

# ŽELJEZNIČAR

broj 824/ srpanj 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



/ Ilija Šebalj, prometnik iz Đakova



/ Foto: Branimir Butković

## / IZ SADRŽAJA

- /4 Peta godišnjica željezničke nesreće
- /5 Predstavljeni nacrt strategije prometnog razvoja
- /10 Poslovanje HŽ Infrastrukture u prvih pet mjeseci
- /12 Razgovor s Ivanom Bahunom, predsjednikom Uprave Končar-Električnih vozila
- /17 Šibenčani ugodili djecu iz Slavonije
- /22 Ćiro Blažević: Vlak je najugodnije prijevozno sredstvo
- /24 I protiv *mobbinga* ima lijeka
- /35 Zlatna medalja Ivanki Piplici

## / IMPRESSUM

## ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Ivan Vuković

Glavni urednik: Branimir Butković

Jezična urednica: Nataša Bunijevac

Priprema za tisak: Lidija Torma

Obrada fotografija: Gordana Petrinjak

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

Fotografija na naslovnici: Oslikani vagon u Gruziji

Fotografiju na naslovnici snimio: Ivo Kosanović

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: 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

## Renata Suša nova predsjednica Uprave

Protekli mjesec nije prošao mirno kao što je to uobičajeno za ljeto. Iako se o smjeni Uprave HŽ Infrastrukture šušalo već neko vrijeme, ministar pomorstva prometa i infrastrukture dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić 18. srpnja donio je odluku kojom je opozvao predsjednika Uprave Darka Peričića te članove Uprave Marka Cara, Nikolu Ljubana i mr. sc. Renea Valčića. U sljedećem razdoblju mr. sc. Ivan Vuković zastupa društvo samostalno i pojedinačno. Za novu predsjednicu Uprave HŽ Infrastrukture imenovana je Renata Suša, koja će svoju funkciju početi obnašati 25. kolovoza. Tim povodom naš suradnik Siniša Lajnert analizirao je razdoblje od 1870. do danas i utvrdio kako nikada do sada na čelu željeznice nije bila žena.

Kada se analizira razdoblje od osamostaljenja Hrvatske, smijenjena Uprava HŽ Infrastrukture bila je jedna od dugovječnijih i treba pošteno reći kako je uspjela prodrmati uspavanu i samodopadnu sredinu. Puno toga pokušalo se pokrenuti i realizirati, no jasno je da provedba planiranih projekata na željezničkoj infrastrukturi zahtijeva dosta vremena. Zbog toga je moguće da će u sljedećem razdoblju netko možda uživati rezultate rada bivše Uprave, a u krajnjoj liniji i ovog sastava Vlade.

Kao Uredništvo »Željezničara« najviše smo kontaktirali s Markom Carem, koji je bio prva osoba Uredničkog vijeća, i s Darkom Peričićem, bivšim predsjednikom Uprave. Ostvarili smo doista kvalitetnu suradnju, pri čemu prvenstveno mislim na slobodu kreiranja koncepcije na birinu rješavanja svih tehničkih pitanja kao i slobodu prilikom angažmana novih suradnika.

U ovom broju donosimo više zanimljivih tema. Početkom srpnja u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture javno je predstavljen nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske o kojoj se javno raspravljalo do 27. srpnja. Tijekom srpnja konkretizirana je liberalizacija usluga u teretnome prijevozu. Potpisani su ugovori s dva nova operatora u teretnom prijevozu. Riječ je o operatorima RCC i Adria Transport, koji su prve prijevoze najavili za rujan. Naše čitatelje će zanimati i prikaz rezultata poslovanja HŽ Infrastrukture u prvih pet mjeseci ove godine. O tome kako teče gradnja novih vozila za HŽ Putnički prijevoz razgovarali smo s Ivanom Bahunom, predsjednikom Uprave Končar-Električnih vozila.

U Rudinama je 24. srpnja polaganjem vijenaca obilježena peta godišnjica najteže željezničke nesreće u novijoj hrvatskoj povijesti.

Slogan »Putovanje s pogledom« pobijedio je na natječaju HŽ Putničkog prijevoza i Vinokovčaninu Luki Markasoviću i njegovoj djevojci osigurao besplatne InterRail karte za kompletnu europsku željezničku mrežu na mjesec dana.

O iskustvima na putovanjima željeznicom u ovome broju su govorili Ćiro Blažević i Brazilac sa zagrebačkom adresom Joao Bruch, a u Nepal nas je odvela Martina Štiglić.

Branimir Butković  
glavni urednik lista »Željezničar«

Rudine

## Peta godišnjica željezničke nesreće

**Nesreća nagibnoga vlaka kod Rudina koja se dogodila 24. srpnja 2009. i u kojoj je poginulo šest putnika a 55 ih je bilo ozlijeđeno bila je najteža nesreća u novijoj povijesti HŽ-a.**



Ta nesreća potresla je ukupnu javnost, ali i sve željezničare. U nesreći su poginuli Domagoj Alvir, Emil Gaj Andrić, Lorraine Bodet, Petra Radić, Mira-Mirna Rogan i Krešimir Trajbar.

Tim povodom 24. srpnja pored spomen-obilježja na mjestu nesreće u Rudinama vijenac su položili i svijeće zapalili mr. sc. Ivan Vuković, član Uprave HŽ Infrastrukture, sa suradnicima, Siniša Balent, član

Uprave HŽ Putničkog prijevoza, sa suradnicima, Ivan Čičmir, šef Regionalnog područja Jug HŽ Carga (Split), dr. sc. Jadran Perinić, ravnatelj Državne uprave za zaštitu i spašavanje, Slavko Tucaković, glavni vatrogasni zapovjednik RH, Tomislav Vuko, pomoćnik glavnog vatrogasnog zapovjednika za priobalje, Slavko Đapić, pročelnik



Područnog ureda za zaštitu i spašavanje Split, te Jakov Božiković i Goran Vrbatović iz splitskog odjela Državne vatrogasne postrojbe. Do sada je obiteljima poginulih putnika isplaćeno 4,6 milijuna kuna, a ozlijeđenim putnicima 1,9 milijuna kuna odštete. Vlak iz te nesreće još uvijek se nalazi u kolodvoru u Solinu gdje će najvjerojatnije biti do donošenja pravomoćne presude.

ŽCP-ovi u Istri

/ Piše: Danijel Katić

## »Zahuktala se« modernizacija prijelaza

**Na području Istarske županije završeni su radovi na modernizaciji osiguranja na pet željezničko-cestovnih prijelaza, i to u Juršićima, Čabrunićima i Salambatima te dva prijelaza na području grada Vodnjana.**

Na ŽCP-ovima u Juršićima, Čabrunićima i Salambatima ugrađeni su isti uređaji kakvi su postavljeni i na pruzi Banova Jaruga – Pčelić, gdje su modernizirani ŽCP-ovi u Pakracu i Međuriću. Navedena tri ŽCP-a u Istri i dva u kontinentalnome dijelu Hrvatske trenutno su u fazi probnog rada tijekom kojeg, na prijedlog Agencije za sigurnost željezničkog prijevoza, Željezničko projektno društvo (ŽPD) provjerava rad predmetnih uređaja osiguranja, odnosno rad svih elemenata sigurnosnog sustava.

Prema riječima šefa Službe za izvođenje i nadzor elektrotehničkih radova HŽ Infrastrukture Krešimira Keče, Agencija za sigurnost željezničkog prometa je prvi put definirala da se sigurnosni sustav sastoji od uključno-isključnih kontakata ŽCP-ova, uređaja osiguranja ŽCP-ova, podizača polubranika i cestovnih svjetlosno-zvučnih signala.

U skladu s tom novosti, ŽPD uspoređuje svu priloženu dokumentaciju koju su dostavili proizvođač uređaja, izvođač radova i investitor i tako priprema izvješće na temelju kojeg će Agencija za sigurnost željezničkog prometa, ako ga usvoji, izdati privremenu dozvolu za rad. Konačna dozvola bit će izdana tek po ishođenju certifikata za čitav sustav. Zbog specifičnosti kolodvora Vodnjan, koji je zaposjednut dio dana, uređaji osiguranja prijelaza vezanih uz taj kolodvor nešto su drugačiji od spomenutih. Zbog te svoje specifičnosti bit će pušteni u rad nešto kasnije od ostalih.

Na svih tih sedam ŽCP-ova ugrađeni su novi uređaj osiguranja ŽCP-ova, nova suvremena svjetlosna signalizacija i uključno-isključni kontakti, koje je proizvela hrvatska tvrtka »Altpro« te polubranici, koji su također domaće proizvodnje, i to Pružnih građevina. Ukupna vrijednost radova i uređaja na tim prijelazima je 7,5 milijuna kuna. Dodatno, na dva ŽCP-ova u Pazinu trenutno se kopaju kanali za kabliranje novih automatskih elektroničkih sustava, što je priprema za ugradnju svjetlosno-zvučne signalizacije i polubranika. Procijenjena vrijednost opreme koja se ugrađuje te radova na tim prijelazima iznosi 1,2 milijuna kuna po prijelazu.

Treba spomenuti i to da se priprema dokumentacija za uređenje i opremanje još šest ŽCP-ova u Istri.

Iz MPPI-a

# Predstavljeni nacrt strategije prometnog razvoja

**U Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture 1. srpnja održano je javno izlaganje nacrtu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske i pripadajuće Strateške studije utjecaja na okoliš koje su javnosti bile ponuđene na raspravu od 26. lipnja do 27. srpnja.**



Na javnome izlaganju su uz ministra dr. sc. Sinišu Hajdaša Dončića sudjelovali zamjenik ministra Zdenko Antešić, pomoćnici ministra Marko Lončarević, Zorica Lučić, Dubravka Đurkan Horvat i Veselin Biševac brojni gosti. Iz HŽ Infrastrukture izlaganju su uz Upravu sudjelovali direktor Razvoja i investicijskog planiranja Tomislav Hožjan te šef Službe za razvoj i željezničke infrastrukturne podstrukture Dražen Vinščak.

U uvodnom je dijelu nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske prezentirao ministar Siniša Hajdaš Dončić. Pritom je pojašnio i potrebu izrade nove prometne strategije:

/ Potreba za izradom Strategije prometnog razvoja, temeljnog i sveobuhvatnog dokumenta koji definira ciljeve razvoja i prioritete za ulaganja u prometnu infrastrukturu, nametnula se iz nekoliko razloga. Prvi je činjenica da je postojeća Strategija donesena još 1999. godine, s prognozama u pojedinim prometnim područjima do 2010. godine. Ta strategija temelji se na podacima starima gotovo 20 godina.

Također je naglasio kako smo u posljednjih 15 godina doživjeli razvoj novih tehnologija, kako su se potrebe za mobilnošću i navike stanovništva promijenile, kao što se promijenila i količina tereta koji se prevozi.

/ Sve to zahtijeva jasno definiranje potreba za ulaganjem u prometnu infrastrukturu – naglasio je ministar te kao drugi razlog naveo hrvatsko članstvo u Europskoj uniji.

/ Hrvatska je prošle godine prihvatila svoju najveću prometnu reformu uspostavom jedinstvene transeuropske prometne mreže TEN-T i dodatnog fonda CEF za financiranje prometnih prioriteta do 2020. godine. Definiranjem mreže TEN-T rascjepkana mreža europskih prometnica (željezničkih pruga, cesta, zračnih luka, morskih i riječnih luka te unutarnjih plovnih putova) ujedinjena je u jedinstvenu infrastrukturu te su definirani prometni pravci i infrastruktura čiji

je razvoj predviđen do 2030., odnosno 2050. godine – dodao je ministar.

U tom su procesu sve države članice krenule u reforme infrastrukturnih politika. S ulaskom u punopravno članstvo EU-a i Hrvatska se našla pred novim izazovima koji uključuju otvoreno tržište roba i usluga, otvoreno kretanje roba i putnika, ulazak u šengenski prostor te zahtjeve intermodalnosti i interoperabilnosti prometnih sustava.

Hrvatska je tijekom pretpristupnih pregovora u sklopu poglavlja »Promet« razgovarala i o svojoj budućoj poziciji u sklopu mreže TEN-T, a tijekom posljednje dvije godine i definirala prometne koridore osnovne mreže (mediteranski i Rajna – Dunav koridor) te osnovnu i sveobuhvatnu mrežu TEN-T-a. Potrebe i prioritete razvoja prometa određuje ponajprije položaj Hrvatske, a tu su vrlo važni i njezini paneuropski koridori s državama nečlanicama (željeznički i cestovni pravci koridora V.b, V.c, i X.).

Hajdaš Dončić je kao treći, ali ne manje važan razlog za donošenje Strategije naveo mogućnost financiranja prometne infrastrukture iz fondova Europske unije jer je dosad prometnu infrastrukturu najvećim dijelom financirala država, i to kreditnim zaduženjima:

/ Moramo naći drugi izvor za prometna ulaganja, osobito u politici mjera prekomjernog deficita. Prvi put smo u jednome programskom razdoblju kao država članica i imamo pravo na korištenje strukturnih fondova i Kohezijskog fonda te smo proces izrade Strategije započeli i kako bismo ispunili jedan od preduvjeta (tzv. ex ante uvjeta) Europske komisije za sufinanciranje kroz EU-ove fondove za programsko razdoblje 2014. – 2020.

Također je dodao kako na taj način imamo temelj za financiranje svih postojećih projekata do 2016. iz strukturnih fondova, Kohezijskog fonda, CEF fonda te EIB-ovih i EBRD-ovih kredita te projekata u financijskome razdoblju od 2014. do 2020.

Novost u Strategiji jest i činjenica da je prvi put utvrđen poseban sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti definiran u skladu sa zemljopisnim različitostima u Hrvatskoj, pa pokriva područje od prigradske željeznice do trajektnog povezivanja otoka sa kopnom. Novost je i regionalni pristup planiranju prometa te Strategija definira funkcionalne regije koje su zasnovane na prometnoj potražnji i potrebama za razvojem pojedinih vrsta prometa i prometne infrastrukture, a pritom su u obzir uzete zemljopisne različitosti i prometne navike na određenim područjima Hrvatske.

Lothar Zeller, član JASPERS tima zajedničke pomoći za potporu projektima u europskim regijama, na javnom je izlaganju istaknuo kako je Hrvatska kao najnovija članica Europske unije imala i najmanje vremena za pripremu za financijsko razdoblje 2014. – 2020.

Drugi dokument, koji se u Hrvatskoj izrađuje prvi put, jest Nacionalni prometni model koji će biti baza podataka za strateško planiranje svakog prometnog sektora. Za njegovu su izradu ključni prikupljanje i analiza postojećih podataka, definiranje nedostatnih podataka i daljnje prikupljanje u svrhu dokazivanja opravdanosti pojedinih mjera postavljenih u Strategiji iz kojih se potom financiraju pojedinačni projekti. Na temelju rezultata Prometnog modela i rezultata Strategije za integriranje i upravljanje prometnim podacima, koju provodi MPPI, postojat će jasni pokazatelji za financijski opravdana i racionalna ulaganja.

Stratešku studiju utjecaja na okoliš, koja je izrađivana istodobno sa Strategijom, prezentirao je izrađivač Demetris Economides iz konzultantske tvrtke PLANET S.A.

Sastanak europskih upravitelja infrastrukture

# Sigurnost i izvrsnost u izvedbi infrastrukture

**Na poziv generalnog direktora švedske državne agencije za promet Trafikverket, u Stockholmu je 5. lipnja održan sastanak generalnih direktora europskih željezničkih upravitelja infrastrukture, članica Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER), u cilju povećanja razine sigurnosti i tehničkih performansi željezničke infrastrukture.**



Sastanak je potvrdio važnost pružanja kvalitetne usluge operatorima te odgovornog djelovanja u društvu. Kao i prethodnih godina, taj sastanak bio je prilika da se na najvišoj razini razgovara o načinima poboljšanja suradnje na ključnim strateškim i političkim pitanjima s kojima se susreće željeznički sektor.

Generalni direktori svih većih europskih upravitelja željezničkih infrastrukture razgovarali su o načinima postizanja veće kvalitete u provođenju i sigurnosti pružanja usluga krajnjim korisnicima.

Jedan od preduvjeta nastavak je razvijanja i razmjenjivanja iskustava o sigurnom upravljanju željezničkim infrastrukturnim sustavom. Izvršni direktor CER-a Libor Lochman je u uvodnome dijelu sastanka predstavio ključne pokazatelje uspješnosti željezničkih infrastrukturnih performansi u smislu dužine i mase vlakova u Europi. Prezentaciju o prednostima standardizacije osnovnih procesa i alata europske mreže željezničkih koridora (RailNetEurope) namijenjenih teretnome prijevozu predstavnicima japanskih i turskih željezničkih tvrtki dopunili su predstavljanjem globalnih perspektiva u održavanju, točnosti i ulaganjima u infrastrukturu.

Radionica nizozemskog i britanskog upravitelja željezničke infrastrukture bila je usmjerena na sigurnost i učinkovitost rukovođenja upravitelja infrastrukture te načine razvoja sigurnosti upravljanja europskim željezničkim infrastrukturnim sustavom. Kao predstavnici Uprave HŽ Infrastrukture, na sastanku su prisustvovali Ivan Vuković i Rene Valčić. O primjeni najboljih europskih praksa na hrvatskim prugama Ivan Vuković je rekao:

/ Standardizacija i poboljšanje hrvatske željezničke infrastrukture na tragu najboljih iskustava na široj europskoj razini osnovni je preduvjet da i Hrvatska operatorima ponudi i ponudi kvalitetnu i pouzdanu infrastrukturu. Takvi sastanci doprinose poboljšanju suradnje, razmjeni iskustava i na kraju donošenju direktiva u institucijama Europske unije.

Konačni cilj HŽ Infrastrukture je siguran i održiv promet, zadovoljan korisnik a time i visoka produktivnost.

Rail4SEE

/ Piše: Helena Luketić

## Projekt se nastavlja

**Sastanak menadžment grupe Rail4SEE održan je od 14. do 16. srpnja u Budimpešti. Neprofitni institut za prometne znanosti (KTI) bio je domaćin sastanka i radionice.**

Prvi dan bio je posvećen edukacijskome seminaru o javnoj prijevoznj mreži u Budimpešti i njezinoj ulozi u pružanju turističkih usluga na području grada. Razmjena znanja i iskustva (*know-how*) uključivala je informacije o postojećoj praksi i planovima za nekonvencionalne oblike javnoga prijevoza na području grada. Tema edukacijskog seminara bila je u skladu sa strateškim ciljevima projekta Rail4SEE koji su usmjereni na bolju integraciju različitih oblika javnoga prijevoza. Kružnim putovanjem dječjom željeznicom u okolici Budimpešte pokazano je kako željeznica utječe na razvoj mladih ljudi odnosno kako ona djeluje na podizanje razine njihove angažiranosti, zanimanja i svijesti o vrijednosti kulturne baštine kao i o željeznici kao ekološki prihvatljivom obliku prijevoza.

Zanimljivo putovanje završilo je vožnjom zupčastom željeznicom i odlaskom u depo gdje se održavaju jedni od najstarijih vagona i dizelskih vlakova u državi. Nije riječ o konvencionalnim lokomotivama, nego o vozilima starijima od stotinu godina koja su restaurirana i izdaju se na zahtjev odnosno samo u turističke svrhe. U depou je održana i prezentacija različitih prijevoznih sredstava koja voze u Budimpešti, a istaknuta su ona rijetka kao što je zupčasta željeznica, uspinjača/žičara te vučnica.

Preostala dva dana organizirana je radionica o međunarodnim vlakovima i mogućnostima financiranja usluga u međunarodnim vlakovima u središnjoj i jugoistočnoj Europi. Rail4SEE je već uspješno implementirao

nove usluge prijevoza vlakovima između Bugarske i Grčke (Sofija – Solun) te između Bugarske i Rumunjske (Vidin – Craiova). Težište je stavljeno na mogućnosti usklađivanja u zemljama partnerima u smislu vladina pristupa javnome prijevozu i njezina upravljanja njime, usklađivanja voznih redova, njihova uvođenja i objavljivanja te različitih sinergija (zajedničkih djelovanja) proizišlih iz kombinacije različitih prijevoznih usluga.

Jedno od pitanja bilo je i gdje se promjene mogu uvesti te koje su mogućnosti definiranja budućih uloga putem ugovora o obvezatnom pružanju javnih usluga (PSO). Jedino je partner projekta »Austria Tech« mogao izjaviti kako se međunarodni vlakovi u Austriji financiraju putem PSO-a. Najveće težište stavljeno je pokušaj usklađivanja voznih redova međunarodnih vlakova između čvorišta. Budući je poznato da se u sklopu Europskog foruma za vozni red vlakova (FTE) usklađuju vozni redovi, pojavljuje se pitanje može li se projektom Rail4SEE lobirati i utjecati na provjeren režim rada. Iz toga je proizašao dokument HŽ Putničkog prijevoza pod nazivom »Platforme za usklađivanje – dokument o stajalištu o održivosti međunarodnih vlakova«, kojim se pokušalo objasniti na koji način se izrađuju/usklađuju vozni redovi, koji su nedostaci neusklađenoga voznog reda, u kojemu su prikazani primjeri mogućeg utjecanja na poboljšanje veza kao i eventualna rješenja. Jedno od rješenja kojim će se uskladiti vozni red na relaciji Zagreb – Ljubljana – Trst jest potpisivanje memoranduma o suglasnosti između prijevoznika HŽ Putničkog prijevoza i SŽ Potniški promet u kojemu je velika važnost dana vlaku br. 410/411 i kojim su čekanja na vezu u Ljubljani svedena na najmanju moguću mjeru. Taj memorandum potpisat će uprave obaju prijevoznika.

Seminar je završio validacijom odluka, strateških i financijskih smjernica te koraka koje treba poduzeti prije završetka projekta Rail4SEE u 2014. godini.

Radna skupina SSMG/CER

## ERA preuzima izdavanje dozvola o sigurnosti

Radna skupina za upravljanje sigurnošću sustava i podršku (System Safety Management Group (SSMG)/CER Safety Support Group) jest zajednička radna skupina Međunarodne željezničke unije (UIC) i Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) koja se bavi pitanjima razvoja sustava upravljanja sigurnošću i ostalim pitanjima vezanima uz sigurnost željezničkog sustava te pritom surađuje s Europskom željezničkom agencijom (ERA) i ostalim željezničkim udruženjima kao što je udruženje Europskih upravitelja infrastrukture (EIM).



Radnom skupinom predsjedava Jean-François Meunier iz Francuskih državnih željeznica (SNCF), a ekspertni članovi dolaze iz različitih europskih željezničkih prijevoznika odnosno holdinga kao što su SNCF, Austrijske savezne željeznice (ÖBB), Švicarske savezne željeznice (SBB/CFF), Belgijske državne željeznice (SNCB), Španjolske državne željeznice (RENFE), Poljske državne željeznice (PKP), Slovačke željeznice (ZSSK), Češke željeznice (ČD), Njemačka željeznica (DB), Nizozemske željeznice (NS), Udruženje britanskih putničkih željezničkih prijevoznika (ATOC) i talijanski željeznički prijevoznik Trenitalia, iz društava upravitelja infrastrukture kao što su belgijski Infrabel, britanski NetworkRail, španjolski ADIF, švedski Trafikverket i talijanski RFI te iz RSSB-a, ureda za željezničku sigurnost i standardizaciju u Velikoj Britaniji, a od 2011. i iz HŽ Infrastrukture.

Na sjednicama radne skupine obrađen je niz tema iz područja sigurnosti željezničkog sustava kao što su najavljene promjene vezane uz Četvrti željeznički paket i dr. U s tim paketom, Europska komisija (EK) predložila je promjene članaka 4. i 10. Direktive o sigurnosti 2004/49/EZ. Tim promjenama približe će se pojasniti uloga i odgovornost različitih čimbenika u željezničkome sustavu te promijeniti način izdavanja potvrda o sigurnosti, što će prema izdavanju jedinstvene potvrde o sigurnosti Europske unije (*Single Community Safety Certificate*). Time će se zamijeniti sadašnji dvojni sustav (Dio A/B) vezan uz potvrde koje željeznički prijevoznici moraju posjedovati kao preduvjet za prometovanje u domaćem, odnosno međunarodnom prijevozu, a umjesto nacionalnih agencija za sigurnost izdat će ih Europska željeznička agencija (ERA).

Posljednji sastanak radne skupine održan je 3. srpnja u sjedištu UIC-a u Parizu. Na tome sastanku razmijenjene su informacije o zaključcima sastanka koordinacijske skupine UIC-ove platforme za sigurnost (*UIC Safety Platform Steering Group*) održanog 24. i 25. lipnja u Frankfurtu, potom informacije o zaključcima inicijalnog

sastanka radne skupine održanog 10. lipnja o jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti (*Single Safety Certification – SSC*), informacije o certificiranju subjekta nadležnog za održavanje (*Entity in Charge of Maintenance – ECM*) te informacije s ERA-ine radionice o kriterijima prihvatljivosti rizika (*Risk Acceptance Criteria – RAC*) i ključnim pokazateljima uspješnosti (*Key Performance Indicator – KPI*) održane 16. lipnja 2014.

Na temelju iznesenih informacija zaključeno je da bi rezultate rada pojedinih radnih skupina trebalo razmjenjivati češće, a ne samo na plenarnim sjednicama koje se održavaju krajem svake godine. O jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti (dio B) koju će, prema najavi, od 2017. izdavati ERA za sve željezničke prijevoznike zaključeno je da će radna skupina uskoro uputiti dopis EK-u u kojemu će se osobito osvrnuti na najavljenju zabranu postojeće suradnje željezničkih

prijevoznika u prekograničnome prijevozu, pri čemu je jedan željeznički prijevoznik u putničkom prijevozu imatelj posebnog dijela potvrde o sigurnosti (dio B), dok je osoblje drugoga željezničkog prijevoznika dio zajedničkih posada strojnog i vlakopravnog osoblja (npr. TGV vlakovi SNCF-DB).

Predstavnik radne skupine koji je ujedno član Fokusne skupine za teretni prijevoz (*Freight Focus Group*) izvijestio je prisutne da je u EU-u certificirano certifikatom ECM 97,5 % teretnih vagona, da je 0,5 % teretnih vagona certificirano, ali certifikaciju nisu proveli ovlašteni ECM-ovi te da 2 %, odnosno oko 11.000 teretnih vagona nema certifikat ECM te njihov status nije poznat, odnosno nije poznato jesu li u prometu, što predstavlja određeni sigurnosni problem. Fokusna skupina za teretni prijevoz misli da bi registar teretnih vagona trebalo ažurirati na tjednoj bazi (što još uvijek nije slučaj) te da bi se certifikat ECM trebao uvesti kao obveza za sva željeznička vozila.

Na ERA-inoj radionici vezanoj uz kriterije prihvatljivosti rizika za tehničke sustave govorilo se o novome određivanju klasa neispravnosti tehničkih sustava koje mogu dovesti do nesreća (dvije klase), a koje će biti u korelaciji s CENELEC klasama pouzdanosti tehničkih sustava od  $10^{-5}$  do  $10^{-9}$  (SIL 1-4), pri čemu je ključna promjena u pridruživanju posljedica (fatalne posljedice, teže ili lakše ozlijeđe). Navedeni sastanci radne skupine koriste se i za razmjenu iskustava iz područja sustava upravljanja sigurnošću, odnosno sigurnosti željezničkog sustava u cjelini, pa je tako članovima radne skupine predstavnik HŽ Infrastrukture, Goran Nujić, podijelio Godišnje izvješće o sigurnosti za 2013. na engleskom jeziku, nakon čega je rukovoditelj UIC-ove jedinice za sigurnost Peter Gerhardt predložio da na plenarnoj sjednici UIC-ove platforme za sigurnost, koja će se održati 6. studenoga 2014. godine-a, HŽ Infrastruktura prezentira svoj pristup informiranja javnosti.

Klaster intermodalnog prijevoza

## Dražen Žgaljić ponovno izabran za ravnatelja

**U Rijeci je 3. srpnja održana godišnja skupština Klastera intermodalnog prijevoza, na kojoj je na novi četverogodišnji mandat za njegova ravnatelja izabran dosadašnji ravnatelj Dražen Žgaljić te su prihvaćeni financijsko i poslovno izvješće za 2013., plan rada i financijski plan za 2014. godinu.**



Dražen Žgaljić

Stari-novi ravnatelj Žgaljić predstavio je prisutnima financijsko izvješće Klastera intermodalnog prijevoza za 2013. te istaknuo da Klaster posluje pozitivno, odnosno da ostvaruje ukupni godišnji promet od 1.592,209 kuna. Glavne prihodovne stavke Klastera su prihodi od pružanja usluga, ugovor s Ministarstvom gospodarstva te prihodi međunarodnih organizacija koje čine sredstva iz EU-ovih projekata. Najveće rashodovne stavke su plaće zaposlenika Klastera, stručno usavršavanje radnika, što se vezuje uz ugovor s Mini-

starstvom gospodarstva, te ostale usluge (stavke iz ugovora s Ministarstvom gospodarstva te usluge u sklopu projekta Intermodadria za koje Klaster prima povrat od 85 %). Žgaljić je istaknuo i to da se 85 % rashoda vraća iz EU-ovih projekata u kojima Klaster sudjeluje.

Poslovne aktivnosti Klastera usmjerene su prema privlačenju financijskih sredstava iz EU-ovih fondova za članice. Tako su nastavljene aktivnosti na provedbi EU-ovih projekata. Jedan od projekata, AdriaticMoS, privodi se kraju te će završna konferencija projekta biti održana u Rimu. Radi se i u udruzi European Shortsea Network, i to na izradi Jadransko-jonske strategije, te na administrativnoj provedbi jedinoga hrvatskog projekta financiranog iz programa Marco

Polo II. Klaster pomaže članicama (Lučka uprava Dubrovnik i Lučka uprava Ploče) u razradi ideje i izradi projektnog prijedloga. Ti projekti bit će prijavljeni i u program »Obzor 2020.«. U 2014. Klaster će završiti rad na projektima ADRIMOB i AdriaticMoS, dok se ostali projekti nastavljaju provoditi.

Žgaljić je predložio da Klaster jedan mjesec u godini posveti radu na razradi projektnih ideja i pripremi projektne dokumentacije za prijavu na natječaj za sredstva iz EU-ovih fondova te za EU-ove programe. Kroz godinu bi se na taj način članicama omogućilo da pripreme dokumentaciju za prijavu na otvorene ili buduće natječajne te unaprijed dogovore partnerstva. Također, Klaster bi organizirao konferenciju na kojoj bi se sastali svi članovi Klastera, ali i druge zainteresirane organizacije iz Hrvatske i drugih EU-ovih zemalja u cilju stvaranja partnerstva i povezivanja organizacija oko zajedničkih tema od interesa za prijavu za EU-ove programe.

Klaster planira organizirati četvrtu regionalnu konferenciju koja bi se temeljila na iskustvima treće konferencije koja se pokazala vrlo zanimljivom i po tematici jedinstvenom u Hrvatskoj. Teme za predstojeću konferenciju određivat će se u suradnji s članicama Klastera. Također, Klaster će nastaviti djelovati u udruzi ESN, koja će dobiti i svoj pravni status s uredom najvjerojatnije u Cipru, a uz podršku Europske komisije koja je donijela odluku o subvencioniranju udruge u cilju razvoja *short sea shippinga* i promocije te vrste prijevoza.

Jakov Karmelić, predsjednik Hrvatske udruge pomorskih agenata, predložio je još nekoliko tema koje bi se mogle uvrstiti u plan kao što su vaganje i skeniranje kontejnera, uvođenja koncepata *single window* i *port community system* (PCS), odnosno lučkoga informacijskog sustava. Naime, rok za primjenu Direktive 65/2010 je 1. lipnja 2015. i potrebno je učiniti korak dalje k razvoju PCS-a, iako je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture razvilo hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav odnosno CIMIS. I Vlado Mezak, ravnatelj Lučke uprave Rijeka, podržao je uključivanje tih tema u plan rada Klastera te predložio sastanak u MPPI-u za rješavanje problema vezanih uz PCS.

Budući da mu je istekao mandat, a drugih kandidata nije bilo, Dražen Žgaljić ponovno je imenovan ravnateljem Klastera intermodalnog prijevoza.

Partnerski sporazum i treće partnerske konzultacije

/ Piše: Željka Mirčić

## Jačanje konkurentnosti gospodarstva

**U razdoblju od 2014. do 2020. Hrvatskoj je iz europskih strukturnih i financijskih fondova na raspolaganju više od osam milijardi eura namijenjenih ulaganju u gospodarski rast.**

Potpredsjednik Vlade i ministar regionalnoga razvoja i fondova Europske unije Branko Grčić, obračunajući se 29. svibnja, okupljenima u Zagrebu na predstavljanju prijedloga Partnerskog sporazuma i javnih konzultacija o prijedlogu Operativnog programa iz područja konkurentnosti i kohezije za financijsko razdoblje 2014. – 2020., naglasio je strateške ciljeve ulaganja sredstava iz EU-ovih fondova:

/ To su jačanje konkurentnosti gospodarstva, smanjenje ukupne siromaštva u zemlji te ravnomjerniji regionalni razvoj i bolji uvjeti života građana. Uz voditelja Predstavništva Europske komisije u Hrvatskoj Branka Baričevića, o važnosti određivanja prioriteta za ulaganja i programskih dokumenata, Partnerskog sporazuma i Operativnog programa »Konkurentnost i kohezija« govorili su zamjenik ministra regionalnoga razvoja i fondova Europske unije Jakša Puljić, pomoćnici mi-

nistra Matija Derk i Helga Bubanović Devčić te predstavnici drugih resornih ministarstava.

Tim trećim partnerskim konzultacijama nastavljen je proces savjetovanja sa zainteresiranim partnerima i javnošću započet u lipnju 2013. u kojemu sudjeluju predstavnici jedinica lokalne i regionalne samouprave, privatnog sektora, socijalnih partnera, civilnog društva te akademske zajednice.

Za razdoblje od 2014. do 2020. Hrvatska priprema dva operativna programa, i to jedan iz područja konkurentnosti i kohezije za korištenje Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda (indikativna dodjela financijskih sredstava iznosi 6,9 milijardi eura) te drugi iz područja učinkovitih ljudskih resursa za korištenje Europskoga socijalnog fonda, čija ukupna indikativna dodjela financijskih sredstava iznosi 1,5 milijardi eura.

Partnerski sporazum krovni je plansko-programski dokument kojim Hrvatska, prvi put kao država članica EU-a, planira ulaganja iz europskih fondova za sedmogodišnje razdoblje 2014. – 2020. Njegovo usvajanje očekuje se nakon završetka pregovaračkog procesa s Europskom komisijom.



Opća konvencija Hrvatske komore inženjera strojarstva

## Predstavljene investicije u željezničku infrastrukturu

**Investicije imaju opravdanje samo ako su u funkciji razvoja, pokretanja proizvodnje i zaposlenosti te ako se dio sredstava ulaže u istraživanje i znanost kao dodanu vrijednost. Radi aktivnijeg sudjelovanja domaćih izvođača u velikim infrastrukturnim ulaganjima izvođači se trebaju udružiti u klastere ili koncerne. Rečeno je to na 2. općoj konvenciji ovlaštenih inženjera strojarstva koja je u Zagrebu održana 1. srpnja.**

/ Hrvatska komora inženjera strojarstva (HKIS) okuplja oko tisuću ovlaštenih inženjera, a da bi oni svi bili zaposleni potrebno je oko 1,7 milijardi kuna godišnjih investicija – rekao je mr. sc. Luka Čarapović, predsjednik Hrvatske komore inženjera strojarstva, otvarajući 2. opću konvenciju na temu »Nove investicijske politike RH i EU – poslovna prilika za inženjersku struku«. U Hrvatskoj je oko 7000 certificiranih inženjera različitih struka i prema toj računici za njihovu ukupnu zaposlenost potrebno je više od sedam milijardi kuna godišnjih investicija. Zato je HKIS kao cilj svoje konvencije naveo upoznavanje s planovima investicija u poljoprivredi i turizmu, Hrvatskim vodama i HŽ Infrastrukturi.

Nada Trgovčević Letica, načelnica Sektora za korištenje EU-ovih fondova pri Ministarstvu poljoprivrede, pozvala je strojare da se uključe u ulaganja u prerađivačku opremu, hladnjače i skladišta koji će se graditi u sklopu jedne od 16 mjera koje su dio programa za ruralni razvoj, a za koji je namijenjeno oko 330 milijuna eura europskog novca godišnje.

Zamjenik generalnog direktora Hrvatskih voda Danko Holjević najavio je ulaganja u modernizaciju vodoopskrbe i odvodnje vrijedna 4,5 milijardi eura do 2023. jer je Pretpristupnim ugovorom između EU i RH potpisano da će do tada svako mjesto u Hrvatskoj veće od 10.000 stanovnika imati vodovod i kanalizaciju. Tome valja pribrojiti dodatne milijune za projekte navodnjavanja. Holjević u tim investicijama vidi veliku priliku za sve inženjerske struke, pa i strojarske, pod uvjetom da se udruže u tvrtke koje će moći konkurirati na natječajima.

/ U Strategiji turizma, koja je donesena prošle godine, predviđeno je da će do 2020. u turistički sektor biti uloženo sedam milijardi eura, i to u velike turističke objekte na obali i kongresne centre na kontinentu, u privatni smještaj, kampove, nautičke luke i turističke atrakcije – rekao je Branko Bogunović, predstavljajući ulaganja u turizam.

Istu poruku o udruživanju s međunarodnim partnerima inženjerima strojarstva uputio je i Darko Peričić predstavljajući planove ulaganja u hrvatsku željezničku infrastrukturu, pri čemu je HŽ Infrastrukturu nazvao »jednom od perjanica privlačenja sredstava iz EU-ovih fondova«. Osim što je nabrojio sve projekte i iznose predviđene za te projekte, kao moguće rizike njihove provedbe naveo je neusklađenost zakona, s time da se taj problem pokušava rješavati tjedno na najvišoj ministarskoj razini, odnosno na redovitim međuresornim sastancima raznih ministarstava koja su uključena u pripremu investicija. Naglasio je da će u tome poslu biti mjesta za sve inženjerske struke, a kao primjer izvršno odrađenog projekta naveo je primjer projekta zamjene sustava električne vuče na relaciji Moravice – Rijeka u koji su bile uključene hrvatske znanstvene, projektantske, uslužne i izvođačke tvrtke, a o tome iskustvu sada se raspijuju i europske željeznice.

Na okruglome stolu industriju je predstavljao predsjednik Uprave »Končar-Elektroindustrije« Darinko Bago, koji je Hrvatske vode, HŽ Infrastrukturu i HŽ Putnički prijevoz ocijenio »vitalnijim dijelom gospodarstva koji doprinosi investicijskom ciklusu«. Obraćajući se prisutnim dekanima strojarskih fakulteta iz Rijeke, Slavenskog Broda i Zagreba, udijelio im je »pake za završni proizvod« jer prema njegovu iskustvu s fakulteta izlaze »stručnjaci-pojedinci« koji znanjem ne zaostaju za onima koji izlaze s europskih fakulteta, ali koji ne znaju komunicirati ni timski raditi, a što je na otvorenome tržištu jako važno.

/ Imamo dobar, stručan i sposoban kadar, ali moramo razviti svijest o tome da domaća industrija može proizvesti isti proizvod jednake kvalitete kao i stranci, ali da će se angažmanom domaće industrije sačuvati radna mjesta, a to treba biti trajna briga u gospodarstvu – rekao je Bago.

Ministar poljoprivrede Tihomir Jakovina poručio je stotini prisutnih inženjera strojarstva da Vlada RH čini sve da se poveća proizvodnja i otvore nova radna mjesta, ali taj se proces ne može pokrenuti »preko noći«.

Politika sigurnosti HŽ Infrastrukture

/ Piše: Goran Nuić

## Donesena Politika sigurnosti

**Uprava HŽ Infrastrukture (HŽI) je 13. lipnja donijela Politiku sigurnosti HŽ Infrastrukture, opći akt kojim se izražava trajna posvećenost Društva zadržavanju visoke razine sigurnosti i njezinu kontinuiranom razvoju..**

Politika sigurnosti je temeljni element sustava upravljanja sigurnošću pored kojeg, u skladu s člankom 25. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/13), postoje i sljedeći elementi: kvalitativni i kvantitativni ciljevi održavanja i poboljšanja sigurnosti te planovi i postupci Društva potrebni za postizanje tih

ciljeva. Nadalje su navedeni postupci za zadovoljavanje postojećih, novih i promijenjenih tehničkih normi i operativnih standarda ili drugih propisanih uvjeta utvrđenih u Tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-ima). Politika sigurnosti HŽ Infrastrukture predočava se svim zaposlenicima Društva te mora biti dostupna željezničkim prijevoznicima i javnosti.

Za provođenje politike sigurnosti odgovorni su svi zaposlenici Društva, ponajprije kroz propisno izvršavanje dodijeljenih zadaća, dok je rukovodstvo odgovorno za osiguranje uvjeta i sredstava za postizanje ciljeva politike sigurnosti i za nadzor nad aktivnostima za njihovo postizanje.

Politika sigurnosti HŽ Infrastrukture objavljena je u Službenom vjesniku HŽ Infrastrukture broj 9/2014. te na mrežnoj stranici Društva.

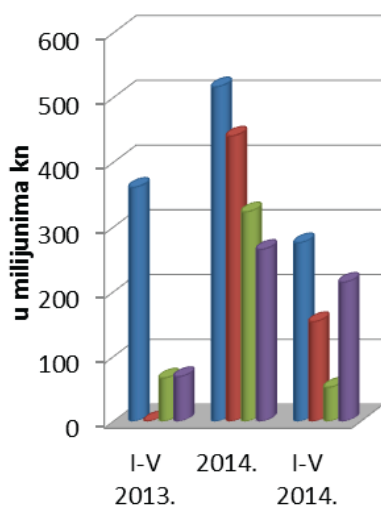
Poslovanje HŽI-a u prvih pet mjeseci 2014.

## Porast ukupnih prihoda

**Društvo HŽ Infrastruktura je u prvih pet mjeseci 2014. ostvarilo ukupne prihode u visini od 694,9 mil. kn, što je za 199,2 mil. kn više u odnosu na isto razdoblje 2013. godine.**

U ukupnim ostvarenim prihodima prihodi iz proračuna RH za održavanje željezničke infrastrukture i regulaciju prometa iznosili su 275,2 mil. kn, što je za 85,7 mil. kn manje u odnosu na prvih pet mjeseci 2013. godine, prihodi iz sredstava proračuna iz trošarina iznosili su 153,4 mil. kn, dok su prihodi od pristupa željezničkoj infrastrukturi iznosili 52 mil. kn i manji su za 14,3 mil. kn ili 21,6 % u odnosu na iste prihode ostvarene u istome razdoblju prošle godine.

Ukupni rashodi iznosili su 498,9 mil. kn, što je za 5,2 mil. kn više u odnosu na isto razdoblje 2013. godine. U ukupnim rashodima materijal i usluge iznosili su 113,8 mil. kn, što je za 39,1 mil. kn više u odnosu na isto razdoblje prošle godine, dok su troškovi radnika iznosili 308,1 mil. kn, odnosno bili su manji za 34,9 mil. kn nego u istom razdoblju 2013. godine.

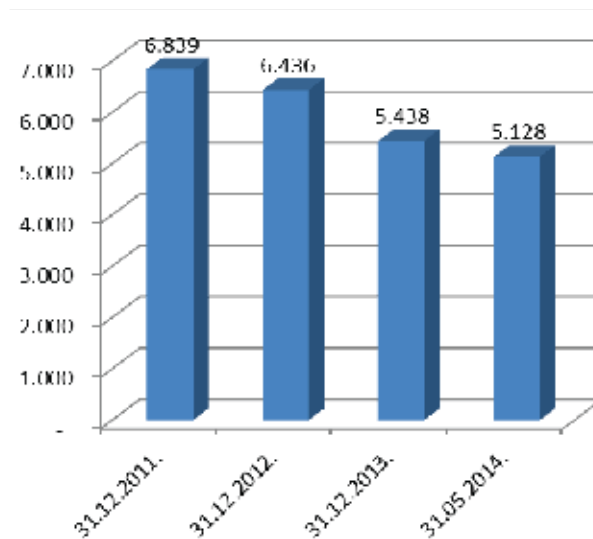


- PRIHODI DRŽAVNOG PRORAČUNA RH za održavanje željezničke infrastrukture i upravljanje želj.prometom
- Sredstva DP-a iz trošarina 20 lipa cijene goriva
- PRIHODI OD PRISTUPA ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI
- OSTALI PRIHODI

Grafikon 1. Grafički prikaz strukture ukupnih prihoda za razdoblje I. – V. 2014. godine

U prvih pet mjeseci 2014. društvo HŽ Infrastruktura ostvarilo je dobit od 196 mil. kn. U istome razdoblju prošle godine ostvarena je dobit u iznosu od dva milijuna kuna.

Broj zaposlenih na dan 31. svibnja 2014. iznosio je 5128, među kojima je 5048 radnika zaposleno na neodređeno vrijeme, a njih 62 na određeno vrijeme (među njima je 61 pripravnik, čiji će rad biti ocijenjen nakon isteka pripravničkog staža te će nakon toga biti donesena odluka o produljenju ili prekidu njihova radnog odnosa). U Željezničkom fondu nalazi se 18 radnika. Uz poticajne otpremnine otišlo je 314 radnika.



Grafikon 2. Grafički prikaz kretanja broja zaposlenih

U razdoblju od siječnja do svibnja 2014. ostvareno je 8,6 mil. vlak kilometara, što je smanjenje od 4,1 % u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Komercijalna brzina putničkih vlakova povećana je za 3,7 % i iznosi 46 km/h, a komercijalna brzina teretnih vlakova smanjena je za 2,3 % u odnosu na isto razdoblje prošle godine i iznosila je 20,7 km/h.

Prosječna bruto I plaća za prvih pet mjeseci ove godine iznosila je 9042 kune, a bez dodataka za rad 8226 kuna.

Zalihe sirovina i materijala na dan 31. svibnja 2014. iznosile su 528,4 mil. kn i bile su veće za 8,6 mil. kn nego na početku godine. U tome zalihe za investicije iznose 375,9 mil. kn.

Obveze prema dobavljačima iznose 290,9 mil. kn, što je za 495,9 mil. kn manje nego na početku godine. Obveze prema vanjskim dobavljačima iznose 157,8 mil. kn, a prema povezanim društvima 133,1 mil. kn.

Dospjele obveze prema dobavljačima iznose 123,3 mil. kn, što je 42,4 % ukupnih obveza prema dobavljačima.

Prosječni dani plaćanja prema dobavljačima iznose 57 dana ili 16 dana manje nego u istome razdoblju prošle godine.

Potraživanja od kupaca iznose 242,5 mil. kn i manja su u odnosu na potraživanja na početku godine za 34,2 mil. kn. Potraživanja od vanjskih kupaca iznose 24,5 mil. kn, a od povezanih društava 218,4 mil. kn. Dospjela potraživanja od kupaca iznose 188,4 mil. kn.

Prosječni dani potraživanja od kupaca iznosili su 107 dana ili 46 dana manje nego u istome razdoblju prošle godine.

U prvi pet mjeseci 2014. godine ostvarene su investicije u vrijednosti 337,8 mil. kn (42,2 % plana razdoblja), što je povećanje za 86,7 mil. kn u odnosu na isto razdoblje prošle godine kada su investicije iznosile 251 mil. kn, odnosno to je 134,5 % ostvarenja u prvih pet mjeseci 2013. godine.

Tablica 1. Prikaz planiranih i ostvarenih investicija u prvih pet mjeseci 2014. po programima i projektima

u tisućama kuna

Redni broj	Opis	Ostvareno I-V 2013.	Plan 2014	Plan I-V 2014.	Ostvareno I-V 2014.	Postotak realizacije 6/5
1	2	3	4	5	6	7
<b>1.</b>	<b>UKUPNO PROGRAMI I PROJEKTI ZA ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU</b>	<b>251.032</b>	<b>2.690.000</b>	<b>801.143</b>	<b>337.751</b>	<b>42,2</b>
<b>1.</b>	<b>Program obnove i osuvremenjivanja pruga od značaja za međunarodni promet</b>	<b>207.053</b>	<b>1.565.240</b>	<b>541.202</b>	<b>249.823</b>	<b>46,2</b>
1.1.	Obnova pruga na koridoru RH 2 (Mediteranski koridor - bivši ogranak Vb)	104.882	678.410	209.658	82.821	39,5
1.2.	Obnova pruge na prometnom pravcu Oštarije/Ogulin -Knin-Split/Zadar/Šibenik	11.281	172.645	64.309	46.421	72,2
1.3.	Obnova pruga na koridoru RH3 (bivši ogranak Vc)	0	34.500	17.000	8.322	49,0
1.4.	Obnova pruga na koridoru RH1 (bivši X koridor)	90.890	674.605	249.655	112.259	45,0
1.5.	Obnova ostalih pruga za međunarodni promet	0	5.080	580	0	
<b>2.</b>	<b>Program obnove i osuvremenjivanja pruga od značaja za regionalni promet</b>	<b>896</b>	<b>110.050</b>	<b>32.737</b>	<b>9.387</b>	<b>28,7</b>
<b>3.</b>	<b>Program obnove i osuvremenjivanja pruga od značaja za lokalni promet</b>	<b>2.208</b>	<b>147.500</b>	<b>48.671</b>	<b>15.316</b>	<b>31,5</b>
<b>4.</b>	<b>Program osuvremenjivanja željezničkog čvorišta Zagreb</b>	<b>9.958</b>	<b>27.488</b>	<b>10.338</b>	<b>6.247</b>	<b>60,4</b>
<b>5.</b>	<b>Program aktivnosti u funkciji razvoja infrastrukture i prometa na mreži kao cjeline</b>	<b>19.435</b>	<b>527.822</b>	<b>139.212</b>	<b>49.055</b>	<b>35,2</b>
5.1.	Informatika	1.012	62.592	22.193	1.856	8,4
5.2.	Željezničko-cestovni prijelazi ( ŽCPR)	5.416	104.900	31.100	14.251	45,8
5.3.	Zaštita okoliša	134	3.900		185	
5.4.	Unapređenje tehnologije i poboljšanje uvjeta rada	4.437	110.540	24.622	11.672	47,4
5.7.	Nekretnine	2.778	38.890	10.697	1.196	11,2
5.8.	Mehanizacija, sredstva i oprema za održavanje, osuvremenjivanje i izgradnju željezničke infrastrukture	0	87.000	600	598	
5.9.	Studijska, investicijska i tehnička dokumentacija	5.658	120.000	50.000	19.297	38,6
<b>6.</b>	<b>Izgradnja novih pruga i kolosijeka</b>	<b>11.482</b>	<b>311.900</b>	<b>28.983</b>	<b>7.923</b>	<b>27,3</b>

Izvor: Razvoj i investicijsko planiranje



Razgovor s Ivanom Bahunom, predsjednikom Uprave Končar-Električnih vozila

## Više od 70 % vrijednosti vlaka je domaće

**Končar-Električna vozila nositelj je projekta gradnje 44 nova niskopodna vlaka za HŽ Putnički prijevoz. Riječ je o doista velikom projektu o kojemu su izvjestili najvažniji međunarodni stručni časopisi. Uz Končar, na gradnji novih vozila bit će angažirani brojni domaći kooperanti. Sve to bio je povod za razgovor s Ivanom Bahunom, predsjednikom Uprave Končar-Električnih vozila.**



/ U kojoj je mjeri projekt rekonstrukcije odnosno modernizacije zastupljen u poslovanju društva Končar-Električna vozila d.d.?

/ Društvo Končar-Električna vozila d.d., do 2006. poznato pod nazivom Končar-Električne lokomotive d.d., jedno je od 19 društava koja čine Grupu Končar, čija je osnovna djelatnost razvoj, prodaja, proizvodnja i ispitivanje električnih vozila te njihovo održavanje u garantnom i poslijegarantnom periodu. U Grupi Končar djeluju i ostala društva koja razvijaju i proizvode opremu za električna vozila.

Društvo Končar-Električna vozila d.d. osnovano je 1970. kao nositelj proizvodnje diodnih električnih lokomotiva po ASEA-ovoj licenci za bivše Jugoslavenske željeznice, kojima je isporučeno više od 200 lokomotiva proizvedenih na temelju suradnje tvrtki u bivšoj državi. Na temelju bilateralnih sporazuma Rumunjskim željeznicama isporučeno je 130 diodnih lokomotiva. Ubrzo nakon toga nekoliko tvrtki u bivšoj državi zajedno je na platformi diodnih lokomotiva počelo razvijati tiristorske električne lokomotive čiji je prototip dovršen 1981. Za potrebe ŽTP-a Zagreb isporučeno je 16 tiristorskih lokomotiva današnje serije HŽ 1142, a ugovori o daljnjoj isporuci tih lokomotiva otkazani su zbog rata u Hrvatskoj i BiH. Sredinom devedesetih godina prošloga stoljeća Končar uspijeva stvoriti originalna rješenja u modernizaciji diodnih lokomotiva pomoću kojih lokomotive postaju tiristorske. Tada je to bilo i u svijetu jedinstveno rješenje tako složene rekonstrukcije električnih lokomotiva, koje se kasnije masovno apliciralo na tržištu. Do 2010. na taj je način rekonstruirano više od 120 lokomotiva koje danas voze na prugama u Hrvatskoj, BiH, Srbiji, Makedoniji, Rumunjskoj, Bugarskoj i Turskoj. U 2002. započeta je izgradnja suvremenoga 100-postotnoga niskopodnog tramvaja, te je Končar do 2010., kao voditelj konzorcija CROTRAM, u čijem je sastavu tada bio TŽV »Gredelj«, isporučio 142 tramvaja za Grad Zagreb. Također, Končar je sa ZET-om dogovorio i održavanje voznog parka niskopodnih tramvaja.

U Končaru se 2005. počinje s izvedbom suvremenoga niskopodnog elektromotornog vlaka. Sva tipska ispitivanja za taj prvi vlak

naručen za Željeznicu Federacije BiH provedena su na poligonu u Češkoj, a na hrvatskim, bosanskim i češkim prugama provedena su daljnja ispitivanja tijekom 2009. i 2010. Godine 2011. HŽ Putničkom prijevozu isporučena su dva prototipa niskopodnoga elektromotornog vlaka za regionalni i gradsko-prigradski prijevoz u čijoj je proizvodnji, prema našoj dokumentaciji, sudjelovao i TŽV »Gredelj«. Također, Končar je prototip niskopodnog dizel-električnog vlaka za regionalni prijevoz, što ga je TŽV »Gredelj« 2012. isporučio HŽ Putničkom prijevozu, razvio i opremio s elektroničkim pretvaračima glavnog pogona i pomoćnim napajanjem te sustavom upravljanja. Dana 30. siječnja 2014. s HŽ Putničkim prijevozom sklopili smo ugovor o isporuci 32 elektromotorna i 12 dizel-električnih vlakova.

/ Kakva su iskustva Končar-Električnih vozila na području novogradnje?

/ Osim prethodnih iskustava u serijskoj proizvodnji lokomotiva, Končar je kao voditelj konzorcija CROTRAM-a u s tehnološkog aspekta bio odgovoran za razvoj i proizvodnju 100-postotnoga niskopodnog tramvaja za Grad Zagreb. Tehničku odgovornost za vozilo i njegove podsustave te vanjsko i unutarnje oblikovanje u cijelosti je preuzeo Končar, dok je TŽV »Gredelj« bio odgovoran za razvoj i ispitivanje metalne konstrukcije sanduka. Glavna sofisticirana oprema kao što su elektronički pretvarači glavnog pogona i pomoćnih napajanja, vučni motori, mikroprocesorski sustav upravljanja, uključujući hardver i softver, razvijani su i proizvedeni u Končaru. Sva okretna postolja, osim onih za 42 početna tramvaja, proizvedena su u Končaru. Končar je izvodio završnu montažu i ispitivanja te isporučivao od tri do pet tramvaja mjesečno, dok je TŽV »Gredelj«, uz već spomenutu proizvodnju sanduka, radio na montaži dijela opreme i interijera.

/ Još nedavno vladalo je stajalište da hrvatska poduzeća nisu sposobna proizvesti sofisticirani proizvod kao što je to vlak. No, i Končar i Gredelj izradili su svoje prototipove vlaka. HŽ Putnički prijevoz naručio je od Končara 44 vlaka. Što taj posao znači za Končar i kakav je njegov učinak na hrvatsko gospodarstvo u cjelini?

/ Niskopodni tramvaj i niskopodni elektromotorni vlak su vrlo složeni visokotehnološki proizvodi koje danas u Europi i u svijetu mogu ponuditi tek neke od velikih tvrtki. Prototipovi niskopodnih elektromotornih vlakova za regionalni i gradsko-prigradski prijevoz HŽ Putničkog prijevoza rezultat su razvoja tehnologija u Končaru. Osim vozila kao sustava, uključujući dinamiku vožnje i sigurnost od iskliznuća, te vanjskog i unutarnjeg oblikovanja, u Končaru su razvijani glavni podsustavi kao što su okretna postolja, sanduk, sustav vuče, sustav upravljanja i slično. Veći dio opreme razvijen je i proizveden u društvima Grupe Končar, dok se ostali dijelovi opreme proizvode u Hrvatskoj prema našoj dokumentaciji i u skladu s našim zahtjevima. Od drugih tvrtki kupujemo samo onu opremu i komponente koji se ugrađuju kao standardni proizvodi za željeznička vozila.

Prototip niskopodnoga dizel-električnog vlaka izrađen je u TŽV »Gredelj« u suradnji s Končarom. TŽV »Gredelj« proizveo je i opremio sanduk vlaka, dok je od Siemens-a kupljeno kompletno okretno postolje. Končar je razvio i isporučio elektroničke pretvarače glavnoga pogona i pomoćnih napajanja te sustav upravljanja (hardver i softver), uključujući i svu opremu za upravljačnicu. Končar je također dostavio podloge za izradu shema djelovanja i električne instalacije, a zajednički stručni tim proveo je sva potrebna ispitivanja u svrhu dobivanja uporabne dozvole te stavljanja vlaka u pogon. Nažalost, TŽV »Gredelj« nije platio Končaru veći dio troškova za isporučenu opremu i izvršene usluge, a naplata je ostala upitna zbog činjenice da se u TŽV-u »Gredelj« upravo provodi stečajni postupak. Proizvodnja 44 niskopodna vlaka za potrebe HŽ Putničkog prijevoza znači siguran izvor prihoda i jamči zaposlenost velikog broja radnika u Končaru i drugim hrvatskim tvrtkama u slijedećih nekoliko godina.

Osim toga, za Končar je to jako važna referenca radi sudjelovanja na novim tržištima.

**/ Jesu li osigurana potrebna financijska sredstva i iz kojih izvora?**

/ U ugovoru sklopljenom između HŽ Putničkog prijevoza i Končar-Električnih vozila predviđena je izgradnja vlakova u dvije faze. U prvoj bit će proizvedeno 20 elektromotornih vlakova i jedan dizel-električni vlak, a u drugoj fazi 12 elektromotornih i 11 dizel-električnih vlakova. Financijska sredstva za prvu fazu osigurana su kreditnim sredstvima dobivenima od Hrvatske banke za obnovu i razvoj (HBOR), a sredstva namijenjena za financiranje druge faze pokušavaju se naći jer se Vlada RH obvezala na proizvodnju sva 44 vlaka.

**/ Končar je do sada sagradio tri elektromotorna vlaka, i to jedan za BiH i dva vlaka za regionalni i gradsko-prigradski prijevoz u Hrvatskoj. Jesu li novi vlakovi slični prethodnima ili su rezultat inovativnijih rješenja?**

/ Prototipovi niskopodnih elektromotornih vlakova za regionalni i gradsko-prigradski prijevoz HŽ Putničkog prijevoza izvedeni su pre-



ma tehničkome rješenju prvog vlaka za Željeznicu Federacije BiH, pri čemu su usvojeni i posebni zahtjevi HŽ Putničkog prijevoza u skladu s europskim normama. Razlike između prototipne i serijske izvedbe vlaka su minimalne, a rezultat su iskustva u eksploataciji prototipnih vlakova u HŽ Putničkom prijevozu te usvojenih europskih normi.

**/ TŽV »Gredelj« je ranije bio nositelj izvedbe prototipa dizel-motornog vlaka. Hoće li novi vlak, čiji je izgradnju dizel-motornog vlaka preuzeo Končar, imati ista rješenja ili će biti znatnijih promjena?**

/ Prototipovi elektromotornih i dizel-električnih vlakova imaju različite koncepcije. Končarov vlak ima četverodijelni zglobni pogon s tzv. Jacobsovim postoljem, a Gredeljev dizel-električni vlak je trodijelna kompozicija s klasičnim postoljem. Osim toga, Gredeljev vlak nije udovoljio zahtjevanim karakteristikama zbog neusklađenosti snage pogona i neočekivano velike mase vlaka. HŽ Putnički prijevoz je u međuvremenu promijenio svoje zahtjeve po pitanju kapaciteta i tehničkog rješenja s namjerom da se dizel-električni i elektromotorni vlakovi uspiju unificirati u što većoj mjeri. U skladu s time, novi dizel-električni vlakovi izvedeni su iz elektromotornih, uz neophodne promjene sustava za napajanje. Od električnih vlakova kraći su za jedan srednji modul, dok su pogonska i slobodna postolja, oprema interijera i eksterijera, upravljačnice, kao i većina električne opreme ostali isti, čime su omogućeni znatno učinkovitije i jeftinije održavanje te veća sigurnost vlakova u prometu.

**/ Koji su vaši domaći i inozemni partneri u gradnji vlakova?**

/ Osim društava iz Grupe Končar, koja na temelju naših zahtjeva sama razvijaju i proizvode opremu za električna vozila, veliki broj domaćih tvrtki proizvodi opremu koja nam je potrebna, primjerice Elektrokem i Brkić izumi, odnosno proizvodi opremu prema našoj dokumentaciji poput Sumate Bermana i Plastike. Pogonska i slobodna okretna postolja proizvodimo sami. Metalna konstrukcija sanduka za prva dva elektromotorna vlaka proizvedena je prema našoj dokumentaciji u RŽV-u Čakovec, dok je u TŽV-u »Gredelj« konstrukcija za jedan vlak proizvedena prema našoj dokumentaciji i s našim vlastitim uređajima izrađenima u RŽV-u Čakovec. Iako smo u početku pregovarali s TŽV-om »Gredelj« u stečaju i vezi s proizvodnjom metalnih konstrukcija sanduka, zbog postojećeg rizika uslijed provođenja stečajnog postupka u TŽV-u Gredelj, odlučili smo proizvodnju sanduka za serijsku izvedbu povjeriti i tvrtkama RŽV Čakovec i ZM-Vikom. Od vanjskih tvrtki VOITH, KNORR, IFE, SKF, Contitech i Secheron kupujemo opremu i komponente koje ugrađujemo kao standardne proizvode za željeznička vozila.

**/ Koliko je i koje domaće opreme, osobito one sofisticirane, ugrađeno u vlakove?**

/ Više od 70 % vrijednosti vlaka realizirano je u Hrvatskoj. Najvažniji hrvatski sofisticirani proizvodi su elektronički pretvarači glavnog pogona i pomoćnih napajanja, vučni transformatori, vučni motori, mikroprocesorski sustav upravljanja i zaštita, sustav informiranja putnika, videonadzor i slično. Pogonska i slobodna okretna postolja naš su vlastiti proizvod, a metalna konstrukcija sanduka prema našoj dokumentaciji te oprema interijera i eksterijera proizvode se u hrvatskim tvrtkama.

**/ Koliko je radnika zaposleno u Končar-Električnim vozilima i koji profili stručnih kadrova dominiraju?**

/ Končar-Električna vozila, ovisno o intenzitetu proizvodnje, ima 250 do 350 zaposlenika, među kojima je pedesetak strojarskih i elektrotehničkih inženjera zaposlenih u poslovima razvoja. Osim

njih, u Grupi Končar zaposleno je još oko 200 inženjera i 700 radnika u proizvodnji opreme za vozila, a neki među njima imaju zvanje magistara i doktora znanosti.

**/ Hrvatske željeznice od osamostaljenja hrvatske države nisu naručile ni jednu novu lokomotivu, dok istodobno u regiji vozi puno vaših lokomotiva. Može li Končar planirati i ostvariti nove poslove na tome području?**

/ U slučaju da se iskaže interes i potreba odnosno da se naruče znatnije količine, Končar može na temelju iskustava i već razvijenih tehničkih rješenja za niskopodne vlakove u vrlo kratkome roku razviti i sagraditi te po konkurentnim tržišnim uvjetima hrvatskim željezničkim tvrtkama isporučiti nove univerzalne višesustavne lokomotive, koje svojim tehničkim svojstvima mogu u cijelosti udovoljiti traženim zahtjevima

**/ Zagrebački niskopodni tramvaj sagradili ste u suradnji s TŽV-om Gredelj. Iako tramvaj u Zagrebu uspješno vozi, pokušaj njegove prodaje u inozemstvu nije bio tako uspješan. Postoji li zanimanje međunarodnih prijevoznika za kupnju vlakova koje gradite za HŽ Putnički prijevoz?**

/ Niskopodni tramvaji i niskopodni vlakovi su Končarovi novi proizvodi s kojima izlazimo na tržište. Unatoč tome što je veći broj prijevoznika iskazao zanimanje za nove tramvaje, a kod nekih od njih, primjerice u Helsinkiju i Sofiji, provedena su i uspješna testiranja u redovitoj eksploataciji, te sudjelovanju na objavljenim natjecanjima na kojima smo udovoljavali svim tehničkim zahtjevima, bili smo uglavnom isključeni zbog formalnih razloga. Neki od razloga koje su navodili su da ne posjedujemo tražene reference u Europskoj uniji, dok su natjecaji na kojima smo udovoljili kao najpovoljniji ponuđači čak bili poništavani. U međuvremenu, u svrhu proširenja ponude i na drugim tržištima, razvili smo opremu i izradili idejna rješenja niskopodnih tramvaja za razne širine kolosijeka (1435 i 1524 mm), za razne napone napajanja (600 i 750 VDC), kao i za prošireno temperaturno područje. Osim izravnog isporučivanja tramvaja, nudimo i lokalnu proizvodnju s isporukom vitalne opreme. Uvjereni smo da ćemo, uz sinergiju politike i gospodarstva, uspjeti realizirati i plasirati te proizvode na stranim tržištima.

**/ Mogu li Končar-Električna vozila samostalno poslovati na inozemnim tržištima ili je neophodna suradnja s nekim od tzv. strateških partnera?**

/ Končar ima iskustva na stranim tržištima, i samostalno i sa stranim partnerima kroz razne oblike suradnje, ovisno o konkretnim slučajevima. Grupa Končar već dugi niz godina više od polovine svojih prihoda ostvaruje na stranim tržištima.

Međunarodni projekt »Dravis 3«

## Zajednička vježba zaštite i spašavanja

**U sklopu međunarodnog projekta »Dravis 3« na željezničkome mostu u Botovu 4. srpnja održana je zajednička vježba zaštite i spašavanja osoba i imovine. Cilj projekta, sufinanciranog EU-ovim sredstvima, jest jačanje i teritorijalno proširenje prekogranične suradnje Hrvatske i Mađarske u zajedničkome planiranju upravljanja katastrofama te uvježbavanje koordinacije.**



U vježbi u kojoj se simuliralo istjecanje amonijaka iz željezničke cisterne pored željezničkog mostu u Botovu, zapaljenje motora putničkog vlaka na mostu te evakuacija putnika iz vlaka uz pružanje pomoći unesrećenima sudjelovalo je više od 200 sudionika iz Hrvatske i Mađarske. Vježbu je koordinirao Stožer zaštite i spašavanja Koprivničko-križevačke županije, koja je ujedno bila domaćin. Uz njih, u vježbi su sudjelovale specijalne postrojbe MUP-a, Udruga zaštite, pomoći i spašavanja na vodama Koprivničko-križevačke županije, profesionalne i dobrovoljne vatrogasne postrojbe iz više županija, specijalne postrojbe Državne uprave zaštite i spašavanja, članovi Crvenog križa, Zavoda za hitnu medicinsku pomoć, Hrvatske gorske službe spašavanja i Hrvatskih voda te ronionci.

Prije početka vježbe sudionike i medije pozdravili su zapovjednik Stožera zaštite i spašavanja Ivan Pal, koordinator i stručni suradnik zaštite i spašavanja Koprivničko-križevačke županije Stjepan Behin, križevačko-koprivnički župan Darko Koren, ma-

đarski predstavnik, ravnatelj Državne uprave zaštite i spašavanja Jadran Perinić.

U prvom djelu vježbe na željezničkom mostu preko rijeke Drave kod Botova prikazani su simulacija istjecanja opasnih tvari odnosno amonijaka iz željezničke cisterne, sanacija terena te simuliranje zapaljenja motora dizel-motornoga putničkog vlaka na samom mostu. U skladu s Operativnim planom zaštite i spašavanja HŽ Infrastrukture, koji je sastavni dio Županijskog operativnog plana, u vježbi su sudjelovali HŽ Infrastruktura, HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz.



/ Vježba je u potpunosti pokazala spremnost i uvježbanost svih sudionika uz pouzdan sustav komunikacije i pridržavanje mjera zaštite na radu, zaštite od požara i ostalih mjera sigurnosti. Osim što je vježba održana u skladu sa zakonskim propisima, to je ujedno najbolji način odnosno jamstvo za sigurno i uspješno djelovanje u stvarnim situacijama – izjavio je Franjo Hiržin, direktor Regionalne jedinice Sjever HŽ Infrastrukture.

Dragutin Havaić iz Prometnog sektora Koprivnice sudjelovao je u radu Povjerenstva toga međunarodnog projekta i u provedbi vježbe, Poslovi zaštite okoliša i zaštite od požara, Željka Sokolović i Hrvoje Fabijanić sudjelovali su u provedbi projekta, a Lovro Tirić iz Odjela zaštite na radu HŽ Infrastrukture upoznao je sudionike s propisima zaštite na radu koje su primijenjeni tijekom vježbe.

Drugi dio međunarodnog projekta »Dravis 3« održan je u Legradu, na ušću Mure i Drave. Tom prilikom simuliralo se sprečavanje vodnog vala, mobilizacija sustava za obranu od poplava, preventivno šticeenje objekata od prodora vode te spašavanje osoba.

/ Piše: Danijel Katičin  
/ Foto: Danijel Katičin

## Protupožarni vlak u Kaštel Starom

**Plan i program posebnih mjera zaštite od požara HŽ Infrastrukture se ove, kao i prethodnih godina, primjenjuje od 1. lipnja do 30. rujna. Plan dijeli HŽ-ove pruge na pruge visoke požarne ugroženosti, u koje spadaju pruge u obalnome području, te na pruge niske požarne ugroženosti, u koje spadaju sve ostale pruge.**

U pruge visoke požarne ugroženosti spadaju pruge DG – Metković – Ploče, Oštarije – Knin – Split (dionice Knin – Split, Zrmanja – Prljevo i Plavno – Oton), Knin – Zadar, Perković – Šibenik, Zagreb GK – Kar-

lovac – Rijeka (dionica Plase – Rijeka), Škrležvo – Bakar, Rijeka – Šapjane – DG (dionica Rijeka – Jurdani) i DG – Buzet – Pazin – Pula (dionice Lupoglav – Borut i Kanfanar – Pula).

Planom su propisani formiranje i dežurstvo na protupožarnome vlaku, predviđena su mjesta na kojima stoje bačve s vodom i pijeskom te su točno propisani postupci preventivnoga pojačanog održavanja vozila i pojačanog nadzora nad pojedinim postrojenjima kao potencijalnim žarištima požara. Program posebnih mjera predviđa i pojedinačna zaduženja sekcija, služba i odgovornih pojedinaca za pojedine segmente preventivnoga djelovanja te načine dojave požara. Dojavu požara područna operativa obvezna je odmah pro-



slijediti Jedinstvenome operativno-komunikacijskom centru (Centru 112) i dežurnim radnicima Službe zaštite od požara u Splitu i Rijeci. Područna operativa mora voditi i pismenu evidenciju na temelju dojava.

Preventivne mjere usmjerene na sprječavanje izbijanja požara u pružnome pojasu su košenje i uklanjanje trave, uklanjanje suhog šiblja, granja, drveća te drugih lakozapaljivih materijala, mehaničko čišćenje pružnog pojasa te kemijsko tretiranje.

U blizini dojavno-motriteljskoga mjesta u Perkoviću i Sukošanu u uz prugu DG – Metković – Ploče postavljene su bačve s vodom i pijeskom.

Za potrebe gašenja požara uz prugu na nepristupačnim pružnim dionicama Split Predgrađe – Perković koristi se protupožarni vlak koji je od 1. lipnja do 30. rujna stacioniran u kolodvoru Kaštel Stari.

Protupožarni vlak je pružno vozilo na čijem je platou smještena visokotlačna vatrogasna pumpa s opremom potrebnom za gašenje požara te cisternom za vodu kapaciteta 2400 litara. Za formiranje i opremanje protupožarnog vlaka zaduženi su Služba zaštite od požara i Nadzorno središte Split. Posadu protupožarnog vlaka čine vozač pružnoga vozila i trojica vatrogasaca. Vozač pružnoga vozila je Ivica Dražić, zaposlenik građevinskog sektora Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Jug. On je na protupožarnome vlaku od 7.00 do 19.00 sati, a nakon toga je vozač Sergio Pribudić u pasivnome dežurstvu. Trojicu vatrogasaca, koji čine posadu vlaka, osigurava Služba zaštite od požara, i to na temelju ugovora s DVD-om Kaštela iz Kaštel Starog. Voditelj tima je Dino Penić, a vatrogasci na protupožarnom vlaku su Josip Radunić i Tomislav Pašalić koji svakodnevno dežuraju od 8.00 do 19.00 sati, a poslije su u pripravnosti te djeluju po pozivu.

Protupožarni vlak izlazi na prugu radi gašenja eventualnoga požara ili kontrole pružnoga pojasa uz odobrenje prometnika te ima prednost ispred svih drugih vlakova. U dogovoru s prometnikom i dispečerom, voditelj protupožarnog vlaka kreće na intervenciju koja je najčešća na mjestima udaljenima sedam-osam minuta vožnje od kolodvora Kaštel Stari.

/ Intervencije se najčešće očekuju po najavi teretnih vlakova, pogotovo ako su u sastavu kompozicije vagoni za prijevoz rasutog tereta mađarske ili rumunjske proizvodnje zbog neispravnosti kočnog sustava. Požari od iskrenja kočnih umetaka događaju se i pri prolasku drugih vlakova, ali u manjoj mjeri.

Uvođenje mjere obveznog hlađenja od 15 minuta u kolodvoru Perković za teretne vlakove i mjera ograničenja maksimalne brzine na 40 km/h za sve vlakove bitno su smanjile učestalost požara – objašnjava Ivo Hekman, inženjer zaštite od požara. Zajedno s Dragom Roguljem, glavnim inženjerom zaštite od požara, Hekman je zadužen za provedbu preventivnih mjera zaštite od požara na području odgovornosti Regionalne jedinice Jug te za pojačani nadzor isprav-

nosti električnih, plinskih i gromobranskih instalacija, stabilnih sustava za dojavu i gašenje požara, hidrantskih mreža i vatrogasnih aparata za gašenje početnih požara u objektima HŽ Infrastrukture.

Protupožarni vlak prvi je put uveden u promet 1997. godine, a do tada su vatrogasci dežurali uz prugu. Lociran je u Kaštel Starom jer je to završetak dionice duge 11 km koja ima najveći pad terena od svih pruga visoke požarne ugroženosti (25 promila) s početkom u Labinu Dalmatinskom, do kojeg im treba od 15 do 20 minuta vožnje.

Najveći broj požara, unatoč obveznom uništavanju korova i niskog raslinja, uklanjanju suhog šiblja, granja, drveća i drugih lakozapaljivih materijala te košenju i uklanjanje trave, izbija na tome terenu, najčešće zbog iskrenja prilikom kočenja teretnih vagona.

Drago Ivanković, rukovoditelj Poslova zaštite okoliša i zaštite od požara HŽ Infrastrukture, o tom problemu kaže:

/ Ove godine napravljen je velik pomak pa možemo reći da su se napokon počela čistiti ta susjedna, što privatna, što javna zemljišta. Do sada je najbolja suradnja na području čišćenja zemljišta uz prugu ostvarena s Hrvatskim šumama.

S Hrvatskim šumama HŽ Infrastruktura ima sklopljen i ugovor o podjeli troškova za motritelje na osmatračnicama Plano i Malačka na Kozjaku i Debeljak kraj Sukošana na zadarskome području. I s kontrolnog tornja u Zračnoj luci Resnik često se pojavljuje obavijest o požaru na dionici od Labina Dalmatinskog do Kaštel Starog.

Zahvaljujući kišnijem početku ljeta, kaštelanski protupožarni vlak je za sada imao smu jednu veću intervenciju, i to 8. lipnja na navedenoj kritičnoj dionici kada su iskre koje su nastale prilikom kočenja teretnog vlaka 60341 zapalile suhu travu. Ta intervencija protupožarnog vlaka s posadom trajala je malo dulje od sat vremena pa je opožareno samo dvije i pol tisuće kvadratnih metara suhe trave i manjim dijelom borove šume.

Program aktivnosti u provedbi posebnih mjera zaštite od požara od interesa za Republiku Hrvatsku za 2014. predviđa povezivanje i koordinirano djelovanje svih sudionika u provedbi aktivnosti zaštite od požara pa zato direktor Regionalne jedinice Jug Slavko Šerić sa suradnicima održava redovite sastanke s jedinicama lokalne samouprave te s predstavnicima Hrvatskih šuma i Državne uprave za zaštitu i spašavanje u svrhu uspostavljanja prilagodljivoga i modernoga vatrogasnog sustava u skladu s potrebama za brzim i mobilnim reagiranjem na akcidente.

Na području Grada Kaštela djeluju tri dobro organizirana dobrovoljna vatrogasna društva s kojima HŽ Infrastruktura surađuje u pripremi vatrogasne sezone. Pružne građevine kose i uklanjaju travu, suho šiblje, granje, drveće te drugi lakozapaljivi materijal te mehanički čiste pružni pojas za HŽ Infrastrukturu, najčešće u svibnju i lipnju. Kemijsko tretiranje pružnog pojasa na dionici Labin Dalmatinski – Kaštel Stari ove je godine obavljeno ručno jer kemijski vlak u vlasništvu RVR-a nije u funkciji.

Posebna se pozornost posvećuje privatnim zemljištima koja graniče s pružnim pojasom, osobito na području Grada Kaštela, koja se dugo gotovo uopće nisu čistila te su bila plodno tlo za izbijanje požara. Posljednjih godina Županija u svojim godišnjim odlukama o poljoprivrednome zemljištu u jednoj od točaka zabranjuje sadnju kultura koje se ljeti suše na točkama dodira privatnih posjeda s pružnim pojasom. Posebna pozornost kod kemijskog tretiranja posvećena je područjima dodira pružnog pojasa s maslinicima i drugim poljoprivrednim kulturama, kao i činjenici da se u blizini nalazi vodozaštitno područje. Sredstva predviđena za tu namjenu su ograničena pa dobro uhodanoj ekipi protupožarne zaštite i posadi protupožarnog vlaka treba poželjeti puno sreće u sezoni 2014. i što manje razloga za intervencije.

Oklopni vlak »HOV Split 1«

## Premještanje u kolodvor Split Predgrađe

**Dana 27. lipnja oklopni vlak »HOV Split 1« premješten je iz brodogradilišta Brodosplit na kolosijek željezničkoga kolodvora Split Predgrađe.**



Oklopni vlak »HOV Split 1« u vlasništvu HŽ Infrastrukture, odnosno Hrvatskoga željezničkog muzeja, upisan je pod inventarnim brojem 452 u Zbirku željezničkih vozila i dijelova te je registriran kao kulturno dobro pri Ministarstvu kulture Republike Hrvatske. Na temelju odluke Ministarstva kulture RH nalazi se i na Listi zaštićenih kulturnih dobara. Oklopni vlak čine dizel-električna lokomotiva serije HŽ 2 062 045 i dva četveroosovinska teretna vagona koji su na temelju Odlu-

ke Uprave Hrvatskih željeznica 10. svibnja 2006. preuzeti u Zbirku Hrvatskoga željezničkog muzeja. Prema odredbama Ugovora o čuvanju i izlaganju muzejske građe što su ga 27. lipnja 2006. potpisali tadašnji predsjednik Uprave HŽ-Hrvatskih željeznica i direktor Brodosplita-Brodogradilišta, preuzet je na čuvanje i izlaganje na vanjskome izložbenom prostoru u krugu brodogradilišta jer je ondje i postavljen oklop. Tijekom 2013. vlasnik tvrtke Brodosplit-Brodogradilište postala je tvrtka DIV GROUP, Brodograđevna industrija Split koja je početkom 2014. izrazila želju o raskidu Ugovora o čuvanju i izlaganju oklopnog vlaka te je dopisom od 7. svibnja zatražila da ga se preseli na novu lokaciju. O svemu tome obaviješteni su je vlasnik HŽ Infrastruktura, odnosno Hrvatski željeznički muzej, i Ministarstvo kulture RH. Konzervatorski odjel u Splitu pri Upravi za zaštitu kulturne baštine Ministarstva kulture donio je 19. svibnja odluku kojom se dopušta premještanje oklopnog vlaka te odobrava njegovo izlaganje na željezničkom kolodvoru Split Predgrađe. U skladu s tom odlukom, dana 27. lipnja 2014. organizirano je i izvedeno njegovo premještanje na novu lokaciju.

Premještanje je povjerenjeno tvrtki Remont i proizvodnja željezničkih vozila d.o.o. iz Slavanskog Broda, koja je to izvela uz svestrani angažman HŽ Putničkog prijevoza i Održavanja vagona te predstavnik HŽ Infrastrukture, Hrvatskoga željezničkog muzeja, Konzervatorskog odjela u Splitu te DIV GROUP-e.

Braniteljske udruge

## Potpisan Ugovor

**Uprava HŽ Putničkog prijevoza je 14. srpnja potpisala Ugovor o međusobnim pravima i obvezama s Udrugom branitelja Domovinskog rata HŽ-a Rijeka, Udrugom branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a i Udrugom branitelja Domovinskog rata HŽ Vuče vlakova.**



Tim se ugovorom HŽ Putnički prijevoz obvezuje da će članovima udruga i njihovim podružnicama omogućiti djelovanje u funkciji zaštite prava radnika u skladu s aktima HŽ Putničkog prijevoza, zakonskim propisima i odredbama ugovora. Uprava HŽ Putničkog prijevoza predstavnicima braniteljskih udruga osigurati će redovite informacije o svim odlukama važnima za položaj članova, a osobito o odlukama o promjeni organizacije i uvođenju novih tehnologija koje za posljedicu imaju privremeni ili trajni prestanak potreba za radom radnika, kao i pružati ovlaštenom predstavniku Udruge informacije u vezi s ostvarivanjem i zaštitom prava radnika članova udruga. Isto tako, Uprava će osigurati pomoć u radu udruga o

ostvarivanju prava radnika članova udruga putem stručnih službi HŽ Putničkog prijevoza, osobito kod psihološke pomoći i socijalne zaštite.

Uz ostale odredbe Ugovora koji je zaključen do 31. prosinca 2015., u skladu s financijskim mogućnostima Uprava će radnicima članova udruga omogućiti različite vidove pomoći.

Potpisivanju Ugovora bili su nazočni Uprava HŽ Putničkog prijevoza, predsjednici braniteljskih udruga Jozo Starčević (Udruga branitelja Domovinskog rata HŽ-a Rijeka), Siniša Mastelić (Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a) i Dražen Kranjčević (Udruga branitelja Domovinskog rata HŽ Vuče vlakova), kao i ostali predstavnici braniteljskih udruga.

/ Piše: Ivana Čubelić  
/ Foto: Ivana Čubelić



Pomoć poplavljenim područjima

## Šibenčani ugostili djecu iz Slavonije

**Djeca iz poplavom stradalih naselja Gunje i Rajeva Sela gostovala su na Međunarodnom dječjem festivalu u Šibeniku. Akciji »Zdravo maleni« pridružio se i HŽ Putnički prijevoz koji je organizirao besplatan prijevoz djece, a konduktor Rade Perković dvoje je djece ugostio u svome domu.**



Na šibenske kolodvoru djecu su 26. lipnja u večernjim satima dočekale obitelji, koje su im bile domaćini, i predstavnici Međunarodnog dječjeg festivala (MDF), koji se održavao od 21. lipnja do 5. srpnja. Vlakom iz Županje u Šibenik je stiglo 128-ero djece viših razreda OŠ Stjepana i Antuna Radića iz Gunje i područne škole iz Rajeva Sela i njihovih učitelja.

Ugošćivanje djece iz Slavonije i akciju »Zdravo maleni« potaknuo je glumac Šibenskoga narodnog kazališta Jakov Bilić, koji je o tome rekao:

/ Mnogi pomažu u poplavi stradanim područjima na različite načine, a mi glumci odlučili smo im darovati ono što mi radimo – kazališne predstave i veselje koje pruža MDF.

Djeca su uživala u predstavama MDF-a, sudjelovala u festivalskim radionicama i obišla šibenske znamenitosti, akvarij i Nacionalni park Krka. Uz to, djeca su se kupala na šibenskoj plaži Banj, na kojoj su bile organizirane razne igre poput malog nogometa, granitara, puzanja konopa i odbojke na pijesku, a za djecu neplivače i mala škola plivanja. Svakoga festivalskog dana od 9.00 sati do nakon ponoći prostor s novinarima dijelilo je 70-ero djece, koja su zajedno s mentorima učila novinarske vještine, stvarala prve novinske tekstove i radijske priloge. Dječja filmska ekipa iz Gunje snimila je 80-ak dokumentarnih filmova, od kojih su mnogi nagrađivani, a šibenskoj publici prikazali su kratki dokumentarac o strahotama poplave koja ih je zadesila. Tijekom boravka djeca su snimala dokumentarni film o posjeti MDF-u, koji će montirati nakon što za to budu stvoreni uvjeti u njihovu selu.

Među 90 obitelji koje su ugostile djecu bio je i konduktor Rade Perković iz Ražina, zaposlenik HŽ Putničkog prijevoza. Nakon dolaska djece na kolodvor Perković je rekao:

/ Pratimo ovu katastrofu koja se dogodila u Slavoniji. Ljudi će obnavljati kuće i djeca će im samo smetati. Djeca kod mene, ako to žele, mogu biti 15, pa i više dana. To ne bi bio problem, a ja ću, ako treba, uzeti godišnji odmor i svaki dan voditi ih na kupanje. To ionako radim svako ljeto za svoje šestero unučadi koji imaju od 7 do 12 godina. Sad će svi imati priliku družiti se.

Rade i supruga Radojka ugostili su i sedmero mladih kada se u Šibeniku održavao Susret hrvatske katoličke mladeži.

/ Normalno je da čovjek pomogne. Otkako se ovo događa, u nekoliko smo navrata nosili odjeću u Caritas. Više puta zvali smo i humanitarni telefon. Kada pomislim da su tim malim Slavoncima *dide* i *babe*, majke i očevi morali bježati iz svojih kuća za vrijeme rata, a sada i oni to moraju zbog poplave, kako im čovjek ne bi pomogao



ako može. Najviše me pogodilo što su djeca doživjela i proživjela u poplavi.

Gunja je puno propatila u ratu, a sad i ta poplava. Odlučio sam pomoći toj djeci da im malo olakšam strahote koje su proživjeli. Kod mene su bila dva dječaka koja su završila 6. razred. Sjetio sam se i kako smo teško živjeli kada sam ja bio mali. Ne daj Bože nesreće nikome, ali odgajan sam tako da volim pomagati drugima u nevolji koliko god to mogu. Dok god budem mogao, pomagat ću djeci.

Jedan od dvojice dječaka, Leo, doći će nam i nakon 20. srpnja. Čekam samo da mi kći rodi i da vidimo kakva će biti situacija, a onda nam opet dolazi mali Leo. Djeca su se prekrasno družila, vodili smo ih i na kupanje i uživala su. I djeca i mi stalno se čujemo s obiteljima iz Gunje. Vjerujem da će boravak u Šibeniku djeci ostati u nezaboravnome sjećanju – rekao je g. Perković.

U povodu sudjelovanja u akciji »Zdravo maleni« HŽ Putnički prijevoz primio je i zahvalu Maje Trlaje, v. d. ravnateljice HNK-a u Šibeniku.

Stjepan Fotović, instruktor vuče vlakova

## Radite onako kako je sigurnije

**Instruktor vuče vlakova Stjepan Fotović iz obrtničkog je okruženja i nitko iz njegove obitelji nije radio na željeznici. Dugi niz godina vozio je razne vlakove po svim prugama, a sada radi kao instruktor vuče. Uz to je sindikalni povjerenik Sindikata strojovođa Hrvatske.**



Stjepan Fotović

Instruktor vuče vlakova i sindikalni povjerenik Sindikata strojovođa Hrvatske Stjepan Fotović je bez poticaja iz željezničarskog okruženja i bez željezničarske obiteljske tradicije izabrao posao strojovođe i vlakovi su obilježili njegov život.

/ Svi iz mojeg sela bili su obrtnici. Krenuo sam u srednju školu mimo svih nepisanih pravila sredine u kojoj sam odrastao. Našao sam natječaj za strojovođu i javio se. Nitko u obitelji nije bio željezničar.

Počeo sam raditi 1980. godine. Od tada je proteklo puno vremena. Takav je bio splet okolnosti – rekao je uz osmijeh.

### / Počeli ste raditi na radnom mjestu strojovođe?

/ Instruktori su do prije četiri-pet godina vozili vlakove i radili probe, pa se moralo prestati tako raditi. U posljednjih godinu dana opet smiju raditi sve to, smiju upravljati. Tako je to odredio zakonodavac pa sam povremeno u lokomotivi. Prošao sam uobičajeni put. Prvo sam vozio teretne vlakove, a potom putničke, brze. Puno više umarao sam se u putničkim vlakovima. Mnogo je ljudi, vlak se stalno pokreće pa zaustavlja u kolodvorima i stajalištima, vozite 100 km/h pa morate smanjiti brzinu i zaustaviti se, morate paziti na ulazak i izlazak putnika ... Teretni vlakovi su teški. Uz to čekate sve druge da prođu i nema predviđenih stajališta. Tereta je puno, a vozi se po brdskim prugama, prelaze se mostovi s ograničenjima, željezničko-cestovni prijelazi ...

### / Što znači biti instruktor vuče vlakova?

/ Trebam podučavati mlade strojovođe. Mjesečno moram odraditi 36 obveznih sati namijenjenih za poučavanje strojovođa. Često

pokušavam predavati i ono s čim ni sam nisam upoznat do kraja, a ponekad ne znam ni odgovoriti na pitanja. Naime, u hrpi tih pravilnika o jednoj temi jedan propis propisuje jedno, a drugi drugo i čovjek ne zna kuda treba ići i kakvo rješenje ponuditi. Pokušavamo naći kompromis i na taj način ujednačiti pravila ponašanja. Među strojovođama udomaćio se savjet: »Radite onako kako mislite da je sigurnije«.

Osim toga, u ispitnom sam povjerenstvu i prisustvujem ispitima koji se održavaju u lokomotivi. Kao vanjski suradnici svi držimo ispite. Tehnička škola dala nam je ovlasti za to. Bavimo se i s vučnim vozilima, odnosno pratimo njihov rad, prihvaćamo prijedloge strojovođa koji su usmjereni na promjene i poboljšanja, surađujemo s tehničkim servisima i preuzimamo vozila koja stižu s remonta.

### / Koliko se zapravo razlikuju vlakovi?

/ Vožnja vlakova, a to će vam sigurno potvrditi i aktivni strojovođe, razlikuje se ovisno o vozilima. Velika je razlika i u godini njihove proizvodnje, iako se o tome možda manje razmišlja. Nije isto voziti dizelku iz 60-ih ili 70-ih godina prošlog stoljeća. Vozni uvjeti i zaštita u većini slučajeva ne zadovoljavaju postojeće standarde, kao što je to slučaj kod modernih vozila poput nagibnih i niskopodnih vlakova. Kada ste pod intenzivnim psiho-fizičkim naporom, kao što je to put na relaciji Zagreb – Split koji traje šest sati, svaki takav detalj još je važniji.

### / Kakvo je stanje domaćih vlakova?

/ Kvarova ima mnogo i ne možemo biti zadovoljni. Ni naš način gospodarenja nije najbolje uhodan. To se pokazalo očiglednim kada smo iznajmili vlakove iz »Siemensa« na kojima su radni uvjeti bili na višoj razini, a broj kvarova bio je puno manji. Pruge su u »šarenom stanju«. Njihovo je stanje vrlo važno kako bi promet bio što bolji, a naša usluga odgovarajuća. Veliki su problem prijelazi i signalizacija, čije manjkavosti ozbiljno utječu na posao.

### / Uz to što ste instruktor i sindikalni ste povjerenik?

/ Odnos poslodavca i sindikata je takav da mogu reći kako sam njihove zadovoljan. Predstavnik sam sindikata koji ima realne poglede i razmišljanja. Ne tražimo kruha preko pogачe. Šefovi nas ne zanimaju, i to ne zato što nemamo dobar odnos. Naprotiv. Oni rade svoj posao, a mi svoj, tijekom čijeg obavljanja osim obveza imamo i prava. I štrajkali smo nemali broj puta ... Nije se bilo lako uvijek dogovoriti. Svaka je strana sigurno trebala napraviti neke ustupke u situaciji opterećenoj snažnom i dugotrajnom krizom. No, samo dobrom voljom radnika koji pristaju na smanjenje plaća dokle god to bude potrebno, ali i s odlascima ljudi u mirovinu kroz programe zbrinjavanja, odnosno samo dobrom voljom onih koji proizvode ne mogu se postići rezultati kakvi su potrebni za oporavak tvrtke.

Odmaralište SSH-a na Murteru

## Uspješna sezona na Slanici

/ Piše: Boris Čavar  
/ Foto: Boris Čavar

Odmaralište Sindikata strojovođa Hrvatske (SSH) »Reflektor« na otoku Murteru radi punom parom tijekom cijelog ljeta. Nalazi se na prekrasnoj plaži Slanici, među stoljetnim borovima. U njemu mogu ljetovati SSH-ovi članovi, drugi željezničari, a po određenoj cijeni i ostali građani, pa i stranci.

Robert Pavlič, upravitelj Odmarališta, rekao je da je sezona uspješna, a traje od polovine lipnja do početka rujna. Po potrebi može se i produljiti. »Reflektor« sezonu priprema tijekom cijele godine, a ove je pojačao promižbenu kampanju. To dokazuje i gužva na prekrasnoj plaži Slanici.



Miroslav Horvat, strojovođa

## Život u lokomotivi

**Nakon trideset godina na lokomotivi Miroslav Horvat, može reći kako se često našao u raznim, često stresnim situacijama. Znao je usred noći na otvorenoj pruzi ostati u kvaru, imao je »bliske susrete« s divljim životinjama, nagledao se neodgovornog ponašanja vozača ... Ipak, on svoje zanimanje ne bi mijenjao.**



Miroslav Horvat

Prvi čovjek u vlaku je strojovođa. Naš sugovornik Miroslav Horvat, visok, gotovo vitak i ozbiljan, strojovođa je gotovo otkako zna za sebe, iako nije iz obitelji sa željezničarskom tradicijom. Svaki dan je u lokomotivi.

/ Počeo sam raditi sad već davne 1984. i tada je sve bilo drugačije. Na početku smo vozili isključivo teretne vlakove i nakon otprilike pet godina počeli bismo voziti putničke i brze vlakove. Aktivni sam strojovođa, ali na godinu 36 sati moram biti prisutan na poučavanju. To je obveza.

Drugačije je voziti putnički ili teretni vlak, no radimo i jedno i drugo. Teretni vlakovi imaju svoju masu. Problem je i to što nikada unutar dvanaest sati ne znaš ni gdje si, ni kada si na redu. Za razliku od njih, putnički vlakovi imaju vremenske okvire vožnje, ali najveći teret je stalno kretanje i zaustavljanje u kolodvorima i stajalištima. Mnogo je ljudi i na sve treba misliti i paziti.

**/ Ljudi često ne shvaćaju što je vlak.**

/ Uistinu doživljavamo svašta. Nevjerovatno je kako se ljudi ponašaju neodgovorno i nonšalantno, kao da je sve to samo malo opasnija igra. I na označenim prijelazima, a pogotovo na onima neoznačenima. Kao da baš onda kada naiđu, ni prije ni poslije, moraju proći ispred vlaka. Krenu autom i onda se okrenu i vrate. Kao da je akcijski film samo za njih. Tu su i pješaci koji, kako je to sad moderno, hodaju sa slušalicama u ušima i ne čuju ništa, pa ni vlak. Prema njihovom ponašanju može se zaključiti da misle da su brži od lokomotive. Otprilike dvadeset ljudi godišnje smrtno strada na željezničkim prugama. I što je najteže u takvim situacijama strojovođe ne mogu ništa učiniti.

**/ Ponekad ih ne vidite, a zaustaviti se ne možete ni kad uočite ljude na pruzi.**

/ Ma, koliko god kočili, nema zaustavljanja kad vozite 110 ili 120 km/h jer je zaustavni trak dug 1500 metara. Nije lokomotiva automobil pa da možete utjecati na brzinu zaustavljanja. Riječ je o masi od dvjesto tona u kretanju. Teško je znati kakvu namjeru imaju ljudi i to je ono najgore. Ništa ne možete poduzeti, osim sirenom pokušati »osvijestiti« nekoga.

**/ To je svakodnevni stres.**

/ Ne radim baš svaki dan. Imamo mjesečni turnus vožnje, ali ta je svakodnevica zaista naporna i stresna. Postoji norma sati koju trebamo ispuniti. U turnusima su i razna odredišta. Ne vozim stalno na istim relacijama.

**/ Nije lako biti u lokomotivi.**

/ Jako je važno na kakvoj ste vrsti vuče, odnosno to je li riječ o dizelki, nagibnom ili niskopodnom vlaku, jer svaki je drugačiji. Za nas je najvažnije da nema buke, da nije vruće ni hladno, da nema vibracija, ispušnih plinova ...

**/ Uvijek sami vozite?**

/ Sami smo u električnim lokomotivama, nagibnom i niskopodnom vlaku. Samo u dizelskoj lokomotivi imamo pomoćnika jer je njome



teško upravljati, a i oni su gotovo strojovođe. Na put do Splita, koji je dug i naporan, po pruzi koja je prepuna izazova nije svejedno u kojem ste vlaku.

**/ Susrećete li se na pruzi s životinjama?**

/ Da, s medvjedima. Imao sam samo jedan takav susret u Lici i ne bih se volio s njima susretati. Ptice su česti suputnici vlakova, a ima i »sudara«.

Zimi često imamo problema sa snijegom. Ponekad ne možemo krenuti dok god se pruga ne očisti. No puno gore od toga su kvarovi u noći kada ih treba popraviti, a teško išta možete učiniti. Kada u pustoši ostanem sam, ne smijem napuštati lokomotivu. Postoji služba kojoj se uvijek možemo obratiti i onda čekam da stigne pomoć. Osim u opasnim situacijama, na primjer u slučaju sudara, kada treba učiniti puno više i pobrinuti se za putnike.

**/ Stvaraju li ljudi probleme?**

/ Prigradski prijevoz je problematičan. Lakše mi je voziti vlak za Rijeku, koja je puno udaljenija a i pruga je složenija. U prigradskome prijevozu niz je nepredviđenih situacija, čije je rješavanje teško svima koji rade u vlakovima, bez obzira na iskustvo i znanje rješavanja tzv. kriznih situacija.

**/ Razlikuje li se danas posao strojovođe u odnosu na ono što je taj posao obuhvaćao nekada?**

/ Strojovođa je postao čovjek za sve. Naime, ukinuta su neka radna mjesta u HŽ Infrastrukturi, ali ne i poslovi i taj dio se prebacuje strojovođama - prikapčanje i otkapčanje lokomotive, prikapčanje vagona, isključivanje/uključivanje grijanja ...

**/ Biste li mijenjali svoj posao?**

/ Ne bih. Ja sam strojovođa, i to već trideset godina. Kao i u životu, bilo je boljih i lošijih dana, veliki broj susreta s ljudima i putovanja.

Knin

## Kabele treba brzo postavljati

**Radovi na uvođenju sustava telekomande na ličkoj pruzi izvode se na nekoliko lokacija. U kninskom željezničkom čvorištu pripreme radove na osiguranju kolodvora Knin izvode radnici Poslovnog područja POSIT u sastavu Pružnih građevina. Posla ima puno pa će ta ekipa tamo ostati do 2016. godine. Specifičnost tog posla je što kanale u koje su postavljeni kabele treba brzo zatrpavati.**



Ivan Runjić

U sklopu modernizacije ličke pruge trenutačno se izvode pripremi radovi na osiguranju kolodvora u sklopu uvođenja sustava telekomande. U okolici Knina, na pruzi prema Martin Brodu, trideset radnika Poslovnog područja POSIT u sastavu Pružnih građevina postavlja kabele kako pripremu za ugradnju signalno-sigurnosnih uređaja. Istdobno se radi na kvalitetnome osiguranju željezničko-cestovnih prijelaza. Uz stalno zaposlene, angažirani su i sezonski radnici. Radi se pet dana u tjednu, od ponedjeljka do petka. Poslovođa na montaži su Ivan Runjić i Mato Rašić.

U zgradi željezničkoga kolodvora Knin instalirat će se uređaj telekomande.

Prije toga treba ugraditi vanjske elemente prema Zagrebu, Splitu, Martin Brodu i Zadru. Kako bi sustav telekomande mogao upravljati prometom na sve četiri relacije, oni trebaju biti spojeni te se do vanjskih elemenata dovode kabele. Iz razvodnih ormara napon se dovodi do svih elemenata. Do početka srpnja iskopan je oko 2,5 km

dug rova na unskoj pruzi, položeni su kabele i nakon toga rov je zatrpan. Vrlo je važno kabele brzo položiti i zatrpati jer u protivnome postoji realna opasnost da će biti ukradeni. Na području kolodvora Knin radi se više od osamdeset prekopa pruge te se priprema osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza. U samome kolodvoru ukopavaju se temelji za signale, a između kolosijeka montiraju se betonske kanalice. Poslovođa Ivan Runjić na željeznici je zaposlen devet godina, a od toga je sedam godina u POSIT-u.

/ U kninskom čvorištu izvodimo opsežne radove. Ilustracije radi, u samome kolodvoru treba osigurati petnaest kolosijeka i na svaki postaviti po nekoliko signala. Istdobno se izvode i završni radovi u Plaškom i Vrhovinama. U kolodvorima se ugrađuju signalno-sigurnosni dizelski agregati kako bi se u slučaju nestanka struje omogućilo neprekidno napajanje. Od Knina do Kistanja ugradit će se optički kabel i na toj će relaciji trebati iskopati rov – rekao je Runjić.



Mato Rašić

Radovi u kninskom čvorištu potrajat će do 2016., pa će radnici, navikli na seobe s gradilišta na gradilište, tamo dulje ostati. Radovi se ne prekidaju, neovisno o vremenskim prilikama. Poslovođa Mato Rašić to tumači prirodom posla:

/ Kada se neki segment radova započne, onda ga treba i dovršiti. Posao se ne može prekidati, ni strojevi iskapčati, a da se posao ne dovrši.

Radnici vikendom putuju kućama, a nekima je putovanje do kuće pravi poduhvat jer žive u Novskoj, Slavonskome Brodu i Županji. Ljudi prema Slavoniji kreću noćnim vlakom oko 2.00 sata i u 6.30 sati stižu u Zagreb. Nakon toga nastavljaju putovanje. Na kraju kod kuće provedu jako malo vremena.



Đakovo

## Očekuje se nastavak uređenja kolodvora

**Željeznički kolodvor Đakovo postupno se uređuje. Krajem prošle godine postavljen je novi peron, a očekuje se i nastavak radova na uređenju kolodvora. Putnika je manje no što bi ih realno moglo biti, a to najbolje dokazuje utržak putničke blagajne.**

danas instalirana tzv. šumska rampa. To je posljednja takva rampa u Hrvatskoj, a način njezina rada opisuje Prometni pravilnik: »Rampa se otvara guranjem u visini pojasa prema naprijed«. Jednostavnije rečeno, taj se branik ne spušta i ne podiže, već je skretničar otvara i zatvara poput vrata. U sklopu planiranoga pružnog remonta i taj bi branik konačno trebao biti zamijenjen uobičajenim rješenjem.



Željeznički kolodvor Đakovo nalazi se na dijelu koridorske pruge (koridor V.c) koja iz Mađarske u Hrvatsku ulazi kod Belog Manastira i preko Osijeka, Vrpolja i Slavenskog Šamca nastavlja za Bosnu i Hercegovinu, da bi konačno završila u Pločama. Kada pak govorimo o dijelu koridora od Osijeka do Vrpolja, treba reći da je on u velikoj mjeri obnovljen, no da i dalje ostaje činjenica kako je to jedini neelektrificirani dio koridora koji prolazi kroz Hrvatsku. Ako se elektrificira tih 47 km pruge, koridor V.c će od Budimpešte do Sarajeva biti elektrificiran u cijelosti.

Kada se 2006. izvodio remont pruge od Osijeka do Vrpolja, izostavljen je 13 km dug dio pruge do Budrovaca do Viškovca, a preostalo je i kompletno uređenje kolodvora Đakovo. Brzine vlakova na toj dionici su od 80 do 100 km/h. Na dijelu pruge koji nije remontiran brzina je ograničena na 30 km/h. Remont bi uskoro trebao početi, a trenutačno prepreku za početak radova predstavlja nedostatak pragova.

Ako je kolodvorski kafić pokazatelj toga ima li u nekome mjestu putnika, možemo zaključiti kako ih u Đakovu ima. Svježe obojeni zeleni prostor kafića svjedoči o tome kako tamo ima života. Istina, nekada ga je bilo i znatno više, a o čemu svjedoči velika, danas zapuštena zgrada nekadašnjeg prenočišta s restoranom smještena odmah iza kolodvorske zgrade.

Na kolodvorskoj zgradi zamijenjeno je krovšte, ugrađena je nova stolarija i obnovljeno je pročelje. Krajem prošle godine sagrađen je novi peron. Istodobno, premda je u posljednjih desetak godina već pet puta fotografirana i obilazile su je razne komisije, u Đakovu je i

Željeznički kolodvor nalazi se relativno blizu središtu grada. Veze prema Osijeku su dobre, a i kolodvor Strizivojna-Vrpolje, u kojemu se mogu »uhvatiti« veze prema Vinkovcima i Zagrebu, udaljen je samo desetak kilometara. Većina pruge je remontirana i trebalo bi očekivati da će biti dosta putnika, no manje ih je nego što bi se to moglo pomisliti. O tome najbolje svjedoči prosječni mjesečni utržak putničke blagajne. I dok je on prije nekoliko godina iznosio 140.000 kuna, sada se on kreće od 25.000 do 30.000 kuna. Uz činjenicu kako se zbog posvemašnje besparice manje putuje, dva su osnovna razloga manjeg broja putnika od očekivanog. Radnim danom veze prema Osijeku, odredištu većine putnika, su dobre. U vlakovima koji su ukinuti vikendima i nije bilo previše putnika. Ministarstvo obrazovanja, prosvjete i sporta u cjelosti plaća prijevozne karte učenicima osnovnih i srednjih škola. Neovisno o cijeni prijevozne karte, učenicima je ponuđena mogućnost slobodnog izbora između prijevoza vlakom i autobusom. Iako su željezničke veze dobre, autobusi voze češće, staju na više stajališta i željeznica je izgubila dobar dio putnika koji su joj tradicionalno bili okrenuti. Ipak, najviše ljutnje u Đakovu izazvalo je ukidanje nagibnog vlaka koji je vozio od Zagreba te je u Strizivojni-Vrpolju skretao prema Đakovu i vozio do Osijeka. Izravna veza Đakova i Zagreba ICN-om br. 550/551 ukinuta je s voznim redom za 2011./2012. Taj je vlak iz Osijeka polazio u 6.00 sati i u 9.30 stizao je u Zagreb. Iz Zagreba se vlak vraćao u 18.20 sati i u Đakovo je stizao oko 21.30 sati. Nakon što je vlak ukinut, u Đakovu je potpisivana peticija, gradonačelnik i biskup su pisali prosvjedne note, ali rezultata nije bilo.

Miroslav Ćiro Blažević, »trener svih trenera«

# Vlak je najugodnije prijevozno sredstvo

**Dan nakon finala Svjetskog prvenstva u Brazilu, u kojemu je Njemačka četvrti put postala prvak svijeta u nogometu, kratko smo razgovarali s Miroslavom Ćirom Blaževićem, trenerom među čijim je najvećim uspjesima osvajanje trećeg mjesta s hrvatskom reprezentacijom na Svjetskom prvenstvu u Francuskoj 1998. godine. Bio je to uspjeh zahvaljujući kojemu je velik broj ljudi prvi put doznao za Hrvatsku.**



Miroslav Blažević rođen je 1935. u Travniku, u BiH. Iako je u mladosti bio nogometaš, neusporedivo veću slavu stekao je kao trener domaćih i inozemnih klubova i reprezentacija. Njegova velika popularnost u Hrvatskoj počela je 1982. kada je u briljantnome »Dinamovom proljeću« najveći zagrebački klub premoćno doveo do naslova prvaka bivše države. Sljedeći najveći vrhunac njegove karijere izbornička je svjetska bronca 1998. godine. Ćiro nije bio imun ni na politiku, osobito nakon demokratskih

promjena. Bio je član HDZ-a i prisran prijatelj prvoga hrvatskog predsjednika dr. Franje Tuđmana. Nakon Tuđmanove smrti i političkih promjena ostao je dosljedan poštovatelj njegova djela, nastavljajući isticati privrženost, za razliku od nekih koji su prijateljstvo s prvim predsjednikom prestali spominjati kad to više nije bilo probitačno. Na predsjedničkim izborima 2005. Blažević se i sam kandidirao, i to kao kandidat Stranke hrvatskih branitelja, ali je osvojio samo 0,80% glasova.

Za jedne kontroverzna osoba, za druge nacionalna veličina, Miroslav Blažević je u svakome slučaju trener koji je ostvario neke od najvećih uspjeha hrvatskog sporta. Ponekad oštar, ali uvijek zanimljiv, osebujan i šarmantan, Ćiro je svakako čovjek prema kojemu nitko nije ravnodušan, a mnogi se slažu da se i nakon neuspjeha na njega nikad ne možete ljutiti.

**/ Ćiro, uz Vašu mladost vezan je vlak popularno zvan »Ćiro« koji je vozio po srednjoj Bosni?**

/ Da, ja sam iz Travnika i taj je vlak vozio kroz Travnik do Lašve, a dalje se putovalo širokotračnom željeznicom prema Hrvatskoj i Zagrebu. Tim vlakom vozio sam se jako često. Ipak, nadimak nisam dobio po tome vlakom, kako bi neki mogli pomisliti.

Kad sam se doselio u Zagreb, često sam odlazio u željezničarsko naselje u Trnju gdje je živio moj zet. Tako sam odavno povezan za željeznicom.

**/ Bili ste trener od Švicarske i Francuske do Irana i Kine. Koliko ste se vlakovima vozili po svijetu?**

/ Vlakovima sam se vozio jako često i mogu reći da je vlak najugodnije prijevozno sredstvo koje postoji. U razvijenim zemljama oduševili su me sigurnost, brzina i točnost tamošnjih vlakova. Najviše sam bio fasciniran superbrzim vlakovima u Kini. Ondje sam se vozio vlakovima koji voze do 200 i više kilometara na sat, a s njima sam prevaljivao udaljenosti od tisuću ili tisuću i pol kilometara. To je pravi događaj!

**/ Što mislite o hrvatskim vlakovima?**

/ Nažalost, zaostajemo za razvijenim zemljama. Trebamo uložiti velike napore da ih dostignemo. Danas napokon imamo autoceste koje su jedne od najljepših na svijetu. Trebamo doći do toga da nam i željeznica bude na toj razini. Željeznica ima veliku perspektivu!

**/ Kako komentirate pobjedu Njemačke na upravo završenome Svjetskom prvenstvu?**

/ Nijemci su na kraju zaslužno pobijedili. Moglo je biti i drugačije, jer nogomet je nepredvidiva akrobacija. Ja sam, recimo, u finalu navijao za Argentinu, ali kažem još jednom, Njemačka je zaslužno četvrti put prvak svijeta.



**/ Koje su po Vašemu mišljenju glavne karakteristike ovogodišnje smotre najboljih nogometaša svijeta?**

/ U svakome slučaju ovo je prvenstvo obilježila velika kvaliteta nogometne igre. Ono je donijelo afirmaciju zemalja koje do sada nisu sloville kao velike nogometne nacije. Danas se nogomet igra u svakome kutku zemaljske kugle i još jednom se pokazalo da više nitko nije tako slab da ne bi mogao zabljesnuti i svratiti pozornost na sebe čak i na najvećem svjetskom natjecanju.

**/ Po čemu ćemo još pamtili Svjetsko prvenstvo u Brazilu?**

/ Nažalost, pamtit ćemo ga po kriminalnome suđenju, suđenju koje je ponekad bilo ispod svake razine. Vidjeli smo zaista brojne i teške sudačke pogreške koje su mnoge nogometne nacije zavile u crno!

**/ A kako komentirate visoke poraze i na kraju tek četvrto mjesto domaćina, jedine nacije koja je pet puta bila svjetski prvak?**

/ Brazil je slabim igrama na ovome natjecanju koje je održano u njihovoj zemlji totalno kompromitirao svoj veliki ugled koji je stjecao desetljećima. Siguran sam da će Brazilcima trebati puno vremena da mukotrпно vrata svoju poljuljanu slavu.

**/ Hrvatska također nije ispunila očekivanja. Naši su ispali već u uvodnome dijelu natjecanja, a neki su očekivali da se ponovi 1998. i Vaš uspjeh u Francuskoj?**

/ O plasmanu naše reprezentacije na ovome svjetskom prvenstvu uopće ne bih govorio. *No comment!*

**/ Što smatrate svojim najvećim uspjehom u trenerskoj karijeri? Je li to treće mjesto na svijetu s Vatrenima?**

/ Ne, to je također veliki uspjeh, ali meni je najveći i najdraži onaj koji sam postigao kad sam s »Dinamom«, koji 24 godine nije bio prvak, osvojio prvenstvo bivše države 1982. godine. Taj trofej mi je najdraži jer tada to nije bio samo sport, bila je to i politika. Dinamo je tada bio simbol hrvatstva i naslov prvaka bio je i snažan politički poen!

**/ Što biste na kraju poručili Hrvatima?**

/ Hrvati, budite dostojanstveni i ponosni na to što jeste! To je moja poruka svima u Hrvatskoj i izvan nje!

Razgovor s Brazilcem Joaom Brüchom

# Unatoč vremenu Brazilci su sretni ljudi

**Brazilac Joao Reinert Brüch (31) živi u Zagrebu tek godinu i pol, ali već je vrlo dobro svladao hrvatski jezik. Taj diplomirani ekonomist i svjetski putnik sada se uglavnom bavi web-dizajnom, ali još od 15. godine obožava kuhati, pa je nedavno u Zagrebu izišla njegova knjiga »Brazilski kuhar«. Što se željeznice tiče, Brazil gotovo da je i nema.**



Joao je rođen u Porto Alegreu, glavnome gradu regije Rio Grande do Sul u južnome Brazilu, gdje je živio do 2005. kada je prvi put otišao u Europu, u London učiti engleski. Potom je kratko živio u talijanskome Trevisu, rodnome gradu svoje bake, a zatim je otišao u Australiju. Odande je išao na putovanja istočnom Azijom i Južnoafričkom Republikom. U Brazil se vratio 2008. kako bi završio studij međunarodnog biznisa. Potom je otišao u Barcelonu, gdje je radio u turizmu. Ondje je upoznao ekonomisticu iz Zagreba, a nakon dvije godine veze na daljinu odlučio se doseliti u Hrvatsku. Na Croaticumu u Zagrebu godinu je dana učio hrvatski, a poslije

je upisao tečaj grafičkog dizajna. Joao je vrlo svestran, s puno hobija i interesa, pa se bavi i slikanjem te produciranjem elektronske glazbe...

**/ Koji su najpoznatiji brazilski specijaliteti?**

/ To su *feijoada* i roštilji, dva jela koja se u Brazilu često jedu vikendom. *Feijoada* je crni grah s dijelovima svinjetine, kobasicama i slaninom i jede se uz rižu, kelj, naranče, pohane banane i drugo. Brazilski roštilj također je jako cijenjen i ima puno restorana u svijetu koji ga nude.

Meni je roštilj uvijek bio jedno od najdražih jela jer je on tradicionalan na jugu Brazila gdje sam rođen i gdje sam živio do 21. godine, ali obožavam i *Pao de queijo* (kuglice od sira), *Casquinhu de Siri*, *Mocotó*, *Moquecu*, *Bacalhau a gomes de Sá* i mnoga druga jela.

**/ Koje su sličnosti brazilske i hrvatske kuhinje?**

/ Najveća sličnost je u tome što u Hrvatskoj cijela obitelj jede zajedno za stolom na kojemu je veliki izbor hrane, a tako je i u Brazilu. Osim toga, grah onako kako ga vi spravljate jako je sličan brazilskome. Mislim da brazilska hrana ovdje zasad nije jako poznata. Prije je jedna djevojka na Dolcu u Zagrebu prodavala vrlo dobar *Coxinhas*. U nekim pekarnicama vidio sam spomenute kuglice od sira, ali nisu baš onakve kakve se spravljaju u Brazilu.

**/ Koja su vam hrvatska jela najdraža?**

/ Jako volim Dalmaciju. Obožavam jela od svježih morskih plodova, srdele i račiće. Djevojka mi je iz Slavonije i njezina baka kuha izvrsne stvari, osobito čobanac. Sjajno je što se u Hrvatskoj posvuda može kupiti domaće voće i povrće, a simpatično mi je što ima puno *kumica* koje prodaju na *placu*.

**/ Jeste li već postali pravi Zagrepčanin?**

/ Ne znam, ali volim živjeti ovdje. Svi su jako ljubazni prema meni. Uživam ići u Maksimir, na Jarun i na Sljeme. A što se tiče putovanja, obišao sam dosta svijeta, ali htio bih još.

**/ Kako se danas živi u Brazilu?** Ekonomija je brzorastuća, ali i dalje ima puno siromašnih.

/ Brazil je zemlja gotovo najvećih socijalnih razlika u svijetu. Siromašni i bogati žive zajedno. Ja sam, na primjer, živio u stanu, a jedan blok dalje ljudi su živjeli u kući vrijednoj tri milijuna eura s najnovijim automobilom na svijetu. Na drugoj strani živjeli su ljudi u kućama od kartona.

**/ Vi potječete iz dobrostojeće obitelji?**

/ Imao sam najbolje uvjete koje čovjek može poželjeti. Studirao sam u jednoj od najboljih privatnih škola, imao sam privatno zdravstveno osiguranje i obitelj koja se uvijek brinula o meni. Živio sam životom gornje srednje klase, jer su moji roditelji radili po 12 sati na dan, a često i vikendom. Dok sam ja živio dobro, na ulici sam sretao djecu koja nisu bila te sreće i to mi je bilo teško gledati.

**/ Kako žive siromašni?**

/ U Brazilu, ako ne možeš platiti privatnu školu i privatno zdravstveno osiguranje, vrlo je teško. Besplatne usluge su jako slabe i ljudi koji ovise o njima leže na podu u bolnicama, čekajući nekoliko dana na red da mogu vidjeti liječnika. I učitelji imaju vrlo slabe plaće. Zato malotko želi biti učitelj, a oni koji to jesu, često rade loše. Od dvije tisuće škola koje su se obnavljale, samo jedna je bila završena do početka nastavne godine.

**/ Imaju li bogati i siromašni i zajedničke probleme?**

/ Imaju, a to je ponajprije sigurnost. Dok sam bio mlađi, u Porto Alegreu sam se navečer mogao igrati na ulici. Sada se to više ne bih usudio. Ako s prijateljima ipak šećem navečer gradom, pazimo da kod sebe nemamo novac i stalno gledamo nije li u blizini netko sumnjiv. Pljačke, ubojstva i otmice više ne iznenađuju nikoga. To se događa svaki dan. Stan u kojemu živi moja mama ima zaštitara 24 sata, obične i električne ograde, kamere, lasere... A Porto Alegre nije najgori grad po tome pitanju! Droge ima posvuda, a popularan je krak koji uništava mnoge mlade i ne samo mlade ljude. Policija je nasilna i korumpirana, kao i vlada. Brazil ima puno bogatstava, vodu, tla, šume, minerale, naftu, no jedni od toga dobiju sve, a drugi ništa.

**/ Većina Brazilaca protivi se Svjetskom prvenstvu u nogometu?**

/ Da, i to uglavnom bolje stojeći i obrazovaniji, koji bolje razumiju situaciju. Protiv smo iz više razloga. Prvo, više od stadiona trebamo škole, bolnice i sigurnost. Drugo, Svjetsko prvenstvo bila je idealna prilika za korupciju, pa je sve koštalo puno više nego što je trebalo.

**/ Hrvati koji su posjećivali Brazil kažu da su ljudi ipak veseli i ljubazni.**

/ To je istina. Uglavnom smo sretni ljudi, a i priroda nam je prekrasna. Brazilci teško rade i trude se i bez puno novca biti sretni. Pozitivna osobina Brazilaca jest ta veselost i ljubaznost, a loša kriminal i korupcija. Uobičajeno je da se mnoge stvari rješavaju na nepošten način.

**/ Kakve su željeznice u Brazilu?**

/ Gotovo da i nemamo željeznica. Imamo nešto unutar gradova, ali loše su, malene i tijesne. U Brazilu su se pod utjecajem Amerike više gradile autoceste. Vlakovi su uglavnom teretni, a i njih ima malo.

Što se tiče javnoga gradskog prijevoza, moj rodni grad Porto Alegre nekada je imao tramvaj, ali je on ukinut. Putuje se autobusom, ali ni on nije jeftin. Javni prijevoz u gradovima je loš jer nikada ne znaš kada će autobus doći i putovanje traje dugo. Bolje je ako imaš automobil, ali i u njemu češ se gurati u gužvama.

**/ Jeste li puno putovali vlakovima po svijetu?**

/ Osim po Hrvatskoj, putovao sam željeznicom po Engleskoj, Irskoj, Italiji, Španjolskoj, Francuskoj, Belgiji, Nizozemskoj, Tajlandu... U Hrvatskoj bi vlakovi mogli biti brži, kao drugdje u EU-u. U Zagrebu ne razumijem zašto s istom kartom ne možeš koristiti prigradski vlak i tramvaj. Inače, uvijek sam se volio voziti vlakom jer je meni to najugodniji prijevoz. Volim vlak puno više od aviona i autobusa.

**/ Hoćete li ostati ovdje ili imate neke druge planove?**

/ Sada sam tu jer je moja djevojka oдавде i ona jako voli život u Hrvatskoj. Meni je važno da mogu zaraditi dovoljno i otići svaku godinu-dvije u Brazil vidjeti obitelj i prijatelje i malo biti doma.

Jadranka Apostolovski, predsjednica Udruge Mobbing

# I protiv *mobbinga* ima lijeka

»Prijavi mobbing! Šteta tebe, šteta tvrtke, šteta Hrvatske!« - slogan je Udruge Mobbing, udruge za pomoć i edukaciju žrtava *mobbinga*, koja ove godine obilježava desetu obljetnicu djelovanja. Osnovana kako bi pomogla ljudima koji trpe zlostavljanje na poslu, a takvo zlostavljanje šteti i cijeloj ustanovi u kojoj se provodi, Udruga je mnogim pojedincima pomogla da prepoznaju *mobbing* i da se zaštite te izbore za svoje pravo na dostojanstven rad. Razgovarali smo s Jadrankom Apostolovski, predsjednicom Udruge Mobbing, koja je osnovala udruhu nakon što je i sama na svojoj koži osjetila zlostavljanje na radnome mjestu.



Jadranka Apostolovski

## / Što je to *mobbing*?

/ To je specifični oblik ponašanja koji se događa isključivo na radnome mjestu, između kolega, suradnika i pretpostavljenih s namjerom da se naštetiti ugledu, časti i dostojanstvu jedne ili više osoba i na taj ih se način eliminiira iz radne sredine. O *mobbingu* se može govoriti kada se zlostavljanje ponavlja učestalo, najmanje jednom tjedno, dulje vrijeme, najmanje šest mjeseci.

## / Postoji li hrvatski izraz za *mobbing*?

/ Hrvatski institut za jezik i jezikoslovlje preporučio je da se

umjesto riječi *mobbing* koristi pojam zlostavljanje na radnome mjestu, no i riječ *mobbing* prihvaćena je u javnosti i danas većina ljudi zna što taj pojam znači.

## / Kako se očituje *mobbing*?

/ Može se očitovati kroz različite aktivnosti, a najčešće su to ponašanja koja narušavaju dostojanstvo radnika kroz namjerne, nehaljne postupke kao što su omalovažavanje, nedodjeljivanje poslova, pretrpavanje poslom, stalno kritiziranje rada, vikanje ili psovanje, loše i zlonamjerno ogovaranje žrtve, ismijavanje žrtve, tretiranje radnika »kao zraka«, dodjeljivanje ponižavajućih zadataka, kritiziranje privatnog života, namjerno uskraćivanje informacija potrebnih za rad ili prestanak komunikacije s radnikom.

Ponekad nam ljudi prijavljuju povrede prava iz Ugovora o radu i smatraju da je riječ o *mobbing*, npr. neisplata prekovremenih sati, premještanje na druge poslove, prestanak rada po isteku Ugovora o radu na određeno vrijeme ... No, te povrede nisu *mobbing*, nego ih treba utužiti prema Zakonu o radu!

## / I vi ste doživjeli *mobbing* ...

/ Prije desetak godina, kad smo osnovali Udrugu, moje kolegice i ja bile smo i same žrtve zlostavljanja i diskriminacije na poslu. Odlučile smo poduzeti sve pravne radnje kako bismo prekinule već ustaljeni obrazac ponašanja kojim se naš tadašnji poslodavac kontinuirano rješavao radnika. Naime, kroz godine rada kod poslodavca svjedočile smo da se vrlo često događa da ljudi dobiju otkaz, no zaboravile

smo da ćemo i mi kad-tad doći na red. Znam samo da smo ga ipak zaustavile i da ga je vlasnik tvrtke na kraju smijenio.

## / Koliko je zaposlenih izloženo *mobbingu*?

/ Istraživanja pokazuju da je svaki četvrti radnik tijekom radnog odnosa bio žrtva *mobbinga*. Prema rezultatima ankete za 2013. godinu, u Udruzi je pravni savjet zatražilo 72% žena i 28% muškaraca. Iz privatnih poduzeća javilo se 45% osoba, a iz državnih tvrtki 55%.

## / Jesu li zlostavljači češće žene ili muškarci?

/ Češće nam se prijavljuje zlostavljanje koje provode muški kolege ili pretpostavljeni, iako su žene zlostavljačice češće perfidnije i okrutnije.

## / A kojeg su spola najčešće žrtve?

/ Zlostavljanje se češće provodi nad osobama ženskog spola. Pritom bih istaknula da su najčešće mete žene koje se vraćaju s rodiljnog, samohrane majke, ali i invalidi i ljudi drugačijeg spolnog opredjeljenja.

## / Kako obično reagira žrtva *mobbinga*?

/ U početku žrtva obično ne prepoznaje zlostavljačko ponašanje i prvo preispituje sebe. Trudi se više nego što je to uobičajeno, iako se odnos u radnoj sredini prema njoj ne popravlja. Dogodi joj se najčešće sindrom izgaranja na poslu, tzv. *burn out*, kada radi još više ali bez entuzijazma, sve je češće pod stresom, javljaju se zdravstveni problemi te radnik gubi volju za posao i klijente. Obično nam se žrtve javljaju kad više nemaju što izgubiti, kad su već oboljeli i zatražili pomoć specijalista i kad im prijete otkaz.

## / Napuštaju li kolege žrtvu *mobbinga*?

/ Kolege i kolegice na koje žrtva misli da se može osloniti u slučaju svjedočenja najčešće se, zbog straha za vlastiti posao i vlastitu egzistenciju, ne žele miješati. Upravo je zato važno reći da Udruga Mobbing svakoj osobi koja nam se obrati može biti svjedok u slučaju sudskog spora.

## / Kako si žrtva *mobbinga* može pomoći?

/ Svakoj osobi koja nam se obrati savjetujemo da vodi dnevnik, bilježi sva ponašanja i situacije, čuva SMS poruke, e-poruke i dopise i da, ako osjeća bilo kakve zdravstvene poteškoće, posjeti liječnika obiteljske medicine ili ode na specijalistički pregled. Također, svaki radnik prema članku 130. Zakona o radu ima pravo podnijeti pisanu pritužbu poslodavcu radi zaštite svog dostojanstva, a poslodavac mora utvrditi činjenice i donijeti rješenje u zakonskome roku. Također, svaki poslodavac koji ima više od dvadeset zaposlenih prema Zakonu o radu treba imenovati osobu za zaštitu dostojanstva radnika koja mora biti educirana za to da zna riješiti takvu pritužbu. Događalo se da nam na edukacijama koje provodimo osobe koje su imenovane u pojedinim ministarstvima kažu da su samo dobili rješenja, iako oni to nisu željeli, niti su za to educirani. U privatnim pak tvrtkama osobe koje nam dolaze prijavljuju da ne znaju da je poslodavac takvu osobu imenovao, a ako i jest, ne znaju tko je to.

## / Kako sudovi presuđuju u slučaju *mobbinga*?

/ U nas ima vrlo malo sudske prakse vezane uz *mobbing*. Udruga raspolaže s tri pravomoćne presude. Sigurni smo da postoji velik broj sporova koji čekaju pravomoćno rješenje, no zasad ne znamo koliko ih je. Od 1. siječnja 2013. *mobbing* je u članku 133. Kaznenog zakona opisan kao kazneno djelo, no samo ako je nanio štetu zdravlju radnika.

## / I napokon, ima li zloporaba (simuliranja) *mobbinga*?

/ U svojoj smo se desetogodišnjoj praksi susretali i s lažnim prijavama, no vrlo brzo stručnjaci naše udruge prepoznaju je li žrtva stvarna ili lažna.



Odabran slogan

## Putovanje s pogledom

**Na natječaju za odabir slogana HŽ Putničkog prijevoza prvu je nagradu osvojio Vinkovčanin Luka Markasović. Uz osvojenu InterRail kartu, Luka će s djevojkom ljeta provesti u obilasku europskih metropola.**



Luka Markasović

### / Kako ste saznali za natječaj?

/ Na portalu Index.hr vidio sam zafrkanciju na natječaj. To dokazuje da ne postoji loša reklama pa sam se odlučio prijaviti na natječaj. Nakon što sam se prijavio, i obitelj i prijatelji govorili su mi da sam naivan i da je natječaj sigurno namješten.

Nije mi trebalo dugo da smislim slogan. Moram priznati da sam slogan smišljao tako da nema previše temelja za ismijavanje. Sjetio sam se filma »Soba s pogledom« i eto – tako je nastalo »Putovanje s pogledom«. Kvalitetni slogani trebaju biti kratki, jasni i jezgroviti te se ne smiju fokusirati samo na jednu stvar. Mnogo hrvatskih poduzeća ima općenite slogane koji mogu biti namijenjeni bilo čemu.

Razmišljao sam o tome što razlikuje željeznicu od ostalih prijevoznih sredstava. To je atmosfera putovanja u kojoj sjedneš u kupe ili novi vlak, ljudi odlaze i dolaze, slušaš nove priče, upoznaješ se s putnicima. Neki te nerviraju, neki ne. Najvažniji je taj komfor i mogućnost da gledaš kroz prozor, gledaš okoliš i ljude i vidiš sve na tom putovanju. U avionu ne vidiš ništa osim aerodroma, a vožnja u autobusu dulja od osam sati gotovo je neizdrživa. Autobus mi je najgore prijevozno sredstvo, a vlak uvjerljivo najbolje. Mada je putovanje vlakom ponekad dulje od ostalih, vožnja vlakom je i najjeftinija.

/ **Budući da ste tijekom studija redovito putovali između Vinkovaca i Osijeka, koliko ste zadovoljni uslugom?**

/ Uslugom nisam baš zadovoljan. Osječki kolodvor mogao bi biti u boljem stanju. Fasada kolodvora se raspada, a kolodvor je i kulturno dobro

pa bi ga što prije trebalo urediti i pripaziti pri rekonstrukciji. No pretpostavljam da za to nema novca. Uz to, švedski vlak koji vozi na toj relaciji baš i nije nešto. Na željezničko osoblje u vlaku nemam zamjerki. Nisam gledao nikakve svađe, oni su OK. U tim vlakovima uvijek je bilo studenata jer mnogo Vinkovčana studira u Osijeku pa svaki vikend putuju vlakom. Sada je uvedeno nekoliko novih linija pa prijevoz između Vinkovaca i Osijeka napokon ima smisla jer putnici napokon mogu stići vlakom na posao u Osijek i vratiti se. Prije se to i nije moglo jer je vlak kretao u 6.40 sati, a sada je uvedena ranija linija.

U međuvremenu sam diplomirao procesno računarstvo na Elektrotehničkom fakultetu u Osijeku i počeo tražiti posao, a do sada sam bio na dva razgovora. I na razgovore za posao odlazio sam vlakom.

/ **Uz to vlakom ste proputovali gotovo cijelu Hrvatsku.**

/ Trenirao sam plivanje u Vinkovačkome plivačkom klubu koji je tada nastupao na B prvenstvima Hrvatske. Jedine pruge na kojima nisam putovao su pruga Ploče – Metković, istarske pruge i međimurske pruge, jer klubovi sa sjevera Hrvatske uglavnom nastupaju na A prvenstvima. I na more sam uvijek išao vlakom pa sam stigao i do Splita, Zadra, Šibenika ... Dakle, vlakom sam putovao i s obitelji, ali i na pripreme i natjecanja.

/ **Budući da dolazite iz Vinkovaca, potječete li iz željezničarske obitelji?**

/ Nevjerojatno, ali ne potječem. No u obiteljima mojih vinkovačkih prijatelja svima je netko radio na željeznici. Meni nitko nikad, čak ni u široj obitelji. U Vinkovcima je ostalo 20-ak šokačkih obitelji, koje su se u Vinkovce doselile tijekom 18. i 19. stoljeća, a među njima je i moja. Otac mi se uvijek hvalio kako su Markasovići na popisu stanovništva iz 1783., tj. turskog doba. Tako da smo mi tu bili prije željeznice. No sa željeznicom je u Vinkovce došlo 20.000 ljudi.

/ **Kakvi su bili komentari na Vaš slogan?**

/ Komentarima na portalima bio sam oduševljen. Ja nisam ni vidio kada je sve to završilo u novinama. Par dana prije Vaša kolegica me nazvala i obavijestila o nagradi. Nakon par dana, baš kada sam prskao lozu u vrtu, najednom su mi počele stizati poruke prijatelja: »U novinama si, u novinama si ...«. Čitao sam komentare na svoj slogan na svim portalima. Bio sam »oduševljen« komentarima – tipičan hrvatski jal. Među njima su bili: »Ovaj sigurno nikada nije putovao željeznicom«, »Ovome svi rade na željeznici«, »Vinkovci – to je sigurno veza, to je sigurno preko stričevak«. Na portalu Večernjeg lista bila je i anketa o tome koliko se ljudima sviđa slogan. No tamo su mi krivo napisali ime, a u Glasu Slavonije pisalo je da sam Osječanin. Prva dva dana non-stop sam gledao te komentare. Bilo je polusmiješnih, smiješnih, a bilo je i pacijenata.

/ **Kamo namjeravate otputovati?**

/ Putovat ću s djevojkom. Ona je umjetnička duša, vrlo dobro crta i obožava Salvadora Dalija. Čim sam joj rekao da sam osvojio InterRail kartu, odmah je rekla da idemo u Figueras u kojemu se nalazi muzej Salvadora Dalija. Ja za to nisam ni znao Uz Dalijev muzej, posjetit ćemo Barcelonu i muzej Bilbao. Mene zanimaju Francuska i Belgija. Htio bih u Pariz, iako ne namjeravam tamo noćiti jer sam čuo da grad nije siguran, a namjeravamo posjetiti i rodbinu djevojke u Austriji i Njemačkoj.

\*\*Dodijeljene nagrade za slogan

Na natječaj HŽ Putničkog prijevoza »Osmisli slogan za HŽ Putnički prijevoz i otputaj vlakom kamo želiš« pristiglo je više od 300 prijedloga.

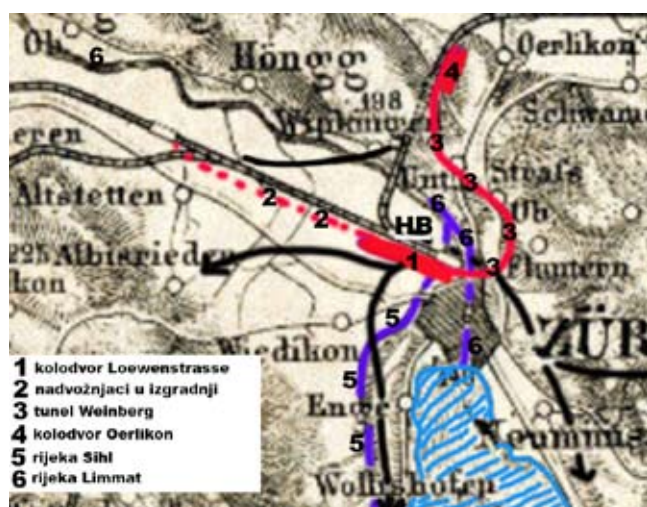
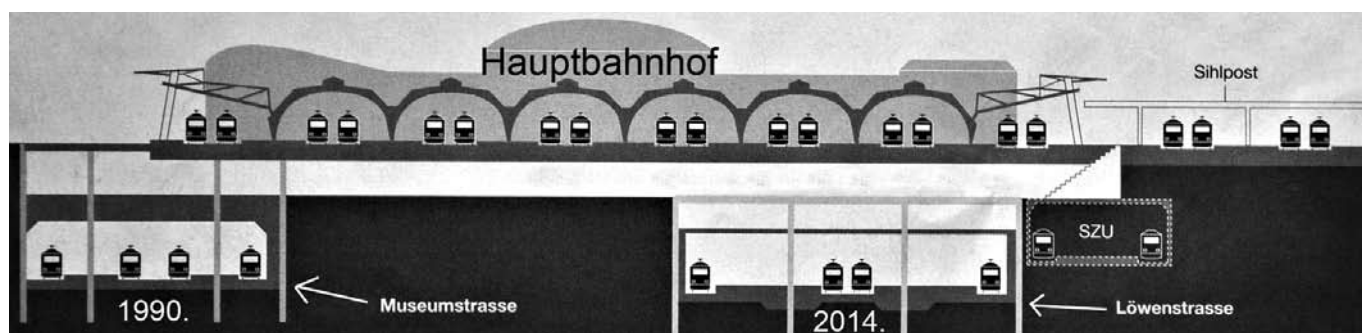
Žiri u kojemu su bili predstavnici Ekonomskog fakulteta, Udruge eSTUDENT i HŽ Putničkog prijevoza odabrao je i nagradio sljedeće slogane:

1. Putovanje s pogledom – Luka Markasović, Elektrotehnički fakultet u Osijeku. Nagrada: InterRail karta za cijelu Europu za dvije osobe
2. Putovanje je uvijek dobra ideja – Matija Marković, Filozofski fakultet u Rijeci. Nagrada: dva besplatna putovanja na bilo kojoj relaciji u Hrvatskoj
3. Povezani tradicijom – Karlo Repić, Fakultet organizacije i informatike u Varaždinu. Nagrada: poklon-paket HŽ Putničkog prijevoza

Durchmesser (Poprečna linija)

## Investicija od 2 milijarde švicarskih franaka

Današnji Zürich Hauptbahnhof (HB, glavni kolodvor) star je 167 godina i kronologija njegova razvitka zrcalo je u kojem se ogledaju Švicarska, Švicarske savezne željeznice (SBB), kanton, osobito Prometni savez Züricha (ZVV) te stanovnici grada Züricha, jer oni su na referendumu 23. rujna 2001. s 81,8 % poduprli projekt »Durchmesserlinie«. Ukupna vrijednost investicije je 2,031 milijardu švicarskih franaka, a kanton je sudjelovao s 580 milijuna švicarskih franaka.



Godine 1847. tijekom izgradnje prve pruge Spanisch-Brötli Bahn (lokalni specijalitet španjolska zemlja s maslacem) od obližnjih toplica Badena do Züricha bilo je predviđeno da kolodvor bude sagrađen na nezgodnome mjestu, u trokutu koji zatvaraju dvije rijeke. Kolosijeci i danas prelaze rijeku Sihl, koja nizvodno utječe u rijeku Limmat, do čije obale seže čelo kolodvora. Treću stranicu trokuta tada je činio jarak ispunjen vodom, kojim je kolodvor bio odvojen od Züricha. U to vrijeme pruga je prolazila najbliže gradu i čeonu kolodvor bio je logično rješenje. Budući da se željeznička mreža nastavila graditi, još u 19. st. bilo je neophodno promijeniti smjer vožnje. Tome je doskočeno uvođenjem u promet motornih vlakova, a kasnije i kombinacijom upravljačnice/lokomotive na krajevima kompozicije. Kao pravo rješenje za funkcionalnost prometa bio je nužan prolazni tip kolodvora.

Naziv projekta »Durchmesserlinie«, odnosno »Poprečna linija« najlakše je objasniti prema položaju ključnih točaka züričkoga željezničkog čvorišta za daljnji putnički prijevoz. Sa zapadne strane je Altstetten, a na sjeveru nalazi se Oerlikon. Između točaka toga zamišljenoga kruga smješten je Zürich HB. Budući da Zürich HB nije na sredini pravca između krajnjih točaka, bile su potrebne godine da se SBB, grad i kanton Zürich odluče za taj poduhvat »kroz dijametar«.

Stagnacija u razvoju Zürich HB-a prekinuta je 1983., kad je pokrenuta izgradnja tunela Hirschengraben (1989.) s podzemnim kolodvorom Museumsstrasse. Time je izbjegnuto mijenjanje smjera vožnje jer je pruga ispod rijeke Limmat produžena tunelom do sjeverne strane Ciriškog jezera radi uvođenja sustava gradske željeznice (S-Bahna). Kad je 28. svibnja 1990. u 4.58 sati krenuo prvi dvokatni vlak gradske željeznice, dnevni je tisak to popratio riječima: »U sekundu točan početak novog doba željeznice«.

Ideja o izgradnji »novog« kolodvora, za izravnu vezu s Oerlikonom potekla je od Paula Stoppera. Poput legende zvuči priča da je Stopper 1996. na salveti nacrtao prijedlog izgradnje tunela koji bi vodio na drugu stranu rijeke Limmat. Drugo lice švicarskoga političkog života i osoba važna za taj projekt je Gabi Petri, pripadnica Zelenih i tzv. brojačica parkirnih mjesta. Prioritet prometne politike pa i načina života u Švicarskoj su javni prijevoz, biciklistički promet, mjere usmjerene na smanjenje zagušenosti cesta te ograničenje broja parkirnih mjesta.

Tijekom rasprave bilo je postavljeno i pitanje dodatnih kapaciteta Zürich HB-a. Do danas zasebni čeonu kolodvor Sihlpos, koji se nalazi tik do postojećega Zürich HB-a, s egzotičnom numeracijom kolosijeka od 51 do 54, trebao je biti trajno rješenje za rastući opseg prijevoza. Međutim, vlakovi bi i dalje trebali mijenjati smjer za Oerlikon preko četverokolosiječnog vijadukta, koji bi sezao do kuhinjskih prozora stambenih zgrada. Zapravo bi to bilo nehumano ponavljanje već postojećega prometnog rješenja i ništa više. Da bi se pokazalo to koliko sitnice postaju važne, dovoljno je reći da je »trajni« Sihlpost kritizirao Hans Bähni ((Eisen)bahn = željeznica) Bosshard 1997. Kada ga je opisao kao vječno dug prolaz između dvaju kolodvora, koji bi mase (prognoza opterećenje Zürich HB-a je pola milijuna putnika na dan) dnevnih migranata trpjele zbog presjedanja u sustavu gradske željeznice. Međutim, i to je manje složeno nego se s III.a perona na Zagreb Glavnom kolodvoru dokopati se zebre na Tomislavovu trgu. Kolodvor Sihlpost postao je »privremeni« u sklopu projekta »Durchmesserlinie«, iako je za hrvatske prilike zavidno uređen i s Zürich HB-om čini funkcionalnu cjelinu.

Radovi na projektu počeli su 2007., kada su produženi kolosijeci 3 – 9 na Zürich HB-u. Na prostoru od kolodvorske hale prema glavnoj postavnici u zemlju je ugrađeno 30 m postraničnih betonskih zidova budućega kolodvora, a ispod kolosijeka stavljena je metar debela betonska deka, svod budućega podzemnog zdanja dugog 350 m. Iskopano je 350.000 kubika materijala. Tlo ko-



lodvorskog područja izrazito je podvodno pa je tijekom izgradnje trebalo ispumpavati podzemne vode. Ispod Sihla dodatnu zaštitu iskopa činio je niz podzemnih stupova nalik katedrali. Protok vode reguliran je na jezeru Sihlsee, iz kojeg u udaljenom području Alpa izvire istoimena rijeka.

Tunel Weinberg počeo se probijati od Oerlikona te izvađeno 500.000 kubika. Zbog skučenosti prostora, kao i dimenzija bušilice, iskopan je posebni zdenac kroz koji je bušilica u dijelovima spuštana 30 m ispod razine tla i ondje sastavljena. Spomenuti stroj težak je 3000 t i dug 220 m, veličine je podmornice i nazvan je Heidi. Ipak, najteži dio radova izvodio se nadomak Zürich HB-a, jer je trebalo probiti trasu ispod rijeke Limmat. Kako bi se oduprlo nadiranjju podzemnih voda, nije se kopalo duboko kao kada se gradio tunel za brzu gradsku željeznicu. U borbi protiv podzemnih voda kombinirale su se metode razvijanja protutlaka u bušilici od dva bara i korištenja bentonita, posebnoga glinenog minerala koji je higroskopan i bubri u vodi te izvrsno zatvara poroznost tunelskog zida.

Tijekom kopanja ispod kolosijeka Zürich HB-a izbio je štrajk radnika nezadovoljnih time što je u uporabi još puno nevakuumskih zahoda u vagonima. Naime, fekalije putnika cijedile su se do glava radnika u podzemlju. Nakon tjedan dana štrajka i cijelonoćnih pregovora, radnici su se izborili za isplatu dodatnog iznosa u vrijednosti njihove dvomjesečne plaće, a dobili su i pisano jamstvo da će se problem riješiti. To je učinjeno postavljanjem brojnih kanala.

Nadvožnjaci koji će služiti kao prilaz iz smjera Altstetena još se grade. Zbog gustoga željezničkog prometa korištena je pomična oplata teška 650 t i duga 90 m koja je nazvana »žuti monstrum«. Od 15. prosinca 2015. njima će vlakovi voziti u novi podzemni kolodvor. Prvi vijadukt Kohlendrieckbrücke dug je 400 m i nadilazi zaštićenu zgradu graditelja i inženjera Hans Hilfikera. Hans Hilfiker je dizajner SBB-ova željezničkog sata iz 1944., a spomenuta zgrada je važan spomenik industrijske arhitekture iz 1952. godine. Drugi je nadvožnjak je najduži u Švicarskoj (Letzigrabenbrücke, 1156 m), a visok je 20 m.

Oerlikon kao sedmi kolodvor u zemlji po opsegu prometa (1800 vlakova dnevno) potpuno je promijenjen proširenjem perona, ali i zahtjevom za dodatnim prostorom u urbanome području. Upravna zgrada Tvornice strojeva »Oerlikon« pomaknuta je za 60 m. To je izvedeno u 19 sati bez oštećenja, premda je građevina zaštićeni spomenik kulture težak 6200 t.

Uobičajeno rješenje u svijetu je putnički kolodvori imaju numerirane kolosijeka, a ne perone. Na Zürich HB-u provedena je renumeracija kolosijeka, ali samo onih podzemnih, tako da su nadzemni kolosijeci i dalje numerirani počevši od broja 3. Zanimljivo je da je trošak renumeracije iznosio je 500.000 franaka, a ukoliko bi se željelo krenuti od broja jedan trebalo je izdvojiti još sredstava. I od toga se odustalo.



Iako je poskupljenje gradnje nakon 2008. povisilo vrijednost kredita za 16 %, a poskupjeli su i radovi na kolodvoru Oerlikon istovremeno su ostvarene i uštede kojima je zadržana prvotna cijena projekta. Ponekad je to bilo nauštrb fer tretmana stranih radnika kao kada je jedno švicarsko poduzeće zaposlilo 20 poljskih radnika da bi ih plaćalo manje nego švicarske radnike. U medijima se često ističe kako je sličan projekt prolaznog kolodvora u Stuttgartu, predstavljen još 1994. (čak 4 godine prije züriškog projekta), a neće biti gotov do 2022. , a u međuvremenu su udvostručeni troškovi!

U „špicama“ popunjenost vlakova brze gradske željeznice je visoka (124 %, a 2013. godine čak i do 166 %), dok prosječna popunjenost iznosi skromnih 20 %. Samo kroz Oerlikon umjesto osam prolaziti će 13 linija brze gradske željeznice, i to svakih pola sata, te sedam daljinskih linija svaki sat.

Projekt »Durchmesserlinie« je 9,6 km duga pruga čije središte čini podzemni prolazni kolodvor Löwenstrasse ispod kolosijeka Zürich HB-a. Prostranost je postignuta i svjetlim opločenjem poda, što odudara od preostalog podzemnog dijela HB-a. Plafon odražava zlatni odsjaj javne rasvjete pa ga je prilikom otvorenja ministrica prometa Doris Leuthard nazvala »zlatnim kolodvorom«. Ispod perona Zürich HB-a je podzemni komercijalni dio ShopVille Zürich.

Najvažnije prednosti projekta »Durchmesser« jesu kraće vrijeme vožnje brze gradske željeznice i daljinskih vlakova za oko šest minuta i kapacitet gradskog željezničkog prometa veći za 25 %. U 2015. predviđa se poskupljenje prijevoza za 2,5 %, a subvencija vozne karte kantona Zürich i općina iznosi 40 %. Zürich računa na 20 % više putnika do 2020. Kolodvor Oerlikon bit će završen 2016. kad će iz Zürich HB-a vlakovi kretati svake dvije minute. Izgradnjom dvaju nadvožnjaka bit će ostvaren iznimni transeuropski pravac s prolazom međunarodnih vlakova kroz Zürich Hauptbahnhof, čineći cjelinu s baznim alpskim tunelima ispod Lötschberga (34,6 km, otvoren 2007.) i Gottharda (57 km, završetak 2016.).

Turistička željeznica St. Wolfgang – Schafberg

# 100.000 putnika do planine Schafberg

**Turističke željeznice su željeznice čiji je glavni cilj prijevoz turista do određenoga zanimljivog mjesta. Neke od tih željeznica građene su kao željeznice koje su isključivo namijenjene turističkome prijevozu, dok su neke od njih građene kao normalne željezničke pruge, no njihovi su vlasnici zapali u ekonomske poteškoće i željeznice su se okrenule isključivo turističkome prijevozu. Turističke željeznice postoje u gotovo svim europskim državama i one danas, u skladu s rastom opsega turističke djelatnosti, uglavnom dobro posluju.**

prolazi vrlo atraktivnim područjima koja, osim planinarski, nisu dostupna. Na planinu Schafberg ne vode ceste i željeznica do hotela na vrhu prevozi sve – od gostiju do greda za popravak krovništa ili hrane i pića za restoran. Takav ekskluzivni prijevoz važan je zbog tri stvari – željeznica nema konkurencije, što joj omogućuje određenu ekonomsku prednost, osigurana je ekološka komponenta važna za razvoj turizma i omogućeno je da gosti na odredištu provedu određeno vrijeme, a ne da se samo dovedu do njega i vrata. Sve tri komponente važne su za turističku ponudu te mikroregije. Uz to valja spomenuti da željeznicu Schafberg od početka pokreću isključivo parne lokomotive koje pridonose atraktivnosti prijevoza i nostalgичnoj komponenti putovanja. Nestanak parnih lokomotiva s glavnih pruga svakako ih je učinio atraktivnima i povećao njihovu privlačnost.



Željeznica Schafberg nalazi se na obalama austrijskog jezera Wolfgang i iz mjesta St. Wolfgang vodi na planinu Schafberg. Trasa željezničke pruge koja je sagrađena 1893., čiji su kolosijeci široki 1000 mm i koja je opremljena zupčaničkim sustavom Abt počine na sjevernoj obali toga slikovitog jezera, nakon čega se strmo penje južnim obroncima Schafberga do vrha, na visinu od 1732 metra. Samo jezero nalazi se na visini od 532 metra iznad mora. Ta željeznica sagrađena je privatnim kapitalom u vrijeme kada su jezera u zapadnoaustrijskoj pokrajini Salzkamergut počela dobivati na turističkoj važnosti.

Turizam u regiji nije bio potaknut samo činjenicom da je riječ o vrlo lijepome i slikovitome alpskom pejzažu, već i činjenicom da se u neposrednoj blizini nalazi niz rezidencija austrijskog cara. Zbog toga je već u drugoj polovini stoljeća ta regija bila turistički razvijena, s definiranim pravcima daljnjeg razvoja usluga. Ulaganja u željeznicu bila su raznolika – gradio se niz lokalnih pruga koje su regiju povezale s glavnom prugom Beč – Salzburg te uskotračna pruga s kolosijecima širine 760 mm koja je čitavu regiju povezivala sa Salzburgom. Sve te željezničke linije znatno su utjecale na razvoj turizma. Nažalost, dio njih platio je i cijenu drastičnog povećanja opsega automobilskeg prijevoza, pa je pruga s kolosijecima širine 760 mm zatvorena 1957., no metarski Schafbergbahn ostao je u uporabi do danas. Popularnost te željezničke pruge treba tražiti u nekoliko karakteristika koje su važne za turističke željeznice. Naime, Schafbergbahn ponajprije

Pruga Schafbergbahn je u vlasništvu Austrijskih saveznih željeznica (ÖBB), ali je dugoročno dana na korištenje regionalnoj željezničkoj prijevoznčkoj tvrtki SLB (*SchafbergBahn und Wolfgangsee Schifffahrt*), koja je dio tvrtke Salzburg AG i čija je djelatnost pružanje usluga autobusnog i brodskog prijevoza u regiji. Zanimljivo je da je brodski prijevoz vrlo razvijen. Mnoga jezera na maloj površini premrežena su brodskim linijama koje imaju vrlo važnu svakodnevnu prometnu funkciju i nisu dominantno turistički usmjerene. Pripadnost SLB-u prednost je zbog integriranosti voznog reda i tarife Schafbergbahna u odnosu na druge oblike javnog prijevoza u regiji. Cijena karte za Schafbergbahn je vrlo visoka i iznosi »paprenih« 30 eura za povratnu kartu, no putovanje njome je nezaboravno iskustvo i njezin turistički potencijal je neiscrpan. Schafbergbahn prevozi stotinjak tisuća putnika godišnje, što je vrlo dobar rezultat za željeznički sustav koji zbog vremenskih prilika ne vozi tijekom zime.

Turističke željeznice i njihova obnova ne pridonose samo nostalgичnom pogledu u prošlost i u romantična vremena putovanja željeznicom, već su i konkretan ekonomski poticaj regiji i lokalnome turizmu; kao i dodatna vrijednost tog istog turizma. Naime, tim se željeznicama gotovo uopće ne voze ljubitelji željeznica, već vrlo širok krug turista koji žele iskusiti nostalgичnu vožnju vlakom i stići do inače nedostupnih mjesta na relativno lak način. Ta činjenica omogućuje vrlo visoke cijene prijevoznih karata, što čitav projekt čini isplativim!

Češka

## U prometu vlakovi Railjet



Dana 24. travnja 2014. Češkim željeznica (ČD) isporučen je prvi vlak Railjet koji je vozio na relaciji Beč – Prag. To je svakako najvažniji događaj za Češke željeznice od 2003. kada je isporučen prvi vlak Pendolino serije 680. Slučajno ili ne, kada budu isporučeni svi Railjetovi, ČD će imati flotu sastavljenu od sedam Pendolina i sedam Railjetova. Koncept Railjet razvio je »Siemens« za Austrijske savezne željeznice

(ÖBB) kao *push-pull* garnituru vagona opremljenu s upravljačkim vagonima. Koncept je razvijen u vrijeme kada se u Austriji pojavio prevelik broj suvremenih električnih lokomotiva Taurus (serija 1116 i 1216), koje je trebalo uvrstiti u vuču brzih putničkih vlakova.

Prvi ČD Railjet sastavljen je od lokomotive Taurus (dugoročno posuđene od ÖBB-a) 1216 233 i vagona serija 73 54 20-91 001, 73 54 21-91 101, 201, 301, 401, 73 54 85-91 001 i 73 54 80-91 001. Isporučen je u praški depo ONJ gdje su izvedeni manji zahvati prilagodbe i čišćenja interijera, gdje je provedena izobrazba osoblja i slično. Početkom svibnja vlak je vozio na relaciji Prag – Chocen, a službena ceremonija predstavljanja novog vlaka javnosti održana je 6. svibnja na glavnome praškom kolodvoru. Istog dana Railjet je počeo voziti vlak IC 571 »Zdenek Fibich« od glavnoga grada do Breclava. Nakon tog razdoblja, prvi češki Railjet prebačen je da vozi vlakove IC 572 / IC 573 »Brensky Drak« između Brna i Praga. U međuvremenu su ČD-ove marketinške službe odlučile da će službena robna marka vlaka glasiti ČD railjet, odnosno da se riječ Railjet više neće pisati velikim početnim slovom. Svrha te promjene bila je da se ČD-ovi vlakovi razlikuju od ÖBB-ovih istoimenih vlakova.

Drugi češki Railjet isporučen je 15. svibnja s lokomotivom 1216 234, a u redovit promet ušao je 21. svibnja.

Svi češki vlakovi Railjet bit će opremljeni austrijskim trosustavnim električnim lokomotivama Taurus 1216, koje ČD dugoročno posuđuje od ÖBB-a. Također, vlakovi će voziti na relacijama Prag – Beč – Graz i Prag – Beč – Villach, na kojoj će se izmjenjivati s austrijskim vlakovima Railjet!

Danska

## Narudžba vrijedna 160 milijuna eura

Danske državne željeznice (DSB) odobrile su kupnju 67 katnih putničkih vagona, koji trenutačno voze za tu tvrtku, no posuđeni su od tvrtke »Ascendos Rail Leasing«, vrijednu 104 milijuna eura i kupnju za sada nedefiniranog broja novih električnih lokomotiva koje će u budućnosti vući vlakove sastavljene od katnih vagona vrijednu 56 milijuna eura. Očekuje se da će ti vlakovi, jednom kada budu

formirani i vozila isporučena, voziti na istoku Danske.

Danska je tradicionalno okrenuta dizelskoj vuči na željeznici, no ta se situacija u posljednje vrijeme mijenja i nacionalna tvrtka ulaže u nova električna vozila. Zanimljivo je da je danska željeznička mreža elektrificirana sustavom 25 kV, 50 Hz, a susjedne Švedska i Njemačka elektrificirane su sustavom 15 kV, 16,7 Hz.

Mađarska

## Kerozin se prevozi vlakom!

Međunarodna zrakoplovna luka Budimpešta oduvijek ima kolosijek koji se odvaja od glavne pruge za Debrecen, no on se ne koristi za prijevoz zrakoplovnoga goriva već više od 15 godina. Posljednji put tim je kolosijekom prevezeno loživo ulje za grijanja zgrada zrakoplovne luke. Kerozin se u zrakoplovnu luku doprema posebnim cjevovodom iz MOL-ove rafinerije Szazhalom batta, no taj je opseg

dopreme u posljednje vrijeme postao premali s obzirom na sve veći broj zrakoplova koji slijeću u Budimpeštu. Zato je odlučeno da će se u 2014. industrijski kolosijek prema zrakoplovnoj luci modernizirati, što će omogućiti prihvat novih teretnih vlakova za prijevoz zrakoplovnoga goriva. Prvi vlak koji je prevezio kerozin vozio je tom prugom 20. svibnja i vukla ga je lokomotiva MAV M62 628 168.

Ukrajina

## Europski novac za ukrajinske željeznice

Dana 20. svibnja Europska investicijska banka odobrila je sredstva za gradnju novoga dvokolosiječnog željezničkog tunela Beskid na zapadu Ukrajine, na pruži koja Mađarsku povezuje s ukrajinskim gradom Lavovim i koja prolazi kroz Karpate. Stari tunel, koji se trenutačno koristi, dug je 1750 metara, nalazi se između kolodvora Beskid i Skotarske i trenutačno je jedina jednokolosiječna pružna dionica. Novi tunel bit će dvokolosiječan i dug 1764 metra, a njegovo otvorenje predviđeno je za 2017. godinu. Povijesno gledano, pruge na tome zapadnom dijelu

Ukrajine gradile su austro-ugarske tvrtke u 19. stoljeću i one su tek tijekom i na kraju Drugoga svjetskog rata pripale tadašnjoj Ukrajini i SSSR-u. U 40-im i 50-im godinama 20. stoljeća su s europskog standarda od 1435 mm proširene na sovjetski i ruski standard od 1520 mm. Zbog te činjenice povećan je i slobodni profil, pa je izvorno građen dvokolosiječni tunel Beskid pretvoren u jednokolosiječni. Ta činjenica kasnije je dovela do eksploatacijskih poteškoća i stvaranja tzv. uskoga grla na pruži koja povezuje Mađarsku s Lavovim.

Korčula

## Mali komadić raja

Šesti otok po veličini u Hrvatskoj je Korčula ili Korkyra Melania, odnosno Crna šuma, kako su je nazvali stari Grci, jer je jedan od najšumovitijih hrvatskih otoka. Spada u Dubrovačko-neretvansku županiju.



Korčula je bila naseljena još u pretpovijesti. Najstariji nalazi datiraju iz starijega kamenog doba, a potječu iz Vele spile. Otok je bio nekadašnja grčka kolonija, potom ilirska, a kasnije i rimska. Potom su na njega stigli Mleci, a u 14. st. otok je došao pod vlast Dubrovačke Republike. Pod njezinom vlašću bio je sve do 1420. godine. Radi svoje važnosti često je mijenjao gospodare: od Ilira preko Grka, Rimljana, Mlečana, Venecije, Engleza i Francuza do Rusa, Austrijanaca i Talijana.

Istoimeni glavni grad otoka posebnog je oblika koji podsjeća na riblju kost jer glavna gradska ulica presijeca grad na istočnu i zapadnu polovicu, a pokrajnje ulice pružaju se do gradskih zidina. Ljupke uske ulice, stare zidine, pogled koji se pruža na Pelješac i konobe pridonose posebnom šarmu i ljepoti mjesta. Najljepši primjeri korčulanske stambene arhitekture nastali su u 15. i 16. st. u gotičko-renesansnom stilu. U staroj gradskoj jezgri gotovo svako pročelje kuće krasi grbovi korčulanskog plemstava, biskupa i gradskih knezova, što Korčulu čini posebnom.

Muzej Marka Pola vrijedi posjetiti jer, kako se vjeruje, taj se poznati mletački trgovac rodio na Korčuli. Iako mjesto rođenja nije točno utvrđeno, on se smatra najpoznatijom ličnosti Korčule.

U gradu je puno umjetničkih galerija, koje svojim djelima dodatno ukrašavaju ionako lijepe ulice. Prekrasan grad bogate povijesti vrijedan je obilaska.

Među veća mjesta na otoku ubrajaju se i Blato u unutrašnjosti te mali lučki grad Vela Luka na zapadu otoka. Ostala mjesta su

Lumbarda, Smokvica, Brna, Pupnat, Kneže, Račišće, Žrnovo, Prigradica, Prižba, Grščica, Čara, Zavalatica i Babina.

U Veloj Luci nema puno pogodnih i lijepih plaža na kojima se može kupati, ali zato svakodnevno isplovljavaju turističke barke prema raznim otocima te plažama.



Najljepši otočić za kupanje je Proizd, gdje je nekada bio kamenolom. Tamo se voli kupati i često ga posjećuje Oliver Dragojević. Upravo zbog bijeloga kamena more ima posebnu tirkiznu boju te posjetitelj ima osjećaj da je na nekome tropskom otoku. Zbog malog broja turista tamo se zaista možete prepustiti uživanju, a postoji i nudistička plaža. Ako volite roniti, otkrit ćete divan podmorski svijet raznovrsne morske flore i faune. Boje podmorja i prirode otoka su neopisive.

Na otoku se nalazi jedna konoba u kojoj se poslužuju morski specijaliteti.

Postoji još nekoliko okolnih otočića gdje se možete kupati na divljim stjenovitim plažama i pobjeći od turista, pogotovo ako imate svoju barku. Ljepota tih otočića je u očuvanoj prirodi, bogatstvu podmorja te malom broju turista jer nisu upućeni ili nemaju mogućnost ploviti sami do otočića.

Korčulanski kraj bogat je maslinama, rogačem, grmovima kapara te ribom i mekušcima. Ako se nađete u prilici, probajte grickati sirovi rogač ili kušajte rakiju od rogača, tzv. rogačicu. Svježu ribu, masline, maslinovo ulje te razne domaće delicije s otoka možete kupiti na tržnici.

Prekrasan otok, divne prirode i nevjerojatno šumovit, ostavio je velik dojam na nas. Riječ je o otoku idealnom za uživanje u pravome mediteranskom ugođaju, ukusnoj hrani, divljim plažama i netaknutom podmorja. Uputite li se na Korčulu, čeka vas mali komadić raja.

Istra

## Propeler Josefa Ressela

**Istra je najveći hrvatski poluotok poznat i po nazivima Crvena Istra, Bijela Istra i Siva Istra. Crvena radi plodne crljenice u zapadnome dijelu Istre, siva radi sive gline u središnjoj Istri i bijela radi kamene obale istočne Istre, obronaka Učke. Ovaj smo put istražili središnji dio Istre, a bili smo smješteni u malome selu Kotli, podno najmanjega grada na svijetu, istarskog Huma.**



Motovun



Hum



Kotli



Višnjani

Kotli su nekad bili poznati po mlinovima. Danas se tamo mogu vidjeti ostatci mlina s dva kotača. Jedan je bio za mljevenje žitarica, a drugi je služio kao mali generator koji je osvjetljavao mlin. Prekrasna priroda i zanimljiv tok potoka Rečine, koji s pritokom Draga utječe u najpoznatiju istarsku rijeku Mirnu, stvara zanimljive oblike u kršu. Kažu da od tih oblika koji podsjećaju na kotlove potječe i naziv Kotli.

Drugo važno mjesto je Hum, koji se nalazi na Aleji glagoljaša. Po Guinnessovoj knjizi rekorda, riječ je o najmanjem gradu na svijetu jer ima samo 17 stanovnika i očuvane gradske institucije. Prema mojemu mišljenju, Hum je prvi od tri najljepša gradića u Istri. Po ljepoti uz njega su Motovun i Grožnjan. U Humu obavezno kušajte originalnu bisku, rakiju od imele. Na odlasku iz Huma prolazimo pored Roča i Ročkog polja te se spuštamo prema Buzetu i dolinom Mirne stižemo do Motovuna.

Motovun je impresivan gradić smješten na brežuljku iznad doline Mirne. Mislim da nema tog prolaznika koji ne dobije želju zaviriti u Motovun kada ugleda njegove zidine na vrhu brda. Motovun se spominje još u keltsko doba, a u srednjem vijeku dobio je današnji

izgled. Od stare jezgre u središtu širi se prema dolje. Noviji dio je Podgrađe, a najnoviji Gradicol.

Motovun je najpoznatiji po filmskom festivalu koji se tamo održava i na čijoj se zastavi nalazi propeler. Naime, u Motovunu je Josef Ressel, austrougarski šumar i izumitelj, izumio brodski propeler, a poznat je i po pošumljavanju Učke. Druga poznata osoba kojom se ponosi taj gradić jest vozač Formule 1 iz Indianapolisa, rođeni Motovunjanin Mario Andretti. Motovun morate doživjeti, prošetati među njegovim zidinama, osjetiti vjetar i uživati u pogledu na sve strane svijeta. Ovdje možete kušati razne delicije od tartufa. Buzet

zovu gradom tartufa, no oni se beru u Motovunskoj šumi koja se proteže dolinom Mirne do Buzeta.

Istra je kao stvorena za vožnju biciklom. Podno Motovuna prolazila je uskotračna pruga Parenzana koja je povezivala Italiju, Sloveniju i Hrvatsku, od Poreča do Trsta. Pruga se prestala koristiti 1935., a danas je dio pruge uređen kao šetnica i biciklistička staza. Godine 2007. posebno je uređen dio od Livada do Buja koji prolazi i kroz Grožnjan. Gledajući s motovunskih zidina prema zapadu, u daljini se nazire taj čudesan grad.

Grožnjan – grad, galerija i muzička akademija. Taj se grad najviše razvio za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije zbog Parenzane. Tada je Grožnjan bio grad obrtnika, a zbog raznih povijesnih događaja doveden je na rub propadanja. No kad je 1965. proglašen gradom umjetnika počelo je spašavanje grada. Prazne i napuštene kuće dodjeljuju se umjetnicima iz Hrvatske, Slovenije i Vojvodine, a dio i Međunarodnoj federaciji muzičke omladine. Od tada do danas na gradskim ulicama možete čuti zvukove raznih instrumenata, po kutovima i uličicama možete uživati u koncertima mladih umjetnika, a Grožnjan sa svoje 42 galerije postaje čarobno mjesto u kojemu možete vidjeti, čuti i osluhnuti ritam grada koji živi za umjetnost.

Nepal

## Dogovorni tijek prometa u šarenilu prašnjavih boja

**Nakon što je iznad pješčane titrajuće izmaglice izišlo sunce, pogleda zakriljenog tijelima i kamerama istočnjaka, napustili smo zaljevski aerodrom u Dohi, koji se širi na nove kvadratne kilometre pustinje, te krenuli na let za glavni grad Nepala.**



Hram majmuna

Obrušavamo se između strmih brda u čuvenu dolinu Katmandua. Šalter za izdavanje viza ubrzano skuplja novac i pritom ne radi probleme ako neki od traženih podataka nije unesen u obrazac – važno je da imate dolare i fotografije.

Prvo iskustvo vožnje javnim prijevozom u Katmanduu stekli smo u taksiju nepoznate marke vozila – vjerojatno model *Tata motors*. Devedeset posto taksija čine automobili marke Suzuki Maruti vrlo staroga godišta. Vozači su se u gužvi svađali oko toga koji će nas povesti prašnjavim i zakrčenim gradskim cestama pored glavnoga hinduističkog svetišta Pashupathinat. Ondje se vatre za kremaciju rijetko gase. Čim je vožnja počela, prihvatila sam za mene nov način razmišljanja – kako bude, bit će, opusti se, jer kad se slupamo, manje će boljeti.

U Nepal se vozi lijevom stranom po starome kolonijalnom pravilu, ali dogovorno i bez kolonijalista, semafora i puno prometnih znakova. Eksperiment u jednome nizozemskom gradu pokazao je da su semafori jedan od glavnih uzroka prometnih nesreća, i to zbog usredotočenosti vozača na svjetla, a ne na ostale sudio-

nike u prometu. U Nepal, unatoč vladajućem neredu, ima jako malo sudara i nesreća. Ulice u gradu su preuske i u prometu se, u samo njima znanoj putanji kretanja ili ležanja na cesti, miješaju bicikli, rikše, krave, motocikli, kokoši, ljudi, mini i mikroautobusi, kamioni i psi. Svi trube – puno, stalno i ustrajno, ali nitko se ni na koga ne ljuti.



Hram Annapurna

U nekim ulicama proširuju cestu, pa su okolne kuće prepolovljene – napredak u gradu u kojemu struje češće nema nego što je ima, u kojemu je voda daleko od pitke, u kojemu su rijeke i potoci postali kanalizacijom i smetlištem, u kojemu se rublje pere vani ručno, a suši uz prašnavu cestu.

Društveno-politička situacija (u zadnjih 13 godina, od misterioznog pokolja u kraljevskoj obitelji, zavladao je demokracija s prijelaznim vladama, a prije nekoliko godina na vlast su došli komunisti – Mao banda) dovela je dva-tri milijuna ljudi u grad predviđen za njih pola milijuna. Stanovnici žive u vječnoj prašini i smradu, ali svi su nasmijani: prosjaci svih profila, prodavači, vozači, rasplesani policajci s dugim odgojnim palicama od bambusa.

Mikroautobusi (kao *thuk thuk*) uglavnom su gradske trokolice koje voze na plin. Čini se kao da su predviđeni za prijevoz od šest do osam putnika, ali u njih vjerojatno stane 30-ak ljudi. Stvari i životinje prevoze se na krovu. Kondukter ili pomoćni menadžer za prijevoz stvari, ljudi i životinja poslaže ljude rame preko rame-na i autobus može krenuti.

Nabava benzina je problem. Taksisti i ostali motorizirani sudionici u prometu u dugim redovima i po pet-šest sati čekaju da stigne cisterna s gorivom. Za to vrijeme mikroautobusi voze dok se ne pokvare.

Hramovi, trgovine, smetlišta, psi, muzeji, makaki majmuni i kraljevske palače srasli su jedni s drugima. Gotovo na istim mjestima ljudi žive, rade i izvode vjerske rituale.

Budući da je u vrijeme kada smo posjetili Nepal turistička sezona bila na izmaku, što znači da su monsuni blizu, nakon što smo nabavili potrebne dokumente, kupili smo karte i lako našli mjesta u »turističkom, klimatiziranom autobusu«, koji nas je u rano jutro povezo autocestom Prithvi prema 200 km udaljenoj Pokhari.

Autobus je bio star, ali je nalikovao na autobus. Klimatizaciju je



»glumio« mali propeler koji je puhao po glavama putnika. Prozori su se mogli otvoriti.

Autocesta Prithvi je rupetinama i izbočinama bogata, brdska, zavojita i strma glavna cesta. Za put od 200 km potrebno je oko sedam-osam sati, i to ako se ne dogodi neka veća nesreća na cesti. Isti put može se prijeći i zrakoplovom, ali Nepal ima najveću razliku između broja odlazaka i broja sretnih dolazaka, pa smo »tu radost« preskočili kako i sami ne bismo postali dio crne statistike.

Sretno smo stigli u grad Pokhara, koji je smješten uz jezero Pewa, ispod svetog brda Saranghot. Pogled se pruža na budističku pagodu posvećenu miru u svijetu. Ondje smo obišli sve znamenitosti te smo preboljeli prvu dijareju »zaradenu« negdje putem između Katmandua i Pokhara. Putovanje Nepalom na-



Ghandruk

stavili smo gradskim, a poslije i lokalnim autobusom koji nas je doveo u selo Naya Pul. Ta vožnja mi je ostala u dragome sjećanju ponajprije zato što smo se maknuli od gradskih jazavaca, žičara, djece *snifera*, taksista i trgovaca, a sve to živopisnim i jeftinim prijevozom koji koriste domaćini.

Budući da ne poznajemo nepalsko pismo kojim su ispisani nazivi odredišta na autobusima, uz cestu smo uvijek za odredište pitali vozače i konduktore koji su kroz otvorena vrata davali signale vozaču i nama za ukrcaj. Autobusi se obično ne zaustavljaju, već samo usporavaju kada skupljaju ljude uz cestu.

U Naya Pulu krenuli smo u otkrivanje novog svijeta – brda, snježnih vrhova, šuma, bezbrojnih i beskonačnih nizova stuba, malih svetišta, rijeka i potoka. Naziv za rijeku na nepaliju je Khola koja označava nešto poput zapjenjene Coca-cole, jer one tako izgledaju u ovome kraju.

Brđani Gurunzi razlikuju se od Newara koji žive u nizinama i gradovima. Gurunzi su seljaci, vlasnici *lodgeva*, goniči mula i nosači. U svojim košarama nose i po 50-60 kilograma tereta, pa na ramenu nose i čelične stupove duge pet metara i teške 55 kilograma, predviđene za gradnju manjeg mosta ili neke kuće. Na prolasku su nas veselo pozdravljali kada su vidjeli da za razliku od većine ostalih planinara sami nosimo svoje breme.

Od nosača na planini su jači samo »šleperi«, stada mula koja goniči tjeraju po strmim stubama i preko improviziranih mostova do nadmorske visine od oko 2500 m, no na više visine uspinju se samo nosači.

Nakon začinjene hrane koju smo jeli u gradovima, s porastom nadmorske visine smanjivala se količina začina, kao i mesa u kuhinji. Glavno jelo domaćih ljudi je *Dal bhat* – cjelovit obrok od riže i povrća. Vani i s nogu jede se *Momo*, izvrsna tibetanska izmišljotina s bivoljim, pilećim ili vegetarijanskim punjenjem, koja je izgledom slična raviolima, ali ukupni dojam je najbliži čevap-

čićima. Često se jedu i razne *Thukpe*, juhe s dosta rezanaca, također spravljene od svačega. Piju se razne vrste čajeva (crni, masala s mlijekom, đumbir protiv mučnine i prehlade te metvica za opuštanje), a od alkoholnih pića *Raksi*, domaća rakija od žitarica, i *Arak*, piće slično vinu.

Kupali smo se u toplim izvorima Jhinu Dande, ugledali najsjajniju i najveću dvostruku dugu u životu, promatrali riblji rep planine Machupukhare, hodali kroz šume visokih rascvjetalih rododendrona, s udaljenosti pozdravljali Hanumanove ili indijske lengure, koji ponekad znaju ugristi napore turiste, u svitanja se divili brojnim snježnim vrhovima Annapurne, popeli se na Poon Hill i tamo očarani proveli sate. Naših 13 dana u planini prošlo je u trenu pa nam je teško palo napuštanje tog područja i povratak u vrelinu, vlagu i gužvu gradova.



U Terai, vruće i niske južne dijelove zemlje, jednostavno nismo stigli. Ondje se nalaze Nacionalni park Chitwan s velikim brojem raznih divljih životinjskih vrsta. Osim toga, u Lumbiniju je rođen Buda, pa se često mogu vidjeti natpisi: »Buda je rođen u Nepal!«

Uz granicu s Indijom nalazi se uskotračna željeznička pruga širine kolosijeka 762 mm sagrađena 1927. godine. Prugom Jaynagar (Indija) – Janakpur (Nepal) dugom 29 km dnevno voze tri para putničkih vlakova, osim za vjerskih praznika i hodočašća u Janakpur kada voze svaki sat i prepuni su.

Uskotračna pruga Janakpur – Bijalpura duga 22 km prestala je s radom 2001. zbog urušavanja nekoliko mostova, a do tada je po njoj vozio par putničkih vlakova dnevno.

Postoji i komadić obnovljene pruge s kolosijecima širine 1676 mm, kao u Indiji, između Raxaula (Indija) i Sirsiya (Nepal, pored Birganja) dug šest kilometara, a služi isključivo za teretni prijevoz od Kalkute do kontejnerskog terminala u Sirsiyi.

U putničkom prijevozu do 1994. vagone je vukla tzv. Vishnu parnjača, a tada su Indijci Nepal darovali četiri dizelske lokomotive ZDM5, od kojih su u vozno stanju još tri.

Postoje planovi i projekti o izgradnji novih kilometara elektrificirane pruge, ali oni nisu ozbiljno zaživjeli, mada dobra volja indijskog i nepalskog ministarstva postoji. Pruga S-J povezala bi Nepal s Kinom i Indijom, a povezala bi ga i s azijskom željezničkom mrežom. Nadam se da ćemo sljedeći puta putovati putničkim vlakom barem nekoliko kilometara više nego što je to sada moguće.

Po mojoj procjeni, turizam u Nepal je kao glavni izvor zarade uzeo veliki zamah i sudeći po dogradnji postojećih kuća i kupljenim terenskim vozilima uslijedit će betonizacija i gubitak šarma te predivne zemlje. Treba požuriti s obilaskom da bi se na vrijeme uhvatilo tradicionalni način života koji polako ali sigurno nestaje.

Slaven Kosanović Lunar

## Vrijeme je za oslikani vlak

**Oslikavanje zida Nadzorne grupe u Slavonskome Brodu grafitima i odjek te akcije u javnosti potaknuli su me na razgovor sa Slavenom Kosanovićem Lunarom, ilustratorom i dizajnerom, koji je najpoznatiji po oslikavanju velikih površina, odnosno grafitima. Njegove su aktivnosti, a i planovi često bili ili su još uvijek vezani uz željeznicu.**



Slavenova priča počela je prije nešto više od dvadeset godina. / Grafiti su bili moja dječja ljubav i iz toga se sve razvijalo. S vremenom sam odrastao i naučio komunicirati s ljudima. Nešto smo radili ilegalno, nešto u dogovoru. Nama su važne površine na kojima možemo raditi u miru, a kroz godine smo se razvijali, postajali mudriji i vještiji u likovnom izričaju. Na kraju su nam počeli stizati upiti za oslikavanje pojedinih površina, a to je onda *win-win* situacija. Radiš nešto što voliš i još možeš zaraditi. Posljednje što sam radio je oslikavanje 2000 m<sup>2</sup> površine zida Plinivog pogona za pročišćavanje otpadnih voda. Kako bi osigurali egzistenciju i regulirali status, od 1992. moj najbolji prijatelj i sudionik u brojnim poduhvatima Krešo Budan odnosno 2 Fast radi u agenciji, a ja sam krajem 1990-ih otvorio vlastiti obrt.

**/ Grafiti se kao pojam vezuju uz različite sadržaje ...**

/ To je točno. Poanta grafita je iskonska potreba ljudi da ostavljaju trag za sobom, da ih uvažavaju u društvu. Ljudi od slikanja po zidovima pećina pa do danas ostavljaju svoj trag. Grafitom se smatra i nožem urezano ime na kakvoj klupi, poruka na zidu, politička poruka ili kakva složenija ilustracija. Svatko želi da se njegova slika vidi, da se promovira kao autor i tako prikuplja imaginarne bodove. Ako govorimo o komercijalnome radu, moj je cilj da proizvod bude dobar, a i da stranka bude zadovoljna.

**/ Dio javnosti sklon je grafitu promatrati kao šaranje po velikim površinama. Kakva su Vaša iskustva po tome pitanju i što mislite o takvim razmišljanjima?**

/ Naravno da puno toga ovisi o tome što se radi. Ako se prenosi osmišljena poruka i ako to rade »vješte ruke«, mislim da to teško

može izazvati negativne komentare. Tada je vidljivo da nije riječ o uništavanju nego o oplemenjivanju prostora. Dio zidova za svoj gušt možda nismo oslikali legalno, ali često je sve rađeno u dogovoru s vlasnikom. Sedamdesetih godina prošloga stoljeća grafiteri su počeli oslikavati vlakove podzemne željeznice u New Yorku. Vlakovi su tako postali putujući portfolio autora od kojih su neki, pogotovo oni koji su imali fotografije svojih radova, danas priznati i čiji se radovi izlažu u galerijama. Iz New Yorka oslikani su se vlakovi »proširili« na Amsterdam, Berlin, London, Australiju ... No ima i drugačijih razmi-



šljanja. Grafite uz zapadnoeuropske autoceste vrlo brzo premazuju, jer prema mišljenju nadležnih tijela odvrću pozornost vozačima. Istodobno uz iste te autoceste stoje veliki plakati s polugolim ženama i oni nikome ne odvrću pogled. To je licemjerno. Grafiti mogu biti nacrtani i nevjешtom rukom, kaotični, ali oni su iskreni i crtani iz duše. Reklame su tu da ljudima ispiru mozak i to je bitna razlika.

**/ Koliko se može primijetiti, taj je trend stigao i u Hrvatsku, a dosta Vaših aktivnosti bilo je vezano uz željeznicu.**

/ Za Hrvatske željeznice radio sam jedan plakat, oslikavao sam željeznički prostor u Čakovcu, a sudjelovao sam i u oslikavanju željezničkog pothodnika u Slavonskom Brodu. Projekte vezane uz željeznicu radio sam u Gruziji i na Kosovu. Vremena s početka 1990-ih kada smo vlakove oslikavali ilegalno danas se sjećam s nostalgijom. Danas mi je želja da Zagreb dobije jedan organizirano oslikani vlak. Mislim da bi i oslikani stupovi željezničkog nadvožnjaka u Branimirovoj ulici u Zagrebu, kao prepoznatljiv motiv, doprinijeli turističkoj ponudi grada i željeznice, ali i autorima.

**/ Spomenuli ste da ste oslikavali željezničke prostore u Gruziji. Kako ste dospjeli tamo?**

/ Bavljenje grafiterstvom omogućilo mi je da upoznam zanimljive ljude i da proputujem svijetom. Bio sam u Aziji, Americi, Australiji, na Novom Zelandu, obišao sam Europu. Izlagao sam na svim stranama svijeta. U Gruziji sam bio četiri puta. Ondje sam stigao preko nizozemske humanitarne udruge Hopebox, koju s puno entuzijazma vodi Rienke Enghardt. Zajedno s drugim umjetnicima i uz angažman djece iz sirotišta oslikavali smo zapuštene prostore, vlakove i lokomotive te na taj posao gledam s dosta radosti i zadovoljstva.

30. FISAIC-ova izložba

## Zlatna medalja Ivanki Piplici

**Uspjesi postignuti na 30. FISAIC-ovoj međunarodnoj izložbi slikara željezničara Europe, koja je održana u Stargard Szczecinskom, u Poljskoj, potvrda su kvalitete, ustrajnosti i organiziranog pristupa radu Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«.**

Već četvrtu godinu zaredom članovi Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« potvrđuju se na međunarodnoj i domaćoj žiriranoj likovnoj sceni. Ove godine organizator 30. međunarodnog FISAIC-ova (Međunarodna federacija željezničarskih kulturnih i intelektualnih društava) izložbenog salona bile su Poljske željeznice i direktor Doma kulture željezničara Stargard Stanislaw Bartniczak. Izložba je održana u poljskome gradu Stargard Szczecin od 26. do 29. lipnja u Domu kulture željezničara. Prema međunarodnim FISAIC-ovim propozicijama u slikarstvu, radove članova Udruge »Plavo svjetlo« za izložbu pomogao je odabrati likovni kritičar i promotor amaterskog slikarstva prof. Stanko Špoljarić. Na izložbi je sudjelovalo osam zemalja, tj. željezničkih društava (Austrija, Belgija, Hrvatska, Češka, Francuska, Njemačka, Poljska i Rumunjska), sa 144 rada izrađena u različitim tehnikama i u raznim kategorijama. Prema propozicijama, svaka zemlja sudjelovala je s po 20 radova. Prema prosudbi poljskog žirija koji su činili Dorotea Iwone Kaminska s Fakulteta za slikarstvo i kreativnu umjetnost te Piotr Kosmal, redoviti profesor i pedagog u Centru za kulturu Sargard, nagrađeni su i radovi slikara Udruge »Plavo svjetlo«. Ivanka Piplica dobila je zlatnu medalju za rad u kategoriji ulja, Marija Kruljac srebrnu medalju za rad u kate-

goriji akvarela, Antun Stipetić diplomu u kategoriji željezničkih motiva, Mijat Marić diplomu u kategoriji akvarela, Špiro Dmirović diplomu u kategoriji crteža tušem, Antonija Celin, Marija Grabar, Tomislav Grabar i Stjepan Barković diplome za radove u kategoriji ulje, a Josip Ljulj diplomu za rad u kategoriji kombinirane tehnike (linorez u boji). Na izložbi su svoje radove izložili i Milan Stunja, Dragica Križan, Marija Bertić Štefanac, Davorka Borić, Josip Mušanović, Mira Kos i Vedran Caktaš. Udrugu je predstavljala i s velikim ponosom medalje i diplome preuzela predsjednica Udruge Tanja Horvat. Sudjelovanje na toj FISAIC-ovoj međunarodnoj izložbi sufinancirano je programom Ureda za kulturu grada Zagreba i reklamnim Ugovorom s HŽ Infrastrukturom uz veliko razumijevanje Uprave HŽ Carga.



Rad Ivanki Piplice

U galeriji »U predvorju«

## Oči starih kuća

**»Oči starih kuća« naziv je ljetnog izložbenog postava u galeriji »U predvorju«. Autorica dvadeset i jednog rada u tehnici ulja na platnu je Ksenija Talijančić Šubat. Iako je motiv mediteranske škure skroman, to je izazov bio veći.**

Dana 3. srpnja 2014. u galeriji »U predvorju« otvorena je izložba pod nazivom »Oči starih kuća«. Ljepota, veselost, kolorit, sigurnost likovnog poteza, izazovan motiv – sve su to bili razlozi za postavljanje izložbe u sklopu koje je izložen 21 rad na temu mediteranskih škura, a koji će u srpnju i posjetitelje obasjavati svojom toplinom i vedrinom boja kao i čistim i jednostavnim likovnim izričajem slikarice Ksenije Talijančić Šubat.

Predgovor katalogu napisali su likovni kritičar Stanko Špoljarić i književnik Josip Palada. Josip Palada je istaknuo: »Oči nas gledaju, a i mi njih, pogotovo oči starih kuća. Zatira u nama sjeta, daleka radost djetinjstva, tajanstvo intime, neka draž, ježurava poetika, lirika. Osjetimo u nekoj škripi, škrgutu, lepuranju bure, prozračni se duhovi igraju i odmah se domišljamo, koji to predak brine za nas? No to bajkovito tajanstvo naših staništa slikarici Kseniji Talijančić nije bilo dostatno, pa se usredotočila na detalji, likovno atraktivnu šкуру, koja pokriva oko kuće, krhi prozor, koji je pogled, granica u intimu, ali i iz intime u izvanjski svijet. Još se te granične imaginarne crte bitka zovu: okno, pendžer, kibic fenster, ili već kako hoćete«.

Stanko Špoljarić je napisao: »U svakom slučaju radi se o izložbi slikarske zrelosti, izrazu koji u i među vjetrometinom suvremenih izama nosi vjerodostojnost i svježinu. Ksenija Talijančić svojim kreativnim zanosom i neospornim talentom, temperamentom i disciplinom, prepušta

se općim mjestima tvarnih uspomena, dajući im puninu umjetničkog vitaliteta. U onoj ljepoti u kojoj i izbrzdanost oporog nosi mekoću putenosti. U tkanju slikarskog taktiliteta i postojanosti emotivnih silnica«.

Na izložbi o kvaliteti i zahtjevnosti obrade tako jednostavne teme govorio je Josip Palada, koji niz godina prati autoričin rad. Autorica Ksenija Talijančić zahvalila je prisutnima na dolasku, Paladi na dugogodišnjoj podršci i smjernicama u likovnome radu, a organizatoru izložbe na likovnome izazovu koji je rezultirao kvalitetnim i uspješnim radovima koji će dva mjeseca biti izloženi u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture. Naime, svi radovi rađeni su po narudžbi upravo za tu izložbu koju vrijedi pogledati. Izložbu možete pogledati do 28. kolovoza 2014.



/ Piše: Tanja Horvat  
/ Foto: Dragutin Staničić

KUDŽ »Filip Dević« Split

## Još jednom pobjednici Omiškog festivala

**Devićevci su nastupili u Velenju, Kranju, Bugojnu i Poreču, ljeto su započeli osvajanjem Zlatne plakete za najbolju novu skladbu po ocijeni publike na Omiškome festivalu, a ostatak ljeta očekuje ih niz novih nastupa u Splitu i okolici.**



Nakon što su zimu proveli uvježbavajući program, članovi KUDŽ-a »Filip Dević« su u posljednja dva mjeseca održali nekoliko važnijih nastupa u Splitu, a bili su i na nekoliko gostovanja. Krajem svibnja pedesetak članova plesno-folklorne ansambla, orkestra, ženske i muške klape gostovalo je u Sloveniji. U Velenju su sudjelovali na »Danima Splita u Velenju« te su tom prilikom 30. svibnja u samome središtu Velenja, na

prepunome Trgu maršala Tita održali cjelovečernji koncert. Nastupom su oduševili mnogobrojnu publiku. Sutradan su ženska i muška klapa također nastupile u Velenju, i to na »dalmatinskoj večeri« na kojoj su bili župan Velenja Bojan Kontić i dogradonačelnica Splita Aida Batarelo sa suradnicima. Tijekom boravka u Sloveniji plesni ansambl i orkestar posjetili su Kranj te nastupili na festivalu folklor »Alpe Adria« u organizaciji Međunarodnog vijeća organizacija festivala folklor i tradicijske umjetnosti (CIOFF) na kojem su sudjelovale i folklorne skupine iz Slovenije, Italije i Austrije. Svaka skupina izvela je dvije koreografije. Devićevci su izveli stare splitske plesove i dubrovačku poskočicu »Lindo«, a stručno povjerenstvo je izvedbu starih splitskih plesova proglasilo najboljom izvedbom na festivalu.

Plesni ansambl, orkestar i muška klapa gostovali su 28. lipnja u Bugojnu, u Bosni i Hercegovini, gdje su u Hrvatskom domu održali cjelovečernji koncert. Tim koncertom zatvorena je ovogodišnja manifestacija »Napretkovi lipanjski dani kulture«.

Dana 5. i 6. srpnja plesni ansambl i orkestar gostovali su u Istri. Nastupili su na CIOFF-ovu međunarodnom festivalu folklor »Zlatna sopela« u Poreču gdje su izveli stare splitske plesove i Vrljičko kolo. Sutradan, 6. srpnja Devićevci su posjetili svoje dugogodišnje prijatelje iz KUD-a »Renato Pernić« iz Roča. U Fužinama su se družili na ručku s predsjednikom Uprave HŽ Infrastrukture Darkom Peričićem. Zadnja lijepa vijest iz KUDŽ-a »Filip Dević« stigla je polovinom srpnja. Naime, na Večeri novih skladbi 48. festivala dalmatinskih klapa u Omišu, održanoj u petak 18. srpnja, muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević« otpjevala je skladbu »Za onu tvoju ponistru«, za koju je stihove napisao Jakša Fiamengo, a glazbu Stjepan Mihaljinac. Skladba je osvojila je Zlatnu plaketu publike za najuspješniju novu skladbu i zlatnu plaketu za najbolje stihove. To nije prvi put da je muška klapa pobjednik Omiškog festivala. Apsolutni pobjednici istog festivala bili su i 1988. godine.

3. festival »Miroslav Krleža«

/ Piše: Željka Mirčić  
/ Foto: Danijel Katičin

## »Krležine ratne adrese« na Zagreb Zapadnom kolodvoru



U sklopu 3. festivala »Miroslav Krleža«, u ponedjeljak 7. srpnja održana je manifestacija »Krležine ratne adrese«, putovanje kroz ratnu memoriju i Krležino emocionalno sjećanje na Prvi svjetski rat. Na 121. obljetnicu rođenja Miroslava Krleže, dio rođendanskoga glazbeno-scenskoga događanja bio je obilazak sedam zagrebačkih adresa iz Krležinih autobiografskih i dnevnikačkih zapisa. Dio programa »Krležine ratne adrese« pod nazivom »Začarano ogledalo« održan je i na Zagreb Zapadnom kolodvoru, najstarijem zagrebačkom željezničkom kolodvoru, koji je 1914. bio star 52 godine i zvao se Južni kolodvor.



»Začarano ogledalo« dio je Krležinih dnevnikačkih zapisa u kojima se prisjeća kako je promatrao početak mobilizacije i odlazak trupa vlakom sa »Zapadnog kolodvora na srpski front« među kojima je ugledao pjesnika Frana Galovića kao »odraz u ogledalo na kolodvoru«. To je bio zadnji put što ga je vidio živog budući da je Galović poginuo na ratištu, »nestao u svojem začaranom ogledalu«. Predstava »Začarano ogledalo« na Zagreb Zapadnom kolodvoru postavljena je u suradnji s autorom i ravnateljem festivala Goranom Matovićem.

Uspjeh HKUD-a »Željezničar« Zagreb

## Promovirani u višu kategoriju

**Folklorna i tamburaška sekcija su na ovogodišnjoj ocjenjivačkoj smotri KUD-ova i folklornih ansambala grada Zagreba i Zagrebačke županije promovirani u kategoriju folklornih ansambala čime su svrstani među najbolje u Zagrebu i Županiji. Uz to, mlađi folklorni ansambl gostovao je u Svetom Filipu i Jakovu, a stariji folklorni ansambl pozvan je na međunarodni folklorni festival u Tursku.**



Zahvaljujući raznolikosti i autentičnosti koreografija, kvalitetnome plesu, pjesmi i tamburašima, mlađa i starija folklorna sekcija te tamburaši su na 37. ocjenjivačkoj smotri folkloru održanoj tijekom

lipnja promovirani u višu kategoriju, čime su službeno svrstani među najbolje folklorne ansamble u gradu Zagrebu i Zagrebačkoj županiji. To je *Jeđutovcima* ujedno najbolji poklon koji su sami sebi osigurali u godini proslave stote obljetnice djelovanja. Osim folkloriša i tamburaša, za taj uspjeh zaslužni su i njihovi umjetnički voditelji Katarina Medarić, Marko Robinić, Juraj Lovro Horvatić i Đuro Horvatić. Unatoč kroničnom nedostatku plesača, a osobito tamburaša, uz stručnu potporu svojih umjetničkih voditelja i nesebičan trud uspjeli su nadići sve poteškoće i svrstati se u višu kategoriju. Upravo željezničari, članovi njihovih obitelji i ljubitelji željeznice tvorcima su kulturnog amaterizma koji traje već puno stoljeće, zbog čega je Uprava HŽ Infrastrukture odlučila biti glavni sponzor obilježavanja jubilarne obljetnice zagrebačkoga HKUD-a »Željezničar«. Očekujemo da i ostala HŽ-ova društva, u skladu s mogućnostima, pomognu u financiranju toga izuzetnog jubileja.

I Poglavarstvo grada Zagreba odlučilo je sufinancirati proslavu 100. obljetnice jer su, osim željezničara, i mnogi stanovnici Zagreba svojim entuzijazmom stvarali povijest toga HKUD-a. Tim povodom Poglavarstvo grada Zagreba dodijelilo je HKUD-u »Željezničar« plaketu.

Inače, *Jeđutovci* su ovoga ljeta vrlo aktivni. Tijekom lipnja priredili su dva humanitarna koncerta za prikupljanje novčane pomoći za obnovu uništenih nošnji na poplavljenim područjima Slavonije. Mlađi folklorni ansambl je od 17. do 22. lipnja sudjelovao u tradicionalnoj manifestaciji »Lito u Sv. Filipu i Jakovu« koju organizira domaćin KUD »Sveti Rok«. Osim što su sudjelovali u mimohodima, priredili su cjelovečernji koncert koji je oduševio tamošnju publiku. Početkom kolovoza stariji folklorni ansambl odlazi na međunarodni festival folklorne Međunarodnog savjeta organizatora festivala folklorne i tradicionalne umjetnosti (CIOFF) u Istanbul, u Turskoj.

NK »Lokomotiva«

/ Piše: Renato Brandolica  
/ Foto: Renato Brandolica

## Novi dresovi sretni i u novoj sezoni

Uoči početka nove sezone MAXtv prve lige NK »Lokomotiva« predstavila je nove dresove. Bila je to prilika da se početkom srpnja na Kajzerici, u ugodnoj atmosferi i uz poznata lica iz javnog života, okupe mnogobrojni prijatelji kluba.



Možda promocija novih dresova i ne bi privukla toliko pozornosti da dresove uz nogometaše »Lokomotive« nisu nosile i finalistice natjecanja za miss sporta. Glavni ili prvi dres je onaj s uobičajenim plavo-bijelim vertikalnim prugama. Preostale dvije kolekcije su u plavo-purpurnoj i crno-purpurnoj kombinaciji. Dresovi vratara su, kao što je to običaj u posljednje vrijeme, zelene boje.

Slično kao i prošle sezone, novi dresovi bili su sretni na otvorenju prvenstva. U gostima kod NK »Osijeka« *Lokosi* su bili uspješni i pobijedili rezultatom 4 : 1.



Pruga Knin – Zadar (2)

# Luka Gaženica dat će pravu vrijednost pruzi

**Okol dvadeset tisuća ljudi okupilo se 18. lipnja 1967. na svečanome otvorenju pruge Knin – Zadar. Zanimljivo je da je tom prilikom Kazimir Zanki, predsjednik tadašnje gradske skupštine, istaknuo da će vrijednost pruge do punog izražaja doći tek izgradnjom luke u zaljevu Gaženica.**



Svečano otvorenje pruge

Komisija za reviziju projekata Odjela za investicije i građevinsku djelatnost Državnog sekretarijata za poslove narodne privrede NRH provela je 14. kolovoza 1953. reviziju generalnog projekta investicijske izgradnje te je 19. kolovoza donijela odluku kojim je odobrila generalni projekt investicijske izgradnje pruge normalnoga kolosijeka Knin – Zadar između km 15,400 i km

73,050. Vrijednost projekta iznosila je dvije i pol milijarde dinara. Za ostatak pruge trebalo je podnijeti zasebni generalni projekt.

Ugovor br. 5776/53. o izvođenju radova na dijela pruge normalnoga kolosijeka (1,435) Knin – Zadar od km 20+000 do km 41+074 potpisan je 25. rujna 1953. između Jugoslavenskih državnih željeznica, Direkcije željeznica Zagreb kao investitora i Željezničkog građevinskog poduzeća »Vladimir Gortan« u Zagrebu kao izvođača. Ugovor su potpisali direktor Direkcije željeznica Zagreb Josip Kozjak i direktor Željezničkog građevinskog poduzeća »Vladimir Gortan« Zdravko Macarol. Izvođač je imao obvezu početi s pripremnim radovima 10. lipnja 1953., a s ostalim radovima odmah nakon što Državni sekretarijat za poslove narodne privrede izda građevinske dozvole.

Dana 19. lipnja 1953. Direkcija željeznica Zagreb donijela je Rješenje br. 6024/53. o osnivanju Sekcije za nadzor građenja pruge Knin – Zadar, s privremenim sjedištem u mjestu Đevrska.

Pruga Knin – Zadar svečano je puštena u promet tek 18. lipnja 1967. kada je u 10.32 sati u Zadar stigao prvi vlak iz Knina. O tome je u »Vjesniku« zabilježeno sljedeće: »Zadar, 18. lipnja. Davna ideja rođena još prije 121 godinu – 1846. godine – konačno je ostvarena dolaskom prvog vlaka upravo završenom prugom iz Knina u Zadar u nedjelju u 10.32 sati. Više od 20.000 građana Zadra, Ravnih Kotara, Bukovice i čitave sjeverne Dalmacije oduševljeno je dočekalo ulazak svečanog vlaka, očekivanog 14 godina, koliko se već gradi ta naša jedanaesta željeznička veza između unutrašnjosti Jugoslavije i obale našeg Jadrana.

Među prisutnim gostima zapaženi su dr. Savka Dabčević-Kučar, predsjednik Izvršnog vijeća Sabora, Milijan Neoričić, član Saveznog izvršnog vijeća, Vicko Krstulović, član Savjeta federacije, Jure Bilić, predsjednik Kotarskog komiteta SK Split,

general-pukovnici Miloš Šumonja i Ante Banina, Mirko Božić, predsjednik Prosvjetno-kulturnog vijeća Sabora, dr. Zlatan Sremec, Vanja Vranjican, generalni direktor Zajednice jugoslavenskih željeznica, Josip Tomc, glavni direktor ŽTP Zagreb, dr. Jakov Sirotković, rektor Sveučilišta u Zagrebu, Vojislav Pelajić, republički sekretar za privredu Hrvatske, i brojni drugi predstavnici tog kraja, kao i iz cijele Jugoslavije.



Posebne kompozicije vlakova iz Knina već su od ranog jutra dovodile tisuće ljudi iz svih mjesta duž 95 km duge pruge, a brodovima je također došlo u grad mnogo građana s otoka koji isto tako gravitiraju novoj saobraćajnici. Pozdravi, zastave, natpisi dobrodošlice i svečano ukrašena mjesta, kao i radost ljudi, pratili su prve vlakove koji označavaju veliki događaj za privredu i razvoj tog područja uopće.

Svečani zbor – u povodu puštanja u promet željezničke pruge Knin-Zadar, ispred nove velike stanice u zadarskom predgrađu Arbanasi, otvorio je, uz pucanj petardi i prangija iz starinskih kubura, predsjednik Općinske skupštine Zadar Kazimir Zanki. On je rekao da nova pruga uz ranije završenu Jadransku magistralu kompletira saobraćajno povezivanje Zadra i sjeverne Dalmacije s ostalim dijelovima Jugoslavije. Međutim - naglasio je Zanki, tek izgradnjom luke u zaljevu Gaženica, u neposrednoj blizini Zadra, dolazi do punog izražaja prava vrijednost pruge, i za očekivati je da će nova teretna luka također biti izgrađena u bliskoj budućnosti.

Glavni direktor ŽTP Zagreb Josip Tomc rekao je u svom govoru da se puštanjem u saobraćaj pruge Knin-Zadar sjeverna Dalmacija i sam grad uključuje u jugoslavensku i evropsku željezničku mrežu. On je posebno upozorio na napore koje je zajednica ulagala tokom četrnaest godina etapne izgradnje te pruge kroz područje koje je svojom konfiguracijom iziskivalo tehnički veoma složene i skupe radove.

Josip Tomc je također rekao da za puno aktiviranje nove saobraćajnice treba što prije izgraditi lučke kapacitete Zadra kako bi se stvorile mogućnosti za prihvaćanje tereta koji će gravitirati novoj pruzi. On je na kraju odao priznanje graditeljima pruge, radnicima 15 poduzeća koji su sudjelovali u njezinoj izgradnji.

Prema ocjeni stručne komisije, nova pruga je izgrađena veoma solidno i kvalitetno. Već prvi vlakovi razvijali su brzinu i do 80 km na sat prolazeći kroz živopisne krajeve klisure Krke, Bukovice i Ravnih Kotara. Sa svečanog zbora poslani su pozdravni brzoboji predsjedniku Republike Titu i Jakovu Blaževiću, predsjedniku Sabora SR Hrvatske. Na kraju je poznati prvoborac zadarskog kraja Marijan Žuvić-Karlo na peronu stanice prezeao vrpcom i time simbolično označio svečano predavanje saobraćajnice nove željezničke pruge Knin-Zadar.

/Turistička željeznica St. Wolfgang - Schafberg



/ Foto: Toma Bačić

# / GROŽNJAN PROLAZ

/ Foto: Roman Aydagić

