuz višestranačja, iako je to demokracija. Mislim da bismo se trebali zatvoriti negdje i skupiti najbolje ljude, neovisno o stranačkoj pripadnosti, i postaviti zemlju na noge, a onda ćemo se igrati demokracije. Jedini izlaz nam je neka »vlada demokratskog jedinstva«. Čini mi se da je našim dvjema najvećim strankama najvažnije ocrniti onu drugu.

/ A gdje ste Vi politički?

/ Uvijek više lijevo, premda u sebi prepoznajem i neke haespevske ideje koje mi se sviđaju, ali ne bih sad o tome. Socijaldemokracija mi je uvijek bila najljudskija. Tako misle i moji roditelji i sestra, ali ovo sada nije socijaldemokracija. Malo sam razočaran. Sutra bih glasao i za neku više desnu stranku ako bi konačno ponudila nešto kvalitetno, ljudsko, normalno. Odrastao sam da volim i poštujem, cijenim, radujem se tuđim uspjesima, pa mi je teško živjeti u svijetu u kojem su ljudi zlobni, pokvareni i gledaju samo svoje interese. No, snalazim se nekako.

/ A društveni položaj glumaca?

/ Zaposlen sam u »Kerempuhu«, u vrlo sređenom kazalištu, pa osjećam sigurnost. Mnogim glumcima je teško – slobodnjacima, a pogotovo onima bez posla, koji su prisiljeni prihvatiti sve što im se nudi da bi preživjeli.

/ Kakav je Vaš odnos prema novcu?

/ Ne podređujem mu sve. Odbio sam dvije reklame koje bi me riješile briga oko kredita, ali jednostavno nisam želio sudjelovati u tome. I uloge u sapunicama sam odbio nekoliko puta. Ne mogu to »štancati« jer većina njih plane i izgori kao papir, a publika ih slabo pamti. Inače, igram loto, ali molim Boga da ne dobijem glavni zgoditak – ne bih volio živjeti u izobilju, pa da ne morati više ništa raditi, ništa stvarati.

/ Veliki ste zaljubljenik u nogomet. Kuca li Vaše srce u Brazilu i za Hrvatsku i za BiH?

/ Da, za jedne i druge! Kada sam došao u Hrvatsku na studij, bili smo još u jednoj državi i nikada nisam osjećao da sam negdje otišao. U mojoj glavi granica u Slavskom Brodu ne postoji. Moj svijet su Hrvatska i BiH. Iskreno volim i jednu i drugu reprezentaciju. Da kojim slučajem obje reprezentacije uđu u finale, ne znam za koju bih navijao. Jednostavno bih bio sretan što će jedna moja reprezentacija biti prvak svijeta. Realno mislim da se i jedna i druga reprezentacija mogu nadati prolasku skupine, a dalje je sve moguće. Ne bih jedino da se sretnu prije. Ako to treba biti, nek' to bude u finalu!

GRANOVA

Počelo je u garaži

U projektnom uredu Granova, koji se od 2005. nalazi u oazi mirnih obiteljskih kuća u zapadnom dijelu grada u Bolničkoj ulici, zaposlenici se punih dvadesetak godina bave poslovima projektiranja i savjetovanja u području prometne infrastrukture. Idejni začetnik i osnivač Granove je Ivan Nosal, koji je u obiteljskoj kući u Sesvetama 16. rujna 1994. kao ovlaštenu inženjer počeo raditi projekte za željezničku infrastrukturu.



Petra Lacković

U početku su to bili manji poslovi, uglavnom rekonstrukcija postojeće infrastrukture i objekata. Tijekom vremena poslovi su se povećavali, pa se i struktura zaposlenih širila. Granovin ured ima 28 zaposlenih, mahom visokoobrazovanih tehničkih stručnjaka koji rade u geodetskom, građevinskom, elektrotehničkom i prometnom odjelu. Polazi se od ideje da se po završenome fakultetu mladi stručnjaci zapošljavaju u uredu kako bi stjecali potrebna praktična znanja i vještine te tijekom vremena izrasli u vrsne projektante i stvaratelje. Stručno se usavršavaju na simpozijima i seminarima u Hrvatskoj i inozemstvu te stečena iskustva koriste pri izradi vlastitih projektnih rješenja i primjeni najnovijih tehnologija.

Ivan Nosal već desetljećima slovi za vrsnog stručnjaka projektanta u području željezničkoga prometa, a trenutačno je glavni projektant važnih infrastrukturnih projekata koji se provode u Hrvatskoj kao što su pruga Podsused Tvornica – Samobor – Perivoj, pruga Goljak – Skradnik, pruga Križevci – Koprivnica – DG i pruga Gradec – Sveti Ivan Žabno. Nakon završenoga Građevinskog fakulteta zaposlio se u Sekciji za održavanje pruga pri Hrvatskim željeznicama na radnome mjestu voditelja donjega ustroja. U Željezničkome projektnom društvu u Zagrebu radio je dvadeset godina na zahtjevnim poslovima projektanta za željezničku infrastrukturu. Projektirao je infrastrukturu na cijeloj željezničkoj mreži i upoznat je sa svim teškoćama koje se javljaju tijekom izvedbe radova, jer je projekt pratio od stvaranja projektne dokumentacije do sagrađene infrastrukture i objekata na njoj.

/ Nakon što sam odlučio osnovati svoj privatni ured, suočio sam se s velikim problemima jer tada uopće nije bilo poslova željezničkoga projektiranja. Kada smo na javnome nadmetanju 1999. dobili posao glavnoga projekta nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno koji je financirala Bjelovarsko-bilogorska županija, projektni ured bio je još u maloj garaži u Sesvetama. Župan i njegovi suradnici došli su vidjeti kako napreduje projektiranje. Budući da su u garaži bila tri stola sa stolicama na kojima su sjedili i radili projektanti, sa županom i njegovim suradnicima razgovarao sam ispred garaže. Iako su počeci bili teški, danas smo jedna od vodećih tvrtki u željezničkome projektiranju. Moja želja je da »Granova« i ubuduće ima važno mjesto u projektiranju željeznica, jer mislim da sam mladim stručnjacima uspio pre-

nijeti dovoljno znanja za izradu najsloženijih projekata željezničke infrastrukture – izjavio je Ivan Nosal.

Direktorica Petra Lacković, koja je zadužena za izradu projektne dokumentacije za gradnju željezničkih pruga, predstavila je projekte na kojima upravo radi.

/ Projekti u čijoj sam izradi intenzivno sudjelovala ili još uvijek sudjelujem odnose se na izradu dokumentacije za gradnju nove željezničke pruge za prigradski prijevoz Gradec – Sveti Ivan Žabno te pruge Podsused Tvornica – Samobor – Perivoj, odnosno, *Samoborčeka*. Projektna dokumentacija za gradnju pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno je završena. Ishodili smo sve potrebne dozvole i u tijeku je izrada natječajne dokumentacije za izvođače radova. Gradnja željezničke pruge Podsused Tvornica – Samobor – Perivoj u duljini od 14 kilometara financirala bi se sredstvima iz europskih fondova



Tihomir Nikolić

ili kreditom Svjetske banke. Ishodili smo građevinsku dozvolu za vijadukt Samobor dug dva i pol kilometra, a u tijeku je ishođenje građevinske dozvole za novi željeznički most preko Save, odnosno most Podsused. No, trenutačno mijenjamo postojeću lokacijsku dozvolu, jer troškovi gradnje pruge prema izračunu u glavnome projektu prelaze predviđeni iznos ulaganja za gradnju pruge, pa je stoga u skladu sa smjernicama Jaspersovih stručnjaka i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture predloženo redefiniranje projekta. Investitor HŽ Infrastruktura odlučio se za ekonomski prihvatljivije rješenje prema kojemu

bi se pruga na području Svete Nedjelje gradila u razini, a broj kolodvora smanjio. Pri izradi dokumentacije za rekonstrukciju postojećih, a osobito za gradnju novih pruga, teškoće nastaju uslijed izmjene prostornih planova i vremena potrebnog za ishođenje lokacijskih i građevinskih dozvola. Sve te vanjske okolnosti usporavaju i odgađaju početak gradnje. Primjerice, na dionici Goljak – Skradnik nove pruge Zagreb – Rijeka napravljeni idejni projekt treba uskladiti sa županijskim prostornim planom na području Općine Josipdol. Međutim, pri izradi podloga za ciljanu izmjenu Grad Karlovac želi mijenjati pružnu trasu koja je već određena prostornim planom, što usporava izradu dokumentaciju i može zaustaviti cijeli projekt.

S HŽ Infrastrukturuom razvili smo stalnu poslovnu suradnju, jer uz gradnju novih željezničkih pruga izvodimo i rekonstrukciju postojećih pruga, kolodvora i stajališta. Također smo projektirali industrijske kolosijeka za potrebe Luke Osijek, VUPIK-a, Zvijezde, Ine i brodogradilišta Uljanik - rekla je Petra Lacković.

Osim projektiranja i rekonstrukcije željezničkih pruga i objekata te projektiranja cesta, nadvožnjaka, podvožnjaka, mostova, željezničko-cestovnih prijelaza i industrijskih kolosijeka, stručnjaci Granove provode stručni i projektantski nadzor tijekom izvedbe građevinskih, elektrotehničkih i geodetskih radova, izrađuju projekte za signalno-sigurnosne uređaje, telekomunikacijske i informacijske sustave, elektroenergetske podsustave i kontaktnu mrežu, a pružaju i konzultantske usluge (savjetovanje, razrada projekata, studije) u području željezničkog i cestovnog prometa.

Konstruktor Tomislav Čurić izradio je idejne projekte za vijadukte Mrežnica, Vinica, Drežnik, Štefanci i Belaj te nadvožnjake Mala Švarča, Treskavac 1, Treskavac 2 i Treskavac 3. Vijadukti se po svojoj duljini i rasponu ubrajaju među najveće željezničke objekte u Europi. Za sve poslove koje

je *Granova* radila u sklopu IPA projekata, primjerice, idejne projekte za prugu Goljak – Skradnik, projektnu dokumentaciju za rekonstrukciju pruge na dionici Dugo Selo – Novska te stručni nadzor na rekonstrukciji pruge Okučani – Novska, zahtijevale su se referencije od etabliranih izvođača i investitora. Zvučna imena poput DB International, Ineco, Egis, Louis Berger, SYSTRA, Salcef i URS s kojima je *Granova* uspješno poslovala, govore u prilog tomu da je stekla izvrsne referencije kao suradnik na području projektiranja prometne infrastrukture. Tehnički direktor Tihomir Nikolić zaposlen je u *Granovi* od 2004., te je iznio svoja iskustva:

/ Kao voditelj geodetskog odjela, mjereći prugu za potrebe projektiranja i izvođenja radova, prošao sam sve važnije željezničke pravce u Hrvatskoj. Željeznička infrastruktura je specifičan i složen sustav koji za izvedbu



geodetskih radova zahtijeva usvojene vrlo visoke standarde. Posljednjih nekoliko godina među sve prisutnijim europskim tvrtkama na našem tržištu *Granovi* nastojim osigurati ravnopravan položaj i sudjelovanje na željezničkim projektima koji će joj osigurati daljnji razvoj i usavršavanje.

Zlatar Bistrica

Novi izgled »Štacije«

Pišući članak o Nekretninama i o planovima komercijalizacije željezničkih objekata, kao pozitivan primjer prikazan mi je kafić »Štacija« u Zlatar Bistrici. Tragom te informacije našao sam se »na licu mjesta«.



Željeznički kolodvor u Zlatar Bistrici jedan je od ljepših kolodvora. Obnovljeno pročelje i novi crijep naglašavaju sve ono što su 1912. zamislili njegovi graditelji. Kolodvorska zgrada je niska i izdužena. U središnjem dijelu zgrade smješten je prometni ured, na koji se nastavlja putnička čekaonica. Ispred kolodvora je veliko asfaltirano parkiralište. Uz prometni ured nalazi se kafić »Štacija«.

U situaciji kada su i kolodvori u puno većim gradovima bez ikakvih popratnih sadržaja, veseli podatak da je tako lijepo uređen kafić otvoren u Zlatar Bistrici. Konobar Ljubiša Kotarski tamo je zaposlen već dvadeset godina. Radio je za bivšeg i novog vlasnika. Prisjetio se vremena kada je u Zlatar Bistrici bilo više putnika i obećanja o elektrifikaciji pruge do Zaboka.

/ Zagorska pruga nekada je bila najprometnija u Hrvatskoj. Pruga od Zagreba, barem prema obećanjima, odavno je trebala biti

elektrificirana. Ljudi su radili. Nekada je u Zlatar Bistrici bilo više zaposlenih nego stanovnika.

Ovdje je i prije bio kafić i putnici su dosta trošili. Danas je drugačije vrijeme. Manje je zaposlenih, manje je putnika, a i manje se troši. Dok su čekali vlak, nekada su putnici svračali k nama, no sada to

čine puno rjeđe. Ljudi vani pričekaju vlak i to je to.

Za današnji izgled objekta najzaslužniji je novi vlasnik, »domaći čovjek« Dalibor Bartolek. Nakon preuređenja, »Štacija« je svečano otvorena 15. veljače 2014. Zadržan je stari naziv i u cijelosti promijenjen izgled interijera.

/ Iako se bavim drugim poslom, odlučio sam se okušati i u ugostiteljstvu. Lokal sam uzeo u najam na pet godina, s pravom prvenstva prilikom eventualnog produljenja zakupa – rekao je Bartolek.

/ Kako putnici komentiraju novi izgled kafića i planirate li upot-

puniti ponudu s obzirom na činjenicu da ljudi danas ipak rjeđe putuju vlakom?

/ Dobili smo puno pohvala na račun novog izgleda »Štacije«, no od pohvala se ne živi. Prema riječima bivšega gazde, nekada je promet bio puno veći. Osjeti se da je kriza. Nekada su putnici prije dolaska vlaka svratili na piće, a danas vlak čekaju vani. Osim toga, manje je vlakova, a time i putnika. Razmišljam o proširenju ponude, možda tzv. živom glazbom, no čekam da uredimo terasu jer ćemo tada imati dovoljno prostora.

/ Jeste li zadovoljni posjećenošću lokala i svračaju li gosti iz grada? / Za sada je sve ok. Istina, od putnika ne ostvarujemo promet koliki bismo očekivali, no dolaze nam gosti iz grada. Imamo jako dobre konobare i konobarice pa i mi uspijevamo uzeti »dio kolačak«. Na kraju bih želio spomenuti da sa željezničarima izvrsno surađujemo.

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Branimir Butković

Mađarski željeznički sustav

Neuspješan pokušaj zatvaranja pruga

Mađarska željeznička mreža dulja je od 7500 km, a na njoj svoje mjesto pod suncem traže brojni prijevoznici. Mjere štednje i pokušaj zatvaranja brojnih pruga spriječen je 2010. uz odobravanje javnosti.

znih sredstava. Primjerice, GySEV je mješovita mađarsko-austrijska tvrtka s vlastitom željezničkom mrežom koja bilježi izvrsne poslovne rezultate u teretnom i putničkom prijevozu. ÁEV je tvrtka specifična u čitavoj Europi jer pruža usluge prijevoza na nizu međusobno nepovezanih uskotračnih pruga (kolosiječne širine 600 i 760 mm) na



Mađarske državne željeznice (*Magyar Államvasutak* – MÁV) su mađarska državna željeznička tvrtka koja se u organizacijskom smislu sastoji od tvrtki MÁV START Zrt. (putnički prijevoz), MÁV-Gépészet Zrt. (održavanje) i MÁV-Trakció Zrt. (vuča). MÁV Cargo Zrt, tvrtka koja je mjerodavna za teretni prijevoz, prodana je 2010. Austrijskim saveznicima (ÖBB), tj. njihovoj teretnoj tvrtki Rail Cargo Austria (RCA). Prodaja je dogovorena 2008. i službeno provedena 1. ožujka 2010. kada je tvrtka promijenila naziv Rail Cargo Hungaria. Glavna direkcija MÁV-a je u Budimpešti. MÁV je član Međunarodne željezničke unije (UIC).

Razvoj željeznica u Mađarskoj je složen. Naime, činjenica je da je Mađarska već desetak godina članica Europske unije omogućila je željezničkim tvrtkama dostupnost različitih europskih fondova za razvoj infrastrukture i voznog parka, no istodobno je članstvo u Europskoj uniji omogućilo pristup na mađarsko tržište željezničkih usluga i nizu privatnih operatora, koji konkuriraju državnome teretnom prijevozniku, koji je sada u 100-postotnom vlasništvu tvrtke ÖBB/RCA. Nakon 2000. mađarski su političari glavniinu sredstava za razvoj prometne infrastrukture usmjerili na izgradnju autocesta, u čijem je razvoju bila iza Hrvatske.

U Mađarskoj danas djeluje niz željezničkih operatora vrlo različitih prema opsegu djelovanja, duljini željezničkih mreža i broju prijevo-

zima su brzine vrlo male, a vremena putovanja vrlo duga. Ipak, zbog specifičnih geografskih uvjeta i loših cesta, i ta tvrtka ostvaruje pozitivne poslovne rezultate.

MÁV je 2004. imao kolosiječnu mrežu dugu 7183 km normalne širine, od čega je 2628 km elektrificirano sustavom 25 kV 50 Hz. Uz to, tvrtka je posjedovala i 35 km pruga kolosijeka širine 1520 mm koja nije bila elektrificirana te 176 km neelektrificiranih uskotračnih pruga kolosiječne širine 760 mm. Godine 2003. MÁV je prevezao 157,4 milijuna putnika, što je u odnosu na 2002. bio pad od tri posto. Tvrtka MÁV START Zrt. koja pruža usluge putničkog prijevoza ima 203 električne lokomotive serije V43 (nove oznake MÁV START Zrt. 431) koje se u Budimpešti proizvode od 1963. godine. Riječ je o lokomotivama Bo'Bo' snage 2,2 MW i maksimalne brzine od 130 km/h. Dodatnih 50 lokomotiva te serije modernizirano je u standard MÁV START Zrt. 432, a 30 u standard MÁV START Zrt. 433. Tvrtka posjeduje 60 teških manevarskih električnih lokomotiva serije MÁV START Zrt. 460 (u upotrebi ih je oko 30) i 51 tešku električnu lokomotivu Co'Co' serije 630 i snage 3,6 MW. Godine 2002. MÁV START Zrt. je od »Siemens« kupio 10 lokomotiva Taurus serije 470, koje su istovjetne austrijskim lokomotivama serije 1116. Godine 2011. od »Bombardiera« je kupljeno 25 lokomotiva TRAXX, serije MÁV START Zrt. 480. Glavna serija putničkih dizelskih



lokomotiva je MÁV START Zrt. 418, kojih se koristi stotinjak. Tvrтка ima nešto više od 60 teških ruskih Co'Co' lokomotiva M62 serije MÁV START Zrt. 628 (Sovjetski Savez je za MÁV proizveo 270 takvih lokomotiva!), a postoji i osam istovjetnih lokomotiva s postoljima za vožnju kolosijecima širine od 1520 mm. MÁV je naručio 102 moderna elektromotorna vlaka tipa FLIRT i serije MÁV START Zrt. 415 švicarskog proizvođača »Stadler Raila«, a do sada ih je isporučeno nešto više od 70. MÁV START Zrt. posjeduje i 10 »Bombardierovih« električnih vlakova Talent te niz dizel-motornih vlakova različitih serija, među kojima valja istaknuti 31 »Siemensov« vlak tipa Desiro. U MÁV START Zrt. trenutno je zaposleno 38 400 radnika. MÁV START Zrt. ima i vrlo vrijednu kolekciju muzejskih vozila koju čini 12 parnih lokomotiva različitih serija, jedna električna lokomotiva i čak 16 dizelskih lokomotiva. Uz to, kolekcija obuhvaća i devet različitih motornih vagona! Svakako treba naglasiti da su sve te lokomotive i motorni vlakovi u voznome stanju i da redovito vuku muzejske vlakove na čitavoj željezničkoj mreži u Mađarskoj! MÁV START Zrt. posjeduje i niz uskotračnih dizelskih lokomotiva za vožnju po kolosijecima širine 760 mm i nekoliko parnih lokomotiva za vožnju po uskim kolosijecima.

Rail Cargo Hungaria (RCH) bivši je teretni ogranak MÁV-a (MÁV Cargo), koji je 2010. prodan Austrijskim saveznicama. U 2012. RCH je prevezao 33,6 milijuna tona tereta (u 2011. ta je brojka iznosila 35,2 milijuna tona). Trenutačno je u posjedu RCH-a 27 ÖBB-ovih suvremenih električnih lokomotiva serije 1116.

Dana 7. prosinca 2006. mađarska vlada donijela je niz mjera štednje među kojima je zatvaranje 14 regionalnih željezničkih pruga ukupne duljine 474 km. Zamjenske linije osigurala je autobusna tvrtka »Volánbusz«. Prvi plan zatvaranja regionalnih pruga bio je još radikalniji – ministar gospodarstva i prometa János Kóka predlagao je zatvaranje 26 pruga koje su činile 12 % duljine svih željezničkih pruga u državi. Zbog ogromnog opiranja tome programu zatvoreno je samo 14 pruga! Pruge su službeno zatvorene 4. ožujka 2007. Kada je 2010. na mađarskim parlamentarnim izborima pobijedila opcija Fidesz 10, pruge su uz veliki medijski odjek ponovno otvorene za promet.

Privatna tvrtka (u kojoj vlasničke udjele imaju jedinice lokalne samouprave) ÁEV pruža prijevozne usluge na nizu uskotračnih pruga. Riječ je o prugama čiji su kolosijeci široki uglavnom 760 mm. Željeznička mreža Almamellék duga je osam kilometara i kolosiječne je širine 600 mm. Pruga vodi od Almamelléka do Sasréta, i na njoj prijevozne usluge pruža tvrtka kći Mecseki Erdészet. Dio mreže tih pruga poznat pod nazivom Lukafa zatvoren je 2011. godine. Željeznička mreža Csömödéri duga je 109 km i nalazi se u blizini slovenske i hrvatske granice. Linije na toj mreži povezuju Lenti sa Szilvágyjem. Ta se mreža razvija i nedavno je produljena novim prugama. Na njoj su kolosijeci dugi 760 mm. Željeznička mreža Fel-

sőtárkány duga je samo pet kilometara, a kolosijeci su široki 760 mm. Uglavnom služi za prijevoz drvene građe i povezuje Stimeczháza i Felsőtárkány. Željeznička mreža Gemenc duga je 32 km i povezuje Pörböly (u kojemu je i kolodvor normalnog kolosijeka) s Bányafokom. Željeznička mreža Hegyközy – Bodrogközi duga je 10 kilometara. Izvorno je povezivala Királyhelmece, Sárospatak, Sátoraljaújhely i Füzérkomlós, no veliki dijelovi više se ne koriste. Željeznička mreža Kaszó duga je osam kilometara i povezuje Szentu (veza s prugama normalnoga kolosijeka tvrtke MÁV) sa Kaszó-Pusztom. Željeznička mreža Királyréti Állami Erdei Vasút duga je 12 km, a izvorno je bila kolosiječne širine 600 mm. Danas kolosijeci širine 760 mm povezuju Verőce s Cseresznyefom. Prijevzne usluge na toj pruži pruža tvrtka kći Ipoly Erdő, čija je primarna djelatnost iskorištavanje šuma. Željeznička mreža Lillafüredi Állami Erdei Vasút duga je 26 km i povezuje grad Miskolc (kolodvor Kilián Észak) s mjestom Garadna. Obuhvaća i ogranak Papírgyár – Mahóca. Postoje i manje mreže Mátravasúte Mesztegnyő, Nagybörzsöny, Szilvásvár Adami Erdei Vasút i Zsuzsi.

U Mađarskoj djeluje i niz privatnih teretnih operatora koji pokrivaju određeni dio tržišta teretnih željezničkih usluga. Primjerice, češki AWT (*Advanced World Transport Hungary Kft.*) kupio je dionice »EuroComa« i ušao na željezničko tržište. Posjeduje manji broj vučnih vozila (osam). U Miskolcu je sjedište male tvrtke BoBo Kft. koja se bavila popravkom lokomotiva, a prije nekoliko godina postala je i privatni operator. Posjeduje šest dizelskih lokomotiva. CER (*Central European Railway Zrt.*) je tvrtka specijalizirana za manevriranje vlakova, a u vlasništvu ima šest manevarskih lokomotiva. Floyd Zrt. je relativno velika tvrtka, jedan od prvih privatnih željezničkih teretnih operatora u Mađarskoj, koja usko surađuje s rumunjskim »Softronicom«. Posjeduje 16 relativno suvremenih lokomotiva. Fox Zrt. posjeduje pet lokomotiva rumunjskog porijekla, a slična situacija je i s tvrtkama MMV (*Magyar Magánvasút Zrt*) i TH (*Train Hungary Magánvasút Kft*).

Uz te relativno male tvrtke, na području Mađarske posluju i neke veće i povijesno važne tvrtke. Prva među njima svakako je tvrtka GySEV (*Győr-Sopron-Ebenfurthi Vasút*), koja je u zajedničkom vlasništvu Mađarske i Austrije. Ta tvrtka u dvojnomo vlasništvu preživjela je Hladni rat i postavljanje (i pad) tzv. željezne zavjese, a njezine pruge protežu se između mjesta Győr, Sopron, Ebenfurth, Fertőszentmiklós i Neusiedl am See. GySEV pruža usluge na 497 km pruga, od kojih je 230 km elektrificirano.

Godine 2001. GySEV je od MÁV-a preuzeo 62 km dugu prugu Sopron – Szombathely. Ta pruga kasnije je elektrificirana kao i pruga Fertőszentmiklós – Neusiedl am See. Godine 2006. od MÁV-a je preuzeo i prugu Szombathely – Szentgotthárd, a 2011. pruge Körmen – Zalalövö, Szombathely – Köszeg, Rajka – Szombathely i Szombathely – Zalaszentiván. GySEV godišnje prevozi oko sedam milijuna tona tereta i četiri milijuna putnika. Posjeduje suvremenu flotu vozila koja uključuje električne »Siemensove« lokomotive serije Taurus, 10 električnih švicarskih vlakova FLIRT, a nedavno je naručeno i pet vlakova Desiro ML koje proizvodi »Siemens«.

Njemački DB Schenker ima licenciju za vožnju vlakova u Mađarskoj, a u toj državi posjeduje i malu flotu manevarskih dizelskih lokomotiva. Ta tvrtka u posljednje vrijeme prevozi određeni broj vlakova za prijevoz audija iz tvornice u Mađarskoj prema Njemačkoj.

Na području grada Budimpešte djeluje i željeznička tvrtka HÉV (*He-lyi Érdékű Vasút*) koja vozi vlakove na mreži dugoj 103 km i elektrificiranoj sustavom 1000 V.

Mađarske željezničke tvrtke izrazito su profitirale i povećale količinu prevezenog tereta od 1990. do danas, uglavnom zbog ratova u bivšoj Jugoslaviji i zbog današnjeg niza granica na Balkanu. Naime, roba se kroz Mađarsku kontinuirano prevozi teritorijem EU-a, dok u slučaju koridora X. mora izlaziti iz EU-a i ponovno ulaziti u nju! Zbog toga se danas većina tereta iz Austrije ili Njemačke prema Turskoj prevozi preko teritorija Mađarske, dok se samo manji prevozi X. koridorom te broj teretnih vlakova na relaciji Austrija – Slovenija – Hrvatska – Srbija kontinuirano pada.

Iz svijeta željeznice

Novi »Stadlerovi« vlakovi za SBB

Dana 9. svibnja švicarski proizvođač željezničkih vozila »Stadler Rail« pobijedio je na natječaju za isporuku brzih putničkih vlakova za švicarsku nacionalnu tvrtku SBB/CFF/FFS. Riječ je o 29 vlakova vrijednima 800 milijuna eura koji su namijenjeni za promet na takozvanoj novoj željezničkoj alpskoj transverzali (*Neue Eisenbahn-Alpentransversale – NEAT*).



Računalni prikaz novog Stadlerova vlaka serije EC250 za SBB

»Stadler« je na raspisanome natječaju pobijedio u svim segmentima ocjenjivanja (cijena, vrijeme isporuke, kvaliteta ponuđenog projekta). Natječaj je raspisan u sklopu programa kupnje novih vlakova za daljinski prijevoz putnika koji SBB provodi u posljednjih nekoliko godina u cilju da zamijeni neka svoja starija prijevozna sredstva i omogući nove putničke kapacitete. Naime, SBB-ova namjera je maksimalno smanjiti upotrebu lokomotivske vuče na putničkim daljinskim vlakovima i pretpostavlja se da će se nakon te kupnje za vuču daljinskih putničkih vlakova koristiti isključivo električne lokomotive serije SBB Re460. Te lokomotive obično vuku katne vlakove za prijevoz putnika u *push-pull* konfiguraciji. Osim tih lokomotiva, SBB u putničkom prijevozu koristi niz starijih serija lokomotiva, no u idućem razdoblju predviđeno je njihovo povlačenje iz uporabe. Razlog povlačenja je rast troškova održavanja starih željezničkih vozila, čime ti troškovi postaju previsoki za SBB.

Novi vlakovi koje će proizvesti »Stadler« nazvani su EC250 i u svojem sastavu imat će 11 vagona na *jacobs* posteljima, a postizat će maksimalnu brzinu od 249 km/h. Taj kilometar manje od 250 km/h administrativno je vrlo važan da se ne bi morali zadovoljiti ekstremno strogi kriteriji za vozila koja voze brzinom od 250 km/h ili većom.

Prvi vlakovi bit će isporučeni SBB-u za pet godina, točnije 2019. godine, a vozit će novom prugom kroz novi bazni tunel Gotthard. Bazni tunel Gotthard bit će otvoren za promet tri godine prije isporuke vlakova, odnosno s promjenom voznog reda 2016. godine. Vlakove će SBB koristiti i na prugama u Italiji i Njemačkoj, a bit će proizvedeni u »Stadlerovim« pogonima u Bussnangu, dok će postojati biti izrađena u Winterthuru. Prema planovima SBB-a, ta će nova vozila voziti daljinske putničke vlakove koje danas voze vozila serija ETR610 i ICN, ponajprije vlakove na relaciji Basel/Zürich – Milano. Vlakove ETR610 proizveo je francuski »Alstom« i riječ je o novoj seriji vlakova Pendolino, a ICN je projekt SBB-a i bivšeg »Adtranza«. Ako se novi »Stadlerovi« vlakovi budu pokazali pogodnima za SBB, moguća je kupnja još 92 vlaka te serije, a planirana je i njihova uporaba u prometu koji povezuje Njemačku, Švicarsku i Italiju. Za sada nije poznato namjerava li SBB koristiti (i da li će

ih licencirati) za uporabu u Francuskoj i Austriji. Kupnja dodatnih vlakova predviđena je i potpisanim ugovorom.

Svaki vlak bit će dug 200 metara i imat će kapacitet oko 400 putnika. U dva smještajna razreda postojat će tiha zona, zona za obitelji s djecom i takozvana *business* zona. Vlak će, što je novost na europskome željezničkome tržištu, imati odvojene zahode za žene i muškarce. Imati i restoranski vagon sa sjedalima. Uz to, tvrtka je u ljetu 2010. s »Bombardierom« potpisala ugovor o kupnji 59 IC katnih vlakova poznatih pod nazivom Bombardier TWINDEXX Swiss Express. Vrijednost tog posla je 1,55 milijardi eura.

Posao isporuke novih vlakova EC250 SBB-u vrlo je važan za »Stadler«. Njime će taj proizvođač prvi put stupiti na područje vlakova visokih brzina koje je do sada bilo rezervirano za samo nekoliko vrlo velikih proizvođača željezničkih vozila.

Sa 1000 na 1435 mm

Mala švicarska tvrtka TPF (*Transports Publics Fribourgeois*) će svoju željezničku prugu metarske širine kolosijeka Bulle – Broc pregraditi u normalnu kolosiječnu širinu od 1435 mm. Današnja elektrifikacija koja je istosmjernog sustava bit će pregrađena u izmjeničnu. To će na relaciji Bern – Cailler omogućiti vožnju izravnih vlakova za prijevoz putnika. U gradu Cailler nalazi se jako poznata tvornica čokolade, koja turistima omogućuje obilazak pogona. Ugradnja šire kolosiječne širine podrazumijeva i niz građevinskih radova – obnovu mostova, širenje usjeka i pregradnju tunela.

Nove električne lokomotive za Azerbajdžan

Željeznice Azerbajdžana (*Azərbaycan Dəmir Yolları – ADY*) su 11. svibnja naručile 50 električnih dvostrukih teretnih lokomotiva sustava napajanja 25kV, 50Hz. Te lokomotive imaju osovinski raspored Bo'Bo'+Bo'Bo'. Vrijednost posla je 300 milijuna eura, a lokomotive su istovjetne onima serije KZ8A koje voze u Kazahstanu. Lokomotive za Azerbajdžan bit će isporučivane od 2016. do 2018. godine, a u idućih šest mjeseci očekuje se potpisivanje ugovora o održavanju i školovanju osoblja. Sve te lokomotive bit će proizvedene u pogonima EKZ-a u Astani, u Kazahstanu. Pogon EKZ-a je zajednički pot-hvat Željeznica Kazahstana (KTZ; 50%), ruskog »Transmashholdinga« (25%) i francuskog »Alstoma«. S obzirom na udio »Alstoma« u projektiranju i proizvodnji dijelova lokomotive, udio u vrijednosti projekta te francuske tvrtke iznosi 150 milijuna eura.

EKZ trenutno isporučuje 200 takvih lokomotiva Željeznicama Kazahstana (KTZ). Ugovor za kupnju tih lokomotiva potpisan je u ožujku 2011. godine. Lokomotive su kolosiječne širine 1520 mm, snage 8,8 MW, mogu voziti maksimalnom brzinom od 120 km/h i vući teretne vlakove maksimalne mase od 9000 tona. KTZ je naručio i 95 sličnih lokomotiva za vuču putničkih vlakova. Riječ je o lokomotivama osovinskog rasporeda Bo'Bo' i maksimalne brzine od 200 km/h. Obje serije lokomotiva temelje se na »Alstomovoj« platformi Prima II koja je postigla veliki uspjeh izvan Europe.

Željeznice Azerbajdžana (ADY) imaju mrežu kolosijeka širine 1520 mm, koja je standard u zemljama bivšeg Sovjetskog Saveza, i dugu 2918 kilometara. Trokilovoltnim sustavom elektrificirana su 1272 kilometra, a do početka isporuke novih lokomotiva planira se prebacivanje tog sustava na sustav od 25 kV 50 Hz. Željeznice te kav-kaske države koja se nalazi na granici Europe i Azije su u relativno lošem stanju od raspada SSSR-a, otkako se u infrastrukturu i vozila ulažu relativno skromna sredstva. Na području koje danas pokriva država Azerbajdžan nalazile su se prve sovjetske elektrificirane pruge, a elektrifikaciju je pokrenula činjenica da je riječ o teškim brdskim prugama.

Terorizam na prugama Direkcije državnih željeznica Zagreb

Ubojstvo Stjepana Radića potaknulo »bombaše«

Atentat na Stjepana Radića izveden je 20. lipnja 1928. u beogradskoj Skupštini. On je 8. kolovoza 1928. umro od posljedica ranjavanja. Nakon toga počele su terorističke akcije na željezničkoj infrastrukturi u Hrvatskoj.



Lomnica

Dana 21. svibnja 1929. u 2.15 sati miniran je željeznički most preko potoka Lomnica, kod Velike Gorice, na pruzi Zagreb – Sisak. Detonacija je bila jaka, no učinak je bio malen. Na mjestu gdje se smatralo da je bio položen eksploziv nalazila se rupa promjera četiri centimetra i duboka 12 cm. Komisija za uviđaj ustanovila je da je atentat izvela skupina ljudi nevjesta u tom poslu, jer stručnjak koji je znao učinak i svrhu eksplozije nikada eksploziv ne bi postavio u plitku rupu. Plin nastao eksplozijom ima svoj izlaz te nema sastavnog djelovanja koje bi moglo raznijeti kamenje. Prema tome, miniranje nije naštetilo mostu, ali je vlak mogao iskliznuti iz tračnica. Srećom, sve je završilo bez većih posljedica.

Dana 15. ožujka 1934. u garderobi Zagreb Glavnog kolodvora eksplodirao je jedna paklena naprava. Nakon toga šefovi željezničkih kolodvora upozoreni su da upute osoblje da svoju dužnost obavljaju najsvjesnije što mogu i da posebnu pozornost usmjere na preuzimanje, pregled i slanje pošiljaka svih vrsta.

Dana 5. lipnja 1934. u Zagreb Glavnog kolodvoru eksplodirala je paklena naprava u brzom vlaku br. 3. Vlak je trebao krenuti prema Beogradu. U 12.24 sati u zahodu vagona Jugoslavenskih državnih željeznica došlo je do jake eksplozije. Nekoliko ljudi je ozlijeđeno, a šteta na vagonima procijenjena je na 40.000 dinara. Očevidom na mjestu eksplozije ustanovljeno je da su istodobno eksplodirale dvije paklene naprave.

Generalna direkcija državnih željeznica u Beogradu obavijestila je 15. svibnja 1934. zagrebačku Direkciju o upozorenju Ministarstva unutrašnjih poslova da su od uhapšenih političkih zatvorenika iz Sreza koprivničkog dobili podatke da su se emigranti na Janka pusti bavili planovima da se na pravoslavni Đurđevdan postave paklene naprave u Zagrebu, Koprivnici i Bjelovaru, ali i pod »Orient Express«, koji je vozio iz Zagreba u Beograd. Policijskim vlastima naređeno je da poduzmu sve potrebne mjere kako bi svaki takav pokušaj bio onemogućen. Na temelju navedenoga direktor Zagre-

bačke direkcije upozorio je 17. svibnja 1934. sve željezničke jedinice i starješine da pooštire nadzor nad svim objektima i u vlakovima te da budno prate rad i kretanje osoba na željezničkom području i u vlakovima.

Dana 3. kolovoza 1934. paklena naprava pronađena je u podzemnom nužniku za žene u Zagreb Glavnog kolodvoru. Nužnik se nalazio na kraju hodnika, ispred čekaonice i restauracije, prema zapadnome izlazu (gdje je smještena garderoba). Čuvarica nužnika otkrila je u 12.25 minuta kako u rezervoaru za vodu pliva jedan tvrdi predmet omotan gumom. Odmah je pozvala redara koji je izvadio paket i pozvao detektiva, koji ga je prenio na sigurno mjesto. Redarstvenik je odmah ustanovio da je riječ o paklenoj napravi, razrezao gumu te kutiju stavio u kantu vrele vode. Naprava nije eksplodirala jer je vrela voda rastvorila bateriju, kapisl, eksploziv i sat, koji je bio namješten na 13.30 sati. Nakon kraćeg vremena paklena naprava je izvađena i rastavljena. Sastojala se od dva naboja ekrazita po 100 grama. Paklena naprava postavljena je u nužnik vjerojatno u petak prijepodne, nakon 10.00 sati, tijekom najveće navale posjetitelja jer se toga dana održavao slet »skolaša«.

Da bi suzbio razorne akcije emigranata, Otsek opšte policije Uprave policije u Zagrebu poslao je 7. kolovoza 1934. sljedeći dopis zagrebačkoj Direkciji željeznica:

»Da bi se u buduće što efikasnije spriječilo postavljanje paklenih mašina po banditima i teroristima u zgrade i ine objekte državnih i samoupravnih nadležstva moli se naslov, da izvoli i sa svoje strane preduzeti podesne mjere i izdati potrebna uputstva određenim nadležstvima i organima, kako bi se tako u vezi već postojećih policijskih mera što efikasnije suzbio u zametku svaki pokušaj kako postavljanja eksploziva u zgrade nadležstva podređenih naslovu. Napose neka naslov izvoli uputiti svoje vratare i podvornike, da svakog časa pretražuju zgradu, a napose hodnike, zahode, podrume i tavane, te da uopće paze na ulaznje sumnjivih lica u zgradu i konačno ako zapaze da takovo sumnjivo lice nosu bilo kakav zamotak u zgradu, od toga lica da traže, da pokaže što nosi u istom. Moli se predmet smatrati vrlo hitnim i odmah prema gornjem postupiti, pošto je sutra godišnjica smrti pok. Stjepana Radića, pa bi eventualno već sutra mogao uslijediti pokušaj kakove razorne akcije sa strane napred navedenih elemenata.«

Na temelju navedenog dopisa uprava zagrebačke Direkcije željeznica zatražila je 8. kolovoza 1934. od svih odjela Direkcije i svih vanjskih jedinica u Zagrebu da strogo paze na to da se po završetku radnog vremena prozori ne ostavljaju otvoreni, osobito oni u prizemlju, te da se uredi zaključavaju, a ključevi predaju vrataru Direkcije.

Na temelju mišljenja Ministarstva unutrašnjih poslova od 26. veljače 1938., generalni direktor Generalne direkcije državnih željeznica u Beogradu odlukom od 14. ožujka 1938. odlučio je da se ukidaju sve mjere predostrožnosti koje su svojedobno uvedene u povodu napada paklenim napravama. Zagrebačka Direkcija trebala je narediti da se obustavi svestran i pozoran pregled u odjeljcima izravnih vagona u pograničnim kolodvorima i pregled prtljage koja se ostavljala u garderobi u Zagreb Glavnog kolodvoru. Na temelju te odluke stavljena su van snage sva naređenja izdana u cilju sprečavanja atentata paklenim napravama. O tome su kolodvori Koprivnica, Sušak, Virovitica i Beli Manastir trebale izvijestiti pogranične policijske i carinske vlasti.

Perušičko ljeto

Lički identitet: jedinstvo raznolikosti

Perušić je grad u Ličko-senjskoj županiji, koji dobrim cestovnim i željezničkim pravicima povezuje kontinentalnu i mediteransku Hrvatsku.



Turska kula

U povijesti Perušić se spominje već 1487. kada je plemićka obitelj Perušić na obližnjoj uzvisini sagradila utvrdu Perušički stari grad, poznatiji pod nazivom Gradina, radi obrane od turskih osvajača. Fragmenti iz antičkoga doba govore u prilog tomu da je to područje već tada bilo naseljeno zbog iznimno povoljnih prirodnih, klimatskih i geomorfoloških značajki.

Dragan Hećimović, zamjenik načelnika Općine Perušić, rekao nam je da se Perušić proteklih dvadesetak godina promovirao u prepoznatljivo turističko i gospodarsko središte.

/ Općina Perušić utemeljena je 1993. kao moderna lokalna samouprava pod vodstvom načelnika Ivica Turića i suradnika. Unatoč financijskim problemima, uspjelo nam je kvalitetnim programima i suradnjom općinskih tijela s državnim institucijama ostvariti projekte koji su imali svrhu da mladi Perušičani ostanu živjeti i raditi u svojem gradu te da se istodobno stvori prostor za nove stanovnike. Na lokaciji Kunjača predviđena je gradnja stambenog naselja za mlade obitelji koja je sada pred završetkom. Trenutačno se čeka pripajanje objekata na elektroenergetski sustav. Općina Perušić s dvadesetak naselja ima oko 3500 stanovnika te su projekti rekonstrukcije postojeće i gradnja nove infrastrukture vrlo važni. Projekt gradnje dviju prepumpnih stanica za vodoopskrbni sustav u naselju Malo Polje je u postupku rješavanja imovinsko-pravnih odnosa. Da bi se kolektori za odvodnju fekalnih voda i uređaji za pročišćavanje otpadnih voda stavili u funkciju, potrebna je uporabna dozvola. Projekti proširenja kanalizacijskoga sustava za naselja Bukovac, Prvan Selo, Vlainići i Kvarte te sanacije divljih odlagališta su u tijeku. Dječji vrtić treba obnoviti i opremiti. U rekonstrukciji i dogradnji sportske dvorane sudjelovali bi zajedno Ličko-senjska županija i Općina Perušić. Planirana je gradnja nogostupa na relaciji Perušički potok –

Prvan Selo te uz državnu cestu D50, a za proširenje groblja radi se projektna dokumentacija. Puno je projekata za koje treba prikupiti svu potrebnu dokumentaciju i osigurati financijska sredstva – izjavio je Dragan Hećimović.



Rijeka Lika

Prirodne ljepote kraškoga kraja s brojnim spiljama, burna povijesna baština i tradicijske kulturne vrijednosti čine Perušić omiljenim odredištem speleologa, ekologa i botaničara, a učenici i studenti stječu dragocjeno iskustvo pohađajući škole u prirodi.

Predsjednica Turističke zajednice Katarina Milković sa suradnicima promovira aktivnosti znanstveno-istraživačkoga i rekreativnoga sadržaja.

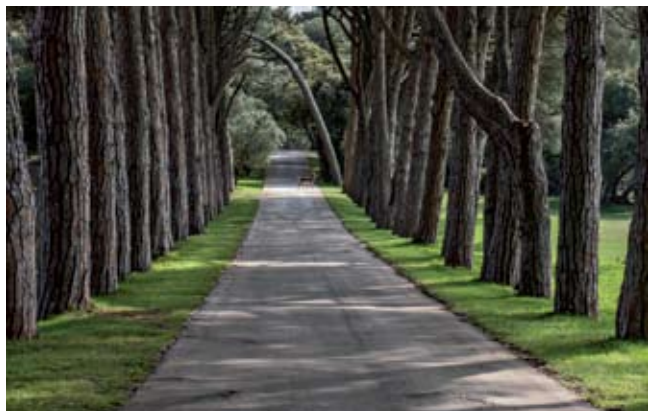
/ Na temelju geomorfoloških, geoloških, speleoloških i ornitoloških istraživanja na području Javne ustanove Pećinski park Grabovača napisana je stručna podloga koju smo prosljedili Ministarstvu zaštite okoliša i prirode te Ličko-senjskoj županiji o proširenju Parka sa 600 na 5500 hektara, a tijekom svibnja ovdje su u sklopu istraživačko-edukacijskoga projekta Grabovača 2014. boravili članovi udruge studenata BIUS iz Zagreba. Tijekom lipnja planiramo očistiti obalu rijeke Like od smeća koje je voda izbacila na relaciji od Čojluka do Kaluđerovca – rekla je Katarina Milković.

U povodu 125. obljetnice otvorenja spilje Samograd za posjetitelje u spilji je 21. travnja održan koncert Radojke Šverko u pratnji pijanista Vladimira Babina, što je medijski bilo izvrsno popraćeno. Javna ustanova Pećinski park Grabovača tijekom kolovoza pokrenut će razna događanja u vezi s obilježavanjem obljetnice spilje Samograd: predavanja o održivu razvoju u zaštićenim područjima i razvoju turizma na području Pećinskoga parka Grabovača te otvorenje poučne speleološke staze Tragovima Mirka Maleza i slično. Nositelj projekta gradnje Geoznanstvenog edukativnog centra, koji bi se sastojao od multimedijskog centra i centra za istraživanje krša, je Javna ustanova Pećinski park Grabovača. Procijenjena vrijednost projekta iznosi 30 milijuna kuna, a čeka se na rezultate natječaja o sufinanciranju izrade idejnog i glavnog projekta za Geoznanstveni edukativni centar koji je proveo Ministarstvo turizma. U tijeku je izrada Urbanističkog plana upravljanja zonom kampa i kupališta na Čojluku. Idejni projekt kupališta je usvojen, a na usvajanje glavnog projekta još se čeka. Kada projektna dokumentacija bude gotova, moći će se aplicirati za sredstva iz strukturnih fondova ili iz državnoga proračuna. Početkom lipnja s Fakultetom za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu iz Opatije sklopit će sporazum o suradnji, što je inovativni iskorak u povezivanju i primjeni teorijskih i praktičnih znanja i iskustava.

Brijuni

Od Paula Kupelwiesera i Tita do danas

U vrijeme kasne antike Brijune su nazivali Brivona ili Brevona odnosno pličina. Godine 1421. spominje se romanski odnosno mletački naziv Brioni. Danas se koriste nazivi Brioni i Brijuni.



Aleja pinija



Zebre u ZOO



Utvrd Fort Minor na Malom Brijunu sagrađena je krajem 19. stoljeća i bila je najzapadnija točka obrane Austro-Ugarske Monarhije. Mogla je primiti 12 časnika i 530 vojnika. Prostire se na površini od 15 750 m², a šttilo ju je 20 topova velikog dometa. Cijelo smo jutro tumarali hodnicima Minora i pokušavali zamisliti kako je to nekada izgledalo i kako se tamo živjelo prije stotinjak godina. Danas, nažalost, osim predstava, tamo nema zbivanja i utvrda je prepuštena utjecaju vremena i prirode. Na Velikom Brijunu nalazi se tvrđava Tegetthoff.

Na Velikom Brijunu divljenje zaslužuje stara maslina (lat. *Olea Europea mill.*). Riječ je o jednom od najstarijih stabala maslina na Mediteranu, što je potvrdilo i istraživanje provedeno u Institutu »Ruđer Bošković« u Zagrebu 1960-ih godina. Tom je prilikom utvrđeno da je stablo staro oko 1600 godina.

Nakon drvoreda obišli smo zaljev Verige gdje se nalaze ostatci rimske vile s toplicama i kupeljima. Šetnjom kroz prekrasne proplanke do vidikovca divili smo se arhitekturi parka koju je postavio šumarski stručnjak Alojz Čufar (Zuffar; 1852. – 1907.), a nastavio ga je uređivati Josip Broz Tito. Drveća su ošišana na visini od dva metra i daju poseban oblik svakome stablu.

Drugi dan obišli smo drugi kraj otoka. Obišli smo Bizantski Kastrum, a potom Saline, mali ornitološki rezervat nastao na staroj solani, koji je zatvoren za javnost. Mirnoća i tišina, mekoća putova i isprepletenost makije, tamarisa, lovora, šaša, bambusa i raznog drugog bilja omamljuje i smiruje.

Nakon Salina obišli smo dio otoka gdje smo vidjeli stare topovske baterije u raznim stanjima. Jedna je bila čitava, druga napola čitava, a od treće je ostala samo hrpa čelika i željeza. Potom smo se zaustavili na Poučnoj stazi Zelenikovac, koja je duga oko kilometra i na kojoj smo mogli vidjeti valne brazde, otiske dinosaurusa i ostatke kažuna.

U Mediteranskom vrtu uživali smo u raznobojnome cvijeću, a naišli smo i na staklenu piramidu okruženu visokim stablima. Malo dalje nalazi se fazaneriya, gdje živi Koki, kakadu star pedesetak godina kojeg je Tito poklonio unuci Saši. Koki je danas, kao i nekada, zaštitni znak Brijuna, pa je ljeti smješten bliže hotelu da može pozdravljati znatiželjne goste.

Spustili smo se i na terene za golf. Ako niste te sreće da susretnete sve vrste životinja koje žive na otoku, posjetite muzej prepariranih životinja koje je Broz dobio na dar. Iznad tog muzeja nalazi se muzej posvećen Titu u kojemu možete pogledati fotografije svih poznatih ljudi koji su posjetili Brijune za njegove vladavine.

Treći dan zabavnim električnim automobilima uputili smo se do Kupelwieserova mira, obiteljske grobnice, a potom do ruševina trobridne crkve svete Marije. Nakon toga krenuli smo u Safari-park Brijuni. Uz kakadua Kokija, najpoznatija stanovnica otoka jest tužna slonica Lanka koju je Tito dobio od Indire Gandhi. Na Brijune je stigla davno zajedno sa slonom Sonyjem, no on je nedavno uginuo. Park je zanimljiv jer tamo izbliza možete vidjeti zebre, bježati od pomahnitalih jaraca i paziti da vas noj »ne čvknex«. Na obali parka nalazi se kip dinosaura i njegovih otisaka u stijeni.

Iako godinama nisam bio zainteresiran za Brijune, postao sam ovisan o toj ljepoti te već danima smišljam način kako da ga ponovno posjetim.

Inca Trail i Machu Picchu

Najbolji mogući završetak čarobnog putovanja

Na kraju putovanja po Peruu i Boliviji čekala nas je posebna poslastica – takozvani Inca Trail ili Camino Inca (Put Inka), četverodnevno pješčenje po drevnim putovima Inka kroz prekrasne krajolike.



Ruševine Inka

Sve smo dogovorili još prije polaska iz Zagreba. Naime, svoje mjesto na tome putovanju potrebno je rezervirati mjesecima unaprijed te ga treba barem djelomično uplatiti. Moj suputnik i ja imali smo sreće što smo na *Couchsurfingu* našli divnog domaćina u gradu Cusco, iz kojeg se i kreće na Inca Trail. Ronnie je bio i više od dobrog domaćina. Budući da je radio kao vodič, nabavio nam je puno jeftinije karte za taj »izlet«.

U Cusco smo sigli iz Puna, grada na jezeru Titicaca, nakon povratka u Peru iz Bolivije. Nismo putovali redovitom autobusnom linijom, nego posebnim turističkim autobusom, koji se putem zaustavio u zanimljivim gradićima i arheološkim nalazištima, tako da smo u Cusco sigli tek navečer. Bojala sam se da bismo mogli naići na kakve barikade na cesti, što je uobičajeni način prosvjedovanja u tome dijelu svijeta. To bi bilo vrlo nezgodno jer bismo u tome slučaju možda zakasnili na našu unaprijed plaćenu i dugo očekivanu turu. Zato me uhvatila panika kad je naš autobus stao na cesti izvan Cusca, a vozač nam nije objasnio što se događa. Ispalo je da se radilo o vjerskoj procesiji u povodu blagdana sveca zaštitnika koja je zaustavila promet na oko sat vremena.

Cusco je krasan kolonijalni grad, raskošne arhitekture, pretkolumbovskog i kolonijalnog razdoblja. Većina posjetitelja tamo je s istim ciljem – proći pješice četrdesetak kilometara na nadmorskoj visini između 2250 i 4200 kilometara, kako bi se na kraju, poput kakva hodočašća, stiglo u sveti grad Machu Picchu. Srećom, tijekom pro-



Na Inka Trailu

teklih mjesec dana već smo se dobro navikli na te visine pa više nije bilo straha od visinske bolesti.

Bilo je još jutro kada smo krenuli. Naša se skupina okupila oko vodiča, koji su nam objasnili sve u vezi naše »ekspedicije«. Bilo nas je petnaestak, iz svih krajeva svijeta, različite dobi. Ne sjećam se točno koliko je bilo vodiča i nosača, ali znam da je svaki nosač na leđima nosio teret od tridesetak kilograma. Među njima bio je i jedan prilično star čovjek, kao i jedan dječak od 14 godina, koji je, doduše, nosio nešto lakši teret. Inače, na Inca Trail svakodnevno smije ući najviše 500 ljudi, od čega više od polovice čine vodiči i nosači.

Inca Trail je kombinacija ruševina gradova Inka, prekrasnih Anda, egzotične vegetacije i specifične ekološke raznolikosti. Na putu kroz prašumu i suptropske šume nailazi se na nezaboravne vidike. Nevjerojatno zvuči već sam podatak da na tome području raste više od 250 vrsta orhideja, a da ne spominjemo brojne vrste rijetkih ptica i životinja. Velik dio puta popločen je kamenjem još u vrijeme Inka, što putnika dodatno ispunjava strahopoštovanjem te ga vraća u daleku prošlost.

Prvi dan nije bilo većih uspona i put je djelovao kao ugodna šetnja. Navečer smo stigli u prvi logor, gdje su nas šatori već spremno čekali. Naime, naši vrijedni nosači cijelim su se putem žurili kako bi stigli prije nas, postavili šatore i pripremili večeru. Večerali smo svi zajedno u većem šatoru, a potom odmah krenuli na počinak, svatko u svoj šator. Uglavnom smo bili smješteni po dvoje. Srećom, Ronnie nas je upozorio da nam naše tanke ljetne vreće za spavanje neće biti dovoljne za hladnoću koja noću vlada u planinama i pomogao nam oko posudbe zimskih vreća pa smo unatoč hladnoći i kiši dobro spavali.

Drugi dan bio je najteži. Čekalo nas je sedam sati uspona na visini od oko 4000 metara. Bilo je izrazito naporno i mlađima od nas, ali na kraju smo svi sretno stigli na vrh. Doduše, nismo svi bili jednako brzi pa smo one zadnje čekali i do sat vremena, ali nije nam smetalo malo odmora, i to unatoč hladnom vjetru i magli na vrhu. Ono zbog čega je bilo malo teže čekati bila je glad. Naime, ručak nismo dobili jer smo cijeli dan bili na nadmorskoj visini prevelikoj za probavljanje

hrane. Hrana nas je čekala tek nakon još nekoliko sati spuštanja, ali smo zato dobili dva obroka u kratkome razmaku. Taj put večeru su nam servirali »u krevet«, tj. jeli smo u svojim vrećama za spavanje u šatorima, a ne u središnjem šatoru.

Tek kada smo se sljedećeg jutra probudili postali smo svjesni na kakvom smo divnom mjestu prenoćili. Naime, večer prije kada smo stigli već je padao mrak. Kao i svakog jutra, naši vodiči su nas probudili šalicom čaja od koke, koji djeluje tako da ublažava reakciju organizma na veliku nadmorsku visinu, ali i kao dodatni izvor energije. Na našem putu su nas i toga dana pratili nevjerojatni planinski vidici, prekrasna priroda i drevni gradovi Inka raštrkani po brdima.



Nosачi



Na Inca Trailu

Neki od njih bili su prilično veliki pa smo se zadržavali i po sat vremena hodajući po njihovim ruševinama, a neke smo promatrali s obližnjih uzvisina slušajući o njihovoj povijesti.

Zadnji logor bio je malo veći od prethodnih – pravi kamp. Ondje je bila i središnja »zgrada« s kafićem u kojem smo mogli popiti piće i pojesti večeru. Za razliku od prethodnih, taj kamp imao je i tuševe. Doduše, njihovu uporabu trebalo je platiti.

Zadnje jutro probudili smo se već u 3.00 sata. Još sneni i zijevajući krenuli smo prema Inti Punku ili Vratima sunca, gdje smo trebali svjedočiti spektakularnome izlasku sunca kroz kamena vrata do kojih se dolazi nakon prilično napornog uspona kamenim stubama. Mislim da smo izlazak sunca promašili jer nismo vidjeli ništa toliko posebno. Međutim, očarao nas je pogled iz daljine na naš krajnji cilj – Machu Picchu. Obuzelo me posebno uzbuđenje dok sam ga gledala iz daljine. Napokon sam bila nadomak jednom od onih mjesta o kojima sam godinama sanjala!

Machu Picchu je uistinu nestvaran. Sve od same lokacije pa do ljava koje šeću među ruševinama toga mističnog grada bilo je čarobno. Proveli smo nekoliko sati slušajući o njegovoj povijesti, neobičnome otkrivanju prije stotinu godina i vjerojatnoj namjeni građe-

vina te hodajući među njegovim ruševinama. Machu Picchu, što u prijevodu s kečuanskog jezika znači Stari vrh, proteže se na površini od otprilike 350 kvadratnih kilometara, a nalazi se na nadmorskoj visini od 2430 metara. Sagrađen je vjerojatno oko 1400. godine, ali je 400 godina bio zaboravljen u andskoj prašumi. Građevine su građene u tehnici suhozida, a najvjerojatnije je služio kao carski posjed i religijsko utočište ili pak kao tajni ceremonijalni grad.

U Cusco smo se vratili vlakom iz obližnjeg grada Aguas Calientes. Do njega se trebalo spustiti vijugavom cestom pješice ili autobusom. Svi naši suputnici izabrali su autobus, a nas dvoje smo odlučno krenuli pješice. Smatrali smo da je to jedini ispravan završetak



Machu Picchu

naše ekspedicije. Nakon dosta napornog spusta prečicama kroz serpentine, napokon smo došli do grada.

Poseban je osjećaj umora pomiješanog s ponosom nakon takvog pothvata. Kada smo se spustili u Aguas Calientes imali smo još nekoliko sati do polaska vlaka.

Tijekom putovanja do Cusca posložili smo sve dojmove. Inka Trail je sretno zavšen, a ujedno se kraju bližilo i naše veliko putovanje po Peruu i Boliviji. Čekao nas je let u Limu, a nekoliko dana kasnije i let u Zagreb. Sve u svemu bilo je to posve nezaboravno putovanje. Što me se u njemu najviše dojmilo? Veličanstvene dine Atacame? Misteriozni crteži Nazce? Možda najdublji kanjon na svijetu ili najviše plavno jezero sa svojim umjetnički izrađenim slatnatim otocima? Čudesna slana pustinja Uyuni u Boliviji sa svojim jezerima u nestvarnim bojama? Inca Trail i, naravno, Machu Picchu vrlo su jaki kandidati za prvo mjesto. Kada se prisjetim osjećaja strahopoštovanja koji me preplavio kada sam jednom prilikom u mrkloj noći ispuzala iz svoje vreće i šatora i našla se pod nebrojenim mnoštvom zvijezda u brdima kojima su nekad koračali Inke, sigurna sam da je Inka Trail najbolji mogući završetak čarobnog i neponovljivog putovanja.

»Z armoniku v Roč«

Puno ljubavi i strasti

Od 9 do 79 godina bili su stari svirači koji su nastupili na 26. festivalu malih harmonika trieština, koji je 11. svibnja održan u malome istarskom glagoljaškom gradiću Roču. Pokrovitelji susreta bili su Županija istarska, Grad Buzet i TZ Grada Buzeta, a potporu organizaciji susreta i izložbi dali su HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura.



Doriano Brečević, najmlađi harmonikaš



Glazbenici iz Izole



Milica Tuševljak, najstarija harmonikašica

Ovogodišnji festival malih harmonika trieština, koji je 26. godinu zaredom organiziran u Roču, unatoč prijetećem nevremenu i vjetru održan je na otvorenoj pozornici usred Roča. Organizatori su vjerovali da ih nevjernice neće potjerati u veliku dvoranu Doma kulture, gdje se susreti održavaju za kišna vremena, pa je i to bio jedan od razloga što će se taj susret pamtili po najslabijem odazivu publike otkako se festival održava. Nevjernice koje je ipak samo prijetilo do večernjih sati, recesija ili inflacija kulturnih i sportskih događanja u Istri neki su od razloga zašto su turisti i domaći posjetitelji zaobišli te nedjelje Roč. Bez obzira na to, vrijedni organizatori u susret su unijeli svu svoju strast i ljubav, kao da im je cijeli svijet došao slušati harmonike. A i najvjernija publika pokazala je da prepoznaje tu strast.

Na susretu u Roču, koji od prvoga dana organizira Željezničarsko kulturno-umjetničko društvo »Renato Pernić« iz Roča (nekadašnji KUD »Istarski željezničar«), nastupilo je manje svirača malih harmonika nego obično – njih 33 iz Hrvatske, Slovenije i Italije te još toliko pratećih svirača

bajsova, violina, klarineta, roženica, gitara, usnih harmonika, bubnjeva i drugih instrumenata. Najmlađi glazbenik bio je devetogodišnji Doriano Bročević, koji je svirao na 115 godina staroj, ujedno i najstarijoj, harmonici na susretu. Najstarija glazbenica bila je Milica Tuševljak (79 godina) iz Lovrana, koja je na ročkim susretima nastupila 18. put, a na najmanjoj harmonici svirala je Valentina Karteneti iz Izole.

Susret su otvorili Dorijan Buždon, vlakovođa iz Lupoglava i Mario Kotiga iz Kala, koji su jedini svirali na svim dosadašnjim susretima, a program je vodio, kao i sve dosadašnje, Ročanin Vlado Pernić.

Ukupnoj atmosferi cjelodnevnoga ročkog *movinga* doprinijeli su članovi puhačkog orkestra DVD-a Ogulin koji su u mimohodu kroz mjesto svirali koračnice. Također, tijekom dana u ročkome Domu kulture mogla se razgledati izložba akrila i akvarela članica Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Mire Kos i Marije Bertić Štefanac, kao i privatni željezničarski muzej, što ga brižno paze i nadopunjuju predmetima umirovljeni strojovođa Pino Krulčić i njegova supruga Eda. Dan ranije Ročane su svojim nastupom počastili i gosti iz Italije, svjetski prvak u sviranju harmonike trieštine Claudio di Muzio i članovi izaslanstva AMISAL-a iz talijanskog grada Santa Maria Nuova, koji već dugi niz godina organizira svjetsko prvenstvo u sviranju male harmonike.

Za nas koji već dulje od dvadesetak godina pratimo festivale trieština bila je to još jedna prelijepa svibanjska nedjelja puna veselja, boja, zvukova i mješavine mirisa mladog proljeća i dobrog roštilja. Iz Roča smo ponovno otišli punih srca.

Varaždin

Prvi međunarodni folklorni festival

Kulturno-umjetničko društvo Hrvatskih željeznica organiziralo je 10. svibnja međunarodni folklorni festival na glavnome varaždinskom trgu. Dobro popunjeno gledalište sa zanimanjem je pratilo gotovo dvosatni program na kojem je nastupilo pet kulturno-umjetničkih društava.



Svoje folklorne običaje predstavili su folklorna skupina »Metla« iz KUD-a »Miklavž pri Ormožu«, KUD »Dukati« iz Bosne i Hercegovine, KUD »Ivan Kapistran Adamović« iz Čepina, Plesačka skupina »Kaniža« iz Nagykanizse te domaćini KUD Hrvatskih željeznica, koji su se predstavili sa seniorskom i dječjom postavom. Uoči početka programa na Korzu, oko 200 sudionika festivala u povorci je prodefiliralo središtem grada. Gradonačelnik Varaždina Goran Habuš primio je sudionike festivala, a u posljednjim satima u organizaciji TZ-a Grada Varaždina članovi skupina su u pratnji turističkih vodiča razgledali varaždinske znamenitosti. Nakon što su 8. ožujka uspješno organizirali snimanje varaždinskog spota za pjesmu »Happy«, koncert na Trgu kralja Tomislava potvrda je kako se u tome varaždinskom društvu događa nešto pozitivno. Uoči koncerta u Varaždinu umjetnički voditelj ansambla Nenad Breka napomenuo je da je danas društvo jako dobro organizirano, a u tome najviše udjela imaju »domaći ljudi« koji sve odrađuju iznimno uspješno. Bio je to i povod za razgovor s Ksenijom Turčić, jednom od aktivnijih članica KUD-a Hrvatskih željeznica:

/ Istina je da smo se mi stariji folklorasi u posljednje vrijeme aktivirali i mislim se da smo sada prepoznati na gradskoj razini. U ovome društvu počela sam plesati prije 22 godine. Imala sam, kao i još neke članice, prekid zbog obiteljskih obveza, no u Društvu sam punih 18 godina. Kada je krajem 2011. na mjesto voditelja došao Nenad Breka, mi stariji ponovno smo se okupili i osjetili da je to trenutak koji trebamo iskoristiti. Cjelovečernji koncert u varaždinskom HNK-u prošle godine pokazao je to da možemo.



Snimanje spota »Happy«, koje je u Varaždinu organizirao KUD Hrvatskih željeznica, imalo je doista veliki medijski odjek, a organizirano je gotovo u jednome danu.

/ Nakon probe u ponedjeljak vidjela sam riječki spot i pomislila kako bismo i mi nešto slično mogli napraviti u Varaždinu. Organizirali smo se preko *facebooka* i dogovorili snimanje za 8. ožujka. Okupilo se jako puno ljudi i akcija je uspjela, a nama su za organizaciju bili potrebni samo ozvučenje i automobil. Manifestacija slična ovogodišnjem festivalu u Varaždinu posljednji je put održana 1981. godine.

/ S Društvom smo dosta putovali, ali mi zapravo nismo bili domaćini od 1981. Uz to, u Varaždinu tijekom svibnja nema događanja pa nam se čini da ima logike u tome da festival pokušamo organizirati svake godine. Željeli bismo pozvati više društava i da događanje traje dva dana. Takva manifestacija obogatila bi kulturnu ponudu grada, a nama bi puno značila za promociju i oživljavanje folkloru u Varaždinu – rekla je Ksenija Turčić na kraju razgovora.

Željezničari slikari u Roču

Neizostavni sudionici susreta harmonikaša

Članovi Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Zagreb neizostavan su dio susreta svirača dijatonskih harmonika u Roču, koje organizira ŽKUD »Renato Pernić« iz Roča. Tako su i ove godine u Domu kulture izložili svoje radove.

Ove godine radove su izložile dvije aktivne članice i vrlo zapažene slikarice Marija Bertić-Štefanac i Mira Kos. Obje autorice bile su sudionice prošlogodišnje likovne kolonije »LI-KOM željezničara slikara u Roču«, pa su svoje impresije prenijele na platno. Na izložbi dominiraju radovi Mire Kos koja svojim prepoznatljivim ženskim likovima dodaje detalje prilagođene mjestu izložbe, pa njezini likovi u naručju

drže vedute ročkih ulica, a njihove kose isprepliću Vela vrata i ročka panorama.

Radovi izvrsne akvarelistice Marije Bertić-Štefanac nježnim akvarelima oplemenjuju izložbeni postav. Riječ je o akvarelima na temu lova i ročkih veduta ali i o nekoliko vrlo zapaženih radova u tehnici ulja na platnu na temu težačkog života.

Na otvorenju izložbe velikom broju posjetitelja obratio se glavni organizator susreta i predsjednik ŽKUD-a »Renato Pernić« iz Roča Davor Grabar. Tom prigodom izrazio je svoju zahvalnost na dugogodišnjoj suradnji s Udrugom. U ime Udruge i autorica prisutne je pozdravila i organizatoru na dobrodošlici zahvalila predsjednica Udruge Tanja Horvat. Izložbu je svečano otvorio gradonačelnik Buzeta Siniča Žulić, a razgledao ju je i istarski župan Valter Flego.

U galeriji »U predvorju«

Draganić, moj kraj

»Draganić, moj kraj« naziv je izložbe Stjepana Barkovića, člana Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Zagreb.



Dana 9. svibnja otvorena je šesta samostalna izložba radova Stjepana Barkovića – Bebe, člana Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«. Na izložbi je izloženo devetnaest radova velikih formata u tehnici ulja na platnu, u maniri impresionizma,

stila koji je Stjepanov uzor i u kojemu se on, po mišljenju likovnih kritičara, ističe izuzetnom kvalitetom. Radovi, kao što govori i naziv izložbe, pokazuju ljepotu krajolika u kojemu je autor rođen i živi. Stjepan Barković na Hrvatskim željeznicama radi od 1991. godine, a od 2012. zaposlen je u RJ Karlovac pri Pružnim građevinama Zagreb. U nazočnosti velikog broja autorovih prijatelja i kolega slikara, izložbu je otvorio načelnik Općine Draganić mr. Stjepan Bencetić, koji je tom prigodom pozvao sve prisutne da posjete Draganić i njegovu okolicu.

/ Piše: Tanja Horvat

/ Foto: Dragutin Staničić

Samostalna izložba Dragice Križan – Biba

/ Piše: Branimir Butković

Važno mjesto među hrvatskim slikarima amaterima

Dvadeset ulja na platnu na temu cvijeća i pejzaža u zagrebačkoj galeriji »Montenegrina« izložila je Dragica Križan – Biba u sklopu svoje dvanaeste samostalne izložbe.

Dana 15. svibnja izložbu je otvorio predsjednik Društva Crnogoraca i prijatelja Crne Gore »Montenegro« Dušan Mišković, o autorici i njezinim radovima govorila je Vlatka Škorić, a u glazbeno-poetskom programu sudjelovali su članovi obitelji Irena i Stjepan Križan te pjesnikinja Sanja Kozlica. Izložba se može razgledati do kraja svibnja. Dragica Križan – Biba rođena je u Ivanjoj Reci kod Zagreba. Nakon školovanja zaposlila se na željeznici te je od 1973. do 1978. radila u Vuči vlakova Zagreb. Potom se zaposlila u Centru društvene brige o starijim osobama Trešnjevka, a zbog zdravstvenih je problema vrlo rano otišla u invalidsku mirovinu. Tada je počela njezina karijera amaterske slikarice i pjesnikinje. Stvarati je počela olovkom, a crtala je motive prirode, cvijeća i krajolika. Ubrzo se okušala i u pastel, akvarelu i ulju na platnu. U želji da što više obogati svoje likovno znanje, usavršavala se na Otvorenome učilištu u Zagrebu, kao i na četverogodišnjem studiju u Centru za likovni odgoj Grada Zagreba na Rokovu perivoju u klasi profesorice Vjere Lalin. Biba je već

desetak godina članica Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«, odnedavno je članica udruge slikara iz Dugog Sela, a surađivala je i s drugama umjetnika »August Šenoa« i »Tin Ujević«.

Kao članica UŽS-a »Plavo svjetlo« izlagala je u sklopu velikog broja domaćih skupnih izložba, kao i u sklopu osam međunarodnih izložba Međunarodne federacije željezničarskih kulturnih i intelektualnih društava (FISAIC) u Parizu, Pečuhu, Pragu, Litomicama, Sarnenu itd. Bila je sudionikom likovnih kolonija koje su bile organizirane od Murtera preko Kaštel Sućurca, Knina, Đurđevca i Gorskog kotara do Dinare, Otočca, Zavidovića i drugdje.

Do sada je imala 11 samostalnih izložbi. Nesebično je donirala velik broj svojih slika za humanitarne akcije, ali i organizatorima »Zagrebačkog maratona« i »Plitvičkog maratona« koji su ih darovali najboljim trkačima. Sa suprugom Stjepanom objavila je i knjigu pjesama i crteža pod naslovom »Sve ono što nas veže«.

Izložena ulja na platnu snažnih boja s motivima anemona, ruža, orhideja, perunika te proljetnih i zimskih krajolika nastala su zadnjih godina. U njezinim se radovima miješaju potezi naive, poetika lirskog realizma kao i slutnja impresionističke vizije. Kroz godine stalnog učenja, uz upornost i strpljivost, Dragica Križan – Biba pomalo osigurava svoje mjesto u UŽS-u »Plavo svjetlo«, ali i među hrvatskim slikarima amaterima.

30. Enigmatski vlak

Jedinstveno događanje

Po čemu je Enigmatski vlak jedinstveno događanje u Hrvatskoj i svijetu? Po tome što se održava na redovitoj putničkoj liniji. Tijekom vožnje natjecatelji iz Hrvatske i inozemstva rješavaju pripremljene zadatke.



Zadnjeg vikenda u travnju u vlaku koji je vozio na relaciji Zagreb – Varaždin održan je jubilarni, trideseti Enigmatski vlak. Ekipe su se formirale u vlaku i natjecanje je moglo početi. U roku od 90 minuta trebalo je riješiti što više različitih enigmatskih zadataka (križaljki, štitova, skandinavki, rebusa, premetaljki i drugih mozgalica) te

osvojiti što više bodova. Paralelno s natjecanjem, pročelnik Vazaka (Varaždinskoga zagonetačkog kluba) Ivan Čotić upoznao je putnike s natjecanjem te im podijelio zadatke pripremljene za njih. U natjecanju za putnike nekoliko rješavača postiglo je isti rezultat (98 bodova od mogućih 100), pa je žiri dobitnika odabrao izvlačenjem. Riječ je o Martini Goluban, koja je dobila prigodni poklon.

Natjecanje je trebalo završiti prije dolaska vlaka u Novi Marof jer su se zbog radova na pruzi sudionici trebali premjestiti u udoban autobus. U Varaždinu su ih dočekali nas članovi tamburaške i folklorne sekcije KUD-a Hrvatskih željeznica koji su izveli glazbeno-plesni program.

U Varaždinu je održan 16. Fallerov memorijal. I tom su prilikom natjecatelji imali 90 minuta za rješavanje enigmatskih zadataka. Nakon večere objavljeni su rezultati s 30. Enigmatskog vlaka i 16. Fallerova memorijala te ukupni poredak u oba natjecanja.

Na 30. Enigmatskom vlaku pobijedio je Željko Jandragić (»Feniks«) ispred Darka Galića (»Vazak«) i Valtera Kvalića (»Feniks«). Ekipno je pobijedila ekipa »Feniksa« ispred muške i ženske ekipe »Vazaka«. U natjecanju u sklopu 16. Fallerova memorijala pobijedio je Valter Kvalić ispred Pere Galogaže i Željka Jandragića. Svi su članovi »Feniksa«. Ekipno je pobijedila ekipa »Feniksa 1« ispred »Vazaka« i »Feniksa 2«.

Ukupni pobjednik u pojedinačnom natjecanju je Željko Jandragić. Proglašeni su i dobitnici nagrade za zagonetačku inovaciju. Plaketu je dobio Josip Štifter za zadatak »Aldoku«, a diplomu je dobio Stjepan Varaždinac za »Ispuštajnu razmještajnu križaljku«.

Na kraju treba navesti da je 30. Enigmatski vlak organizirala Žagone-tačka sekcija Vazak, članica KUD-a HŽ-a Varaždin, a događanje su kao sponzori poduprli HŽ Putnički prijevoz, koji je sudionicima omogućio besplatne karte, HŽ Infrastruktura, HŽ Cargo i Grad Varaždin.

»Vlak je uvijek brži« u Virovitici

Akciju podržavaju i vozači i djeca

U travnju u Virovitici zaposlenicama HŽ Infrastrukture (HŽI) i virovitičkoj prometnoj policiji u provođenju akcije »Vlak je uvijek brži« pridružili su se gradonačelnik Virovitice Ivica Kirin i član Uprave HŽI-a Nikola Ljuban.



Nakon Sesevskog Kraljevca i Kaštela, dana 28. travnja na željezniko-cestovnome prijelazu »Vinkovačka« u Virovitici održana je treća ovogodišnja akcija »Vlak je uvijek brži«. Taj put u provođenje akcije

uključili su se i gradonačelnik Virovitice Ivica Kirin te član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban, koji su tom prilikom razgovarali s vozačima i dijelili im promotivne materijale te davali izjave za medije. Željezničko-cestovni prijelaz »Vinkovačka« nalazi se na vrlo prometnome mjestu i od 2010. na njemu je zabilježeno osam lomova polubranika. Srećom, nesreća nije bilo.

Istoga dana održane su radionice za djecu u Osnovnoj školi Vladimira Nazora u Virovitici. Škola se nalazi u neposrednoj blizini ŽCP-a »Virovitica Grad« i mnogobrojni učenici svakodnevno prelaze prugu prilikom dolaska u školu, a neki i žive u blizini pruge. Zbog toga su s učenicima razreda 3.b i 4.b održane radionice na temu sigurnog prelaska preko pruge, a s učenicima dvaju osmih razreda održane su debatanne radionice na temu uništavanja i vandalizma u javnim prostorima u sklopu akcije »Stvaraj, a ne uništavaj«. Svrha tih radionica jest osvijestiti starije osnovnoškolce o tome da zajednička imovina u vlakovima i kolodvorima koristi svima i zato je treba čuvati i o njoj brinuti.

Dana 29. travnja akcija je nastavljena u Osnovnoj školi Augusta Cesarca u Špišić Bukovici i Osnovnoj školi Petra Preradovića u Pitomači. Prvašići u OŠ Augusta Cesarca svojim su znanjem o sigurnosti u prometu, načinom komunikacije i informacijama s kojima raspolazu bili pravo iznenađenje. Radionica je održana i u drugome razredu.

U Osnovnoj školi Petra Preradovića u Pitomači održane su radionice s učenicima po dvaju trećih i sedmih razreda. Učenici su reagirali vrlo pozitivno. I taj put akcija je pokazala da takav način rada s vozačima, a osobito s djecom, može bitno pridonijeti podizanju razine svijesti o vlastitoj odgovornosti za sigurnost, o potrebnom oprezu u prometu, ali i o čuvanju interijera vlakova i kolodvora.

/ Piše: Zdenka Dokaza
/ Foto: Sanja Paić

Izložba na Glavnom kolodvoru

Zabava za velike i male

U povodu 45. obljetnice Kluba željezničkih modelara Zagreb vodstvo i članovi kluba organizirali su izložbu modela i maketa željeznica, koja je postavljena od 23. svibnja do 1. lipnja u prostoru restorana na 1. peronu Zagreb GK-a.



Na otvorenju sve prisutne pozdravio je predsjednik Kluba Krešimir Šurina koji se osvrnuo na bogatu povijest kluba. U ime glavnog pokrovitelja izložbe okupljenima se obratila Vlatka Škorić, ravnateljica Ureda Uprave, istaknula je kako je željeznica uvijek podržavala rad amaterskih društava od kojih neka bilježe i stoljeće djelovanja. Čast da otvori izložbu koja će sigurno privući mnogobrojne posjetitelje imao je najstariji član kluba Radoslav Karleuša.

Na izložbi je pokazan dio iz zbirke modela i radova članova i prijatelja koje su izradili ili nabavili proteklih godina. U vitrinama su izloženi modeli željezničkih vozila kroz povijest željeznica na našim prostorima, razvoj gradskog prijevoza u Zagrebu te povijest željezničkog modelarstva od početka 19. stoljeća do danas. Dio eksponata su i unikatni modeli, primjerice modeli Zagrebačke uspinjače, dubrovačkog tramvaja, ZET-ovih i HŽ-ovih vozila.

Na modularnoj maketi prikazan je rad više članova koji su po vlastitom odabiru izradili jedan segment inspiriran životom ili događajem. Izložbu krase modeli vozila i maketa nekadašnje pionirske željeznice koja je vozila od Dubrave do Slanovca.

Uz nekoliko samostalnih maketa raznih mjerila postavljena je i vrtina željeznica na kojoj mlađi posjetitelji svakodnevno od 16.00 do 19.00 sati mogu položiti ispit za malog strojovođu.

Tradicionalni susret modelara bit će održan 31. svibnja. Više informacija potražite na internetskim stranicama www.malivlakovi.com.hr i www.kzmz.hr.

Izložba u Karlovcu

/ Piše: Vlatka Škorić

Iz zbirke Josipa Štimca

U povodu Međunarodnog dana muzeja u izložbeno-muzejskom vagonu Hrvatskoga željezničkog muzeja u kolodvoru Karlovac otvorena je izložba donirane povijesne građe »Donacija Josipa Štimca za zbirku željeznice«.

U organizaciji HŽ Infrastrukture, Hrvatskoga željezničkog muzeja i Gradskog muzeja Karlovac, a u povodu Međunarodnog dana muzeja, od 16. do 30. svibnja u željezničkom kolodvoru Karlovac bila je otvorena izložba »Donacija Josipa Štimca za zbirku željeznice«. Izložba je bila postavljena u izložbeno-muzejskome vagonu Hrvatskoga željezničkog muzeja, jedinstvenom prostoru namijenjenom izložbenim i edukativnim aktivnostima.

Uz stručnu interpretaciju doniranih izložaka, posjetitelji izložbe mogli su pogledati dokumentarni film karlovačkoga filmskog redatelja Mladena Čapina »Svi naši vlakovi« te prilog o prošlogodišnjem obilježavanju 140. obljetnice pruge Karlovac – Rijeka i 110. obljetnici željezničkog kolodvora Karlovac. Uz organizirani obilazak kolodvora i željezničke ložionice posjetitelji su mogli posjetiti i izložbu fotografija na temu željeznice. Izložba je bila otvorena do 30. svibnja 2014. Na otvorenju 16. svibnja bili su nazočni i član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković, ravnateljica Gradskog muzeja Karlovac Hrvoja Božić, pročelnica Odjela za društvene djelatnosti Grada Karlovca Andrea Navijalić i predsjednik županijske skupštine Županije karlovačke Željko Bokulić.

U ime Uprave HŽ Infrastrukture okupljene uzvanike i goste pozdravio je Ivan Vuković, koji je tom prigodom rekao:

/ Da bismo budućnost mogli planirati odgovorno, moramo poznavati prošlost i zato ova Uprava podržava svaku aktivnost koja doprinosi popularizaciji bogate željezničke tradicije.

Pročelnica Odjela za društvene djelatnosti Grada Karlovca Andrea Navijalić je, sjetno se prisjećajući studentskih putovanja između Zagreba i Karlovca, rekla kako je izložba izvrsna primjer suradnje različitih institucija Grada, Županije i HŽ Infrastrukture koja je rezultirala atraktivnim projektom.

Bez pojedinačnih donacija građana Gradski muzej Karlovac bio bi manje živ pa je zahvalila Štimcu na donaciji, a Muzeju na razvoju novog odjela – željezničarske zbirke.

Josip Štimac, umirovljeni željezničar s dugom obiteljskom željezničarskom tradicijom, donirao je zbirku s više od 500 izložaka željezničke opreme i dokumentacije Gradskom muzeju Karlovac. Izložba njegove donacije uvrštena je u nacionalni pregled zbivanja na Međunarodni dan muzeja, čiji je ovogodišnji slogan glasio: »Sakupljači, pokažite svoje zbirke!«

U tu vrijednu povijesnu građu ubrajaju se telegrafski aparat (Morzeov patent), upravljač skretnice, prskalica za dezinfekciju putničkih vagona, klijesta za bušenje prijevoznih karata te brojne svjetiljke. Dio donacije su i obilježja nastala u različitim sustavima skinuta s lokomotiva i vagona kao i ona na značkama i dugmadi za manšete te pečatnjacima i dijelovima odore. Sačuvani su nacrti željezničkih kolodvora i profila tračnica, brošure s uputama, od kojih su one najstarije na mađarskome jeziku te pisana dokumentacija povezana s područjima okupiranima u Domovinskim ratu. Brojne su i fotografije i službeni identifikacijski dokumenti radnika, dijelovi odora različitih službi, plakete i diplome.

HKUD »Željezničar« Osijek

Uspjeh »Cabareta slavonskog«

Uspjeh »Cabareta slavonskog« potaknuo je organizatore HKUD »Željezničar« i HNK u Osijeku da nastave s organizacije takvih događanja, a ljubitelji klasičnog folkloru uživali su na revijalnome nastupu HKUD-a u dječjem kazalištu »Branko Mihaljević«.



U dvorani HKUD-a »Željezničar« u Osijeku 8. ožujka ispunjeno do posljednjeg mjesta održan je prvi »Cabaret slavonski«. Tom su prigodom glumci osječkoga HNK te pjevači, plesači i tamburaši HKUD-a uspjeli spojiti tradicionalno i suvremeno. Pod režijom Miroslava Čabraje glumci i glumice iz osječkog HNK: Vladimir Tintor, Aleksandar Bogdanović, Ivana Soldo-Čabraja, Petra Blašković, Duško Modrinić i Aljoša Čepl, izveli su program popraćen tamburaškom glazbom u izvedbi tamburaškog ansambla predvođenog voditeljem Slavkom - Franjom Batorekom te plesom i pjesmom u izvedbi vokalnog ansambla pod vodstvom Vesne Svaline.

Program je počeo tamburaškom izvedbom poznatih slavonskih skladbi, a glumci su ase priključili u izvedbi slavonskih bečaraca. Kroz program su se redali pjesme, plesovi i monolozi. Budući da je riječ o kabaretu, u program se uključila i publika. Bilo sudjelujući s izvođačima u pjesmi, plesu ili „doskočicama“ kod glumačkih monologa. Uglavnom atmosfera je bila opuštena i zabavna tako da je sat i pol programa brzo prošlo. I nakon završetka programa gosti su ostali još družeći se uz glazbu i piće. Iako su se organizatori i izviđači pomalo pribojavali kako će proći, možemo slobodno reći, povijesna izvedba „kabareta na šokački“ svi su uživali.

Režiser programa Miroslav Čabraja iznio je svoje dojmove:
/ Zahvaljujem Ivanu Bokuliću (članu Uprave HKUD-a »Željezničar«) i Željku Bandiću (tehničkom direktoru HNK-a u Osijeku) što su nas pozvali, odnosno što su me pozvali da osmislim njihovu ideju da grad Osijek dobije novu kulturnu scenu. Kao što smo vidjeli večeras, grad Osijek »plače i žudi« za takvim sadržajima. I ovdje se pokazalo da ima sluha za to, mimo ostalih kulturnih sadržaja u gradu. Dapače, imam još jednu ideju. Osim programa za tzv. stariju publiku možemo osmisliti program kojim ćemo nastojati privući i tzv. mlađu publiku – ne samo u HNK-u, već u HKUD-u »Željezničar« koji nam je otvorio vrata, ne nama kao glumcima HNK, već nama kao umjetnicima grada Osijeka. I tu su dobrodošli ne samo afirmirani

umjetnici, već i studenti osječke umjetničke akademije i mislim da ćemo u budućnosti s njima surađivati da napokon u Osijeku zaživi i »druga scena«.

Svakako moram zahvaliti i mladim ljudima iz HKUD-a »Željezničar« što su nas pratili plesom i svirkom. Bili su predivni – zaključio je Čabraja.

Glumci nisu krili zadovoljstvo time što su sudjelovali u tome svojevrsnome eksperimentu. Duško Modrinić je rekao:

/ Osjećam se tako veselo, ispunjeno. Svi smo zaista uživali u ovoj večeri. Svi smo sudjelovali u tome. Drago mi je da je došlo do sinergije izvođača (glumaca, plesača i pjevača) s publikom. Svi zajedno smo sudjelovali u programu. Zaista nam je bilo jako lijepo i nadam se da će se to ponoviti.

Vladimir Tintor je rekao:

/ Povijest kabareta u Osijeku je jako duga. Nažalost, neko dulje vrijeme bila je prekinuta. Naručito je ta forma bila omiljena u Osijeku između dva svjetska rata, a onda je iz nekog razloga to postalo *demode*. Po reakcijama publike, vidim da to ljudima nedostaje i čini mi se da ćemo to ponoviti još koji put.

Petra Blašković nije krila zadovoljstvo:

Forma kabareta jako je zahvalna za glumce, a i za publiku. U toj formi ima svega po malo, za svakog po nešto i za glumce i za publiku. Sve forme su kratke – vic, pjesma, monolog, dijalog... Taman toliko da nikome ne „dojadi“, da ljudi žele još, da se nasmiju i opuste. Također i da se malo zamislimo, tu ima dosta auto-ironije gdje se volimo nasmijati svojim problemima. Da im se smijemo a ne uvijek kukamo.

Revijalni folklorni nastup s autorskim koreografijama

U dječjem kazalištu »Branko Mihaljević« 10. svibnja publika je uživala u plesnim koreografijama narodnih plesova Slavonije i Baranje te mađarske manjine u Hrvatskoj i hrvatske manjine u Mađarskoj. Postoji plan da se u to događanje uključi još nekoliko društava te da ono preraste u jednodnevno ili dvodnevno događanje. Cilj je afirmacija folklorne tradicije u urbanim sredinama.

Kao gosti u programu su nastupili KUD-ovi iz Belog Manastira i Valpova.

Zadovoljstvo nije krio Ivan Bokulić, član uprave HKUD-a »Željezničar«, koji nam je rekao:

/ Željeli smo spojiti nešto tradicionalno i aktualno. Na ovome projektu počeli smo raditi prije godinu dana. Zadovoljni smo kako smo uspjeli i nadam se da je publika uživala u programu. Idući mjesec već ide jedna nova predstava koju radimo u suradnji s glumcima i ansamblom HKUD-a. Tema su melodije iz sredine šezdesetih i sedamdesetih godina prošloga stoljeća. Cijena ulaznice biti će simbolična – tek toliko da se pokriju troškovi. Naravno, slobodni smo ponuditi ovu izvedbu negdje drugdje i ako nas netko pozove, rado ćemo se odazvati.

Važno je reći da su svi volontirali, da nitko nije ništa naplatio, a sav prihod od ulaznica ide za financiranje aktivnosti društva, kojih nije malo, a sponzora u biti nema. Samo održavanje rada ansambla stoji oko 250 000 kuna. Sponzora je malo, a nam nama je da se snađemo kako najbolje znamo i umijemo.

Nakon deset godina

»Lokomotivi« i kup i prvenstvo

Ove godine rukometašice »Lokomotive« slave 65. obljetnicu postojanja i uspjele su je proslaviti na najbolji mogući način. U dvije utakmice odigrane u posljednjih deset dana bile su bolje od »Podravke« i zasluženo osvojile dvostruku krunu, odnosno osvojile su Prvenstvo i Kup Hrvatske.



Pobjedom u odlučujućoj utakmici protiv »Podravke« 25. svibnja u zagrebačkom Domu sportova rukometašice »Lokomotive« na najbolji su mogući način proslavile 65. obljetnicu Kluba. U finalu Kupa Hrvatske, odigranome u Umagu od 15. do 17. svibnja, nakon pobjede u polufinalnoj utakmici protiv »Podravke«, u finalu je »Lokomotiva« pobijedila riječki »Zamet«. Konačni rasplet prvenstva dogodio se u Domu sportova. Oko 1000 navijača, među kojima su se posebno isticali »Zli bubnjari«, došlo je podržati zagrebački klub. Tijekom susreta »Lokomotiva« je imala solidnu prednost. Stvari su

se zakomplicirale kada je u jednome trenutku »Podravka« uspjela smanjiti rezultat na 20 : 18, ali onda je s dva gola Lidija Horvat otklonila sve dvojbe i konačni rezultat 25 : 20 realna je slika odnosa snaga na terenu.

Nakon što su suci označili kraj utakmice uslijedilo je veliko slavlje. Trener »Lokomotive« Irfan Smailagić »okupao« se u šampanjcu. Svoje zadovoljstvo nisu krili ni gradonačelnik Milan Bandić, kojega smo često imali prilike vidjeti na utakmicama »Lokomotive«, i Darko Peričić, predsjednik kluba.

Finale prvenstva Hrvatske u ragbiju

/ Piše: Branimir Butković

Tri omladinske selekcije „Lokomotive“ u finalu

Zagrebačka „Lokomotiva“ bila je domaćin prvenstva Hrvatske za sve tri kategorije završnice omladinskog prvenstva Hrvatske.

Prošli vikend, 18. svibnja, igrano je finale prvenstva za igrače do 16 godina starosti U 16. Na turniru su sudjelovali Nada, Lokomotiva i Zagreb. U izjednačenoj utakmici, „Nada“ je bila bolja od Lokomotive i osvojila prvenstvo Hrvatske.

Završni turnir za kategorije U14 i U 18 igran je 25. svibnja na Savici. Najmlađa selekcija U14, u izjednačenoj utakmici za četvrto mjesto Lokomotiva je izgubila od „Zagreba“ 15 : 10 i tako zauzela četvrto mjesto.

Tri izjednačene ekipe, „Sinj“, „Nada“ i „Lokomotiva“ sa sedam reprezentativaca Hrvatske u sastavu, te nešto slabiji „Zagreb“ u kategoriji igrača do 18 godina garantirali su kvalitetan i neizvjestan turnir. Tako je i bilo. Očekivano „Nada“ je uvjerljivo pobijedila „Zagreb“, a nakon odlične utakmice „Lokomotiva“ je pobijedila „Sinj“ 14 : 0.

U toj utakmici, prema riječima tajnika „Lokomotive“ Milivoja Vрге, momčad se „potrošila“ i nije pokazala sve što može u finalnom susretu. „Nada“ je povelila 14 : 0 i to nije bilo lako stići. „Lokomotiva“ se ipak „vratila“ u igru, no konačni rezultat bio je 19 : 15, i „Nada“ je zasluženo osvojila prvenstvo Hrvatske. Oko 200 igrača i vodstva ekipa koji su se okupili na završnom turniru izrazili su zadovoljstvo odličnom organizacijom turnira.





/ Foto: Roman Avdagić