

ŽELJEZNIČAR

BROJ 858 || SVIBANJ 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Jačanje željezničkog teretnog prijevoza na Mediteranskom koridoru

4

AKTUALNOSTI

Željeznica kao generator gospodarskog rasta

6

EU FONDOVI

Radovi najdalje odmakli u zoni kolodvora Sv. Ivan Žabno

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Gradec – Sveti Ivan Žabno
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI | 4

Jačanje željezničkog teretnog prijevoza na Mediteranskom koridoru

AKTUALNOSTI | 6

Željeznica kao generator gospodarskog rasta

EU FONDOVI | 8

Radovi najdalje odmakli u zoni kolodvora Sv. Ivan Žabno

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ | 15

Željko Ukić na čelu HŽ Putničkog prijevoza

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ | 16

Lei Lou express

SPORT | 28

Lokosice osvojile Challenge Cup

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Željka Mirčić

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: TISKARA GRAFING

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

povodom proširenja Mediteranskoga koridora na Hrvatsku HŽ Infrastruktura je u svibnju bila domaćin Konferencije Mediteranskog koridora za željeznički teretni prijevoz 6 (*Rail Freight Corridor 6*). Tom prigodom osam upravitelja željezničke infrastrukture s Mediteranskog koridora potpisalo je Pismo namjere kojim se obvezuju na to da će učinkovitim angažmanom podržati Plan razvoja 2020. Mediteranskog koridora, s namjerom da se u kratkoročnom do dugoročnom razdoblju ojača tržište željezničkoga teretnog prijevoza. Zanimljivo je bilo čuti razmišljanja čelnih ljudi upravitelja željezničke infrastrukture, lučkih uprava i drugih gospodarskih subjekata koji su na panelu govorili o mogućnostima unaprjeđenja suradnje i ostvarenju zajedničkih ciljeva na Mediteranskome koridoru. Tom prigodom predstavljeni su i brojni projekti HŽ Infrastrukture na modernizaciji i obnovi željezničke mreže koji se provode na hrvatskome dijelu koridora, a uglavnom su sufinancirani EU-ovim sredstvima.

Budući da su ti projekti gotovo redovito u fokusu našega lista, ali i šire javnosti, i u ovome broju pisali smo o projektima na kojima su radovi prilično napredovali. Kako na terenu izgleda jedan izniman građevinski pothvat, izgradnja drugog kolosijeka pruge između Dugog Sela i Križevaca, zanimalo je studente Građevinskog fakulteta koji su obišli više gradilišta na dionici.

U tijeku su i intenzivni radovi na manjem, ali isto tako važnome projektu HŽ Infrastrukture, sufinanciranome EU-ovim sredstvima, izgradnji nove lokalne pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog. Provjerili smo stanje na terenu.

U svibnju je došlo i do kadrovskih promjena u upravljačkoj strukturi HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga. Na sjednici Vlade RH dužnosti predsjednika Uprave u našem nacionalnom teretnom prijevozniku razriješen je Danijel Krakić te je na čelno mjesto te tvrtke imenovan Željko Pokrovac, dok je u HŽPP-u umjesto razriješenog Roberta Frdelje imenovan Željko Ukić.

glavni urednik lista "Željeznicar"
Ivan Kartelo



JAČANJE ŽELJEZNIČKOG TERETNOG PRIJEVOZA NA MEDITERANSKOM KORIDORU

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Ružica Stanić

Povodom proširenja Mediteranskog koridora za željeznički teretni prijevoz na Hrvatsku u Zagrebu je 23. svibnja održana Konferencija Mediteranskog koridora za željeznički teretni prijevoz 6 (*Rail Freight Corridor 6*). Tom prigodom osam upravitelja željezničke infrastrukture s Mediteranskog koridora (iz Španjolske, Francuske, Italije, Slovenije, Hrvatske i Mađarske) potpisalo je Pismo namjere kojim se obvezuju da će učinkovitim angažmanom podržati Plan razvoja 2020. Mediteranskog koridora, s namjerom da se u kratkoročnom do dugoročnom razdoblju ojača tržište željezničkog teretnog prijevoza.

Sudionike Konferencije u ime Ministarstva mora, prometa i infrastrukture pozdravila je državna tajnica za promet Nikolina Brnjac, koja je pozvala okupljene da u sklopu suradnje na Mediteranskom koridoru razmisle o jačem povezivanju sjeverno-jadranskih luka kvalitetnom željezničkom vezom na relaciji Rijeka – Kopar – Trst. Također, Brnjac je rekla da je došlo vrijeme za uspostavljanje novoga teretnog koridora Alpine-Western Balkan RFC 10 na relaciji Villach – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Istanbul, u koji bi bila uključena i relacija Graz – Maribor – Zagreb – Rijeka te odvojak Vinkovci – Vukovar.

Prisutnima se obratio i član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, koji je predstavio devet projekata obnove i modernizacije željezničke infrastrukture koje HŽ Infrastruktura provodi na hrvatskom dijelu Mediteranskog Koridora, ukupne vrijednosti gotovo 600 milijuna eura.

HŽ Infrastruktura kao upravitelj željezničke infrastrukture u RH želi svojim ulaganjima što bolje i kvalitetnije odgovoriti na potrebe i zahtjeve korisnika te na taj način doprinijeti revitalizaciji željezničkog prometa. Svi mi u HŽ Infrastrukturi itekako smo svjesni kako nam je za uspješnu realizaciju svega ovoga potrebno i inten-



Potpisnici Pisma namjere



Ivan Kršić predstavlja projekte HŽ Infrastrukture

ziviranje aktivnosti u europskim tijelima i asocijacijama. Upravo zbog toga pridruživanje ovom koridoru velik je i značajan korak prema ostvarenju naših zacrtanih ciljeva. – poručio je Kršić.

U sklopu Konferencije održana su i dva okrugla stola. Na okruglom stolu o razvoju Koridora RFC 6 u istočnoj Europi i ulozi jadranskih luka direktor Sektora za pristup infrastrukturi HŽ Infrastrukture Ratko Almer predstavio je sudionicima Konferencije trenutačnu situaciju te perspektivu hrvatske željezničke infrastrukture uklju-

čenjem na Koridor. Na drugom okruglom stolu upravljački tim Koridora predstavio je planirane aktivnosti. Sudionici obaju okruglih stolova izrazili su želju za poboljšanjem komunikacije među članovima koridora, boljom koordinacijom aktivnosti na Koridoru te stvaranjem »koridorskog mentaliteta« kako bi se uspješnije postizali zajednički ciljevi. Andrea Galluzzi, izvršni direktor RFC-a 6, rekao je da se Koridor trenutačno nalazi u testnom razdoblju te da upravljački tim skuplja povratne informacije iz sektora koje će omogućiti unapređenje Koridora.



Karta Mediteranskog koridora RFC 6

Mediteranski koridor RFC 6 uspostavljen je radi učinkovite suradnje država članica odnosno upravitelja željezničke infrastrukture na Koridoru u pogledu korištenja infrastrukturnih kapaciteta i svih drugih aktivnosti vezanih uz što kvalitetnije i bolje pružanje usluga teretnog prijevoza. RFC 6 usmjeren je na ostvarenje sljedećih ciljeva: poboljšanje komercijalne ponude koju daje Mediteranski koridor s udovoljavanjem zahtjevima za kapacitetima u kratkom vremenu, provedbu procesa koordinacije privremenih ograničenja kapaciteta radi njihove optimizacije, poboljšanje infrastrukturnih standarda, jačanje sustava praćenja ključnih pokazatelja uspješnosti RFC-a 6 koji je usklađen za sve europske koridore te upravljanje učinkovitošću vlakova eliminiranjem tehničkih i regulatornih barijera koje ograničavaju interoperabilnost vlakova, radi osiguranja boljeg učinka u operativi.



Nikolina Brnjac

Koridor povezuje jug Pirenejskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale, prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i nastavlja se prema mađarsko-ukrajinskoj granici.

Mediteranski koridor proširen je na Republiku Hrvatsku 10. studenog 2016. na relacijama Rijeka – Zagreb – (Budimpešta) i Zagreb – (Ljubljana), uz uključenje HŽ Infrastrukture. Uključenje Republike Hrvatske važan je događaj za stvaranje osnove za budući razvoj teretnog prijevoza na istočnom dijelu Mediteranskog koridora.

ŽELJEZNICA KAO GENERATOR GOSPODARSKOG RASTA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ružica Stanić

Konferencija »Željeznica – generator rasta? Da ili ne?« održana 9. svibnja 2017. na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu okupila je oko 180 predstavnika znanosti, struke i industrije povezane sa željeznicom te politike. Konferenciju su organizirali Savez za željeznicu, HGK, Fakultet prometnih znanosti i Hrvatska zajednica županija, uz pokroviteljstvo predsjednice RH Kolinde Grabar Kitarović, a HŽ Infrastruktura bila je jedan od sponzora.

Željeznica u Hrvatskoj postavljena je u kontekst europskih tendencija k povećanju udjela prijevoza putnika i tereta željeznicom u odnosu na cestovni promet te ulaganja u razvoj željeznice na razini EU-a i u pojedinim razvijenijim članicama.

Svoju analizu sadašnjega stanja željezničkog sustava i viđenje njegova budućeg razvoja na prvom su panelskoj raspravi ponudili predstavnici željezničkih poduzeća i željezničke industrije, ekonomski analitičari, znanstvenici i predstavnici HGK-a, a na drugoj panelskoj raspravi predstavnici politike. Na prvom panelu sudjelovali su akademik Ivan Miloš, predsjednik Nadzornog odbora HŽ Infrastrukture, Sanja Vučić, zamjenica direktora Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova HŽ Infrastrukture, Marijan Klarić, nekadašnji direktor HŽ-a, dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić, prodekan FPZ-a, umirovljeni admiral Davor Domazet Lošo, član Vijeća za domovinsku sigurnost predsjednice RH, Mirjana Čagalj, potpredsjednica HGK-a, Damir Novotny, ekonomski analitičar, te Zvonimir Viduka, potpredsjednik Saveza za željeznicu. Na panelu se, među ostalim, govorilo o potrebnim ulaganjima u željezničku infrastrukturu. Sanja Vučić pritom je istaknula projekte na kojima HŽ Infrastruktura trenutačno radi, a sufinancirani su iz EU-ovih fondova: projekt Dugo Selo – Križevci (198,03 milijuna eura), Gradec – Sveti Ivan Žabno (29,3



Sudionici prve panelске rasprave



Sudionici druge panelске rasprave

milijuna eura), Rijeka Brajdica (26 milijuna eura), Križevci – Koprivnica – državna granica (297,1 milijun eura), Zaprešić – Zabok (80,8 milijuna eura) i Vinkovci – Vukovar (71,8 milijuna eura).

Na drugoj panelskoj raspravi sudjelovali su Josip Bilaver, pomoćnik ministra mora, prometa i infrastrukture, Zoran Maršić, predsjednik Saveza za željeznicu, dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić, saborski zastupnik SDP-a, Tihomir Lukanić, glavni tajnik Živog zida, Mladen Novak, predsjednik ORAH-a, te Damir Bajš, predstavnik Hrvatske zajednice županija.

Kao što željeznica zauzima jedan poseban položaj u Europskoj uniji, isto tako zauzima u budućem investicijskom ciklusu u Republici Hrvatskoj. (...) Željeznice

vuku za sobom ulaganja, vuku za sobom čitavi niz industrija, od građevinske do ostalih popratnih industrija. Vrlo je važno da smo spremni užurbano raditi na projektima zajedno s HŽ Infrastrukturom i vjerujem da će se rezultati vrlo brzo vidjeti. – rekao je Josip Bilaver.

Na obama panelima govorilo se o potrebi donošenja dugoročne strategije razvoja željeznice i kontinuitetu u njezinu provođenju, boljoj koordinaciji među dionicima u željezničkom sektoru te odgovornom upravljanju sustavom željeznica. Više je puta istaknuto kako je željeznica ekološki, energetski i prostorno znatno prihvatljivija od cestovnoga prometa, te može biti generator rasta. Svaki euro uloženi u razvoj željeznice vraća četiri eura u gospodarstvo.

PREDSTAVNICI INFRABELA U POSJETU HŽ INFRASTRUKTURI

PIŠE: Tomislav Petanović
FOTO: Infrabel



Nakon što su krajem ožujka u sklopu europskoga projekta »Jačanje suradnje između upravitelja željezničke infrastrukture radi boljeg upravljanja sigurnošću« HŽ Infrastrukturu posjetili predstavnici Rumunjskih željeznica, u svibnju su održani uzajamni posjeti stručnjaka za sigurnost tvrtke Infrabel (belgijski upravitelj željezničke infrastrukture) i HŽ Infrastrukture.

Predstavnici HŽ Infrastrukture iz Ureda upravljanja sigurnošću posjetili su Infrabel od 16. do 18. svibnja 2017., dok su predstavnici Infrabela bili gosti HŽ Infrastrukture od 22. do 24. svibnja 2017.

Glavne teme sastanaka bile su iskustva vezana uz praktičnu primjenu tema iz područja sigurnosti željezničkog sustava, poput organizacije i načina obavljanja kontrole primjene sustava upravljanja sigurnošću, istrage izvanrednih događaja te poučavanja izvršnih radnika i strojovođa.

U sklopu posjeta Infrabelu predstavnicima HŽ Infrastrukture predstavljena su sljedeća područja vezana uz sigurnost željezničkog sustava: uspostava sustava upravljanja sigurnošću, mjerenje razine sigurnosti, sigurnosna baza podataka, upravljanje rizicima povezanim s procesima i projektima, sigurnosna kultura u Infrabelu, SPAD (*Signal passed at danger*), zajednički sigurnosni indikatori (ZSI), novi načini upravljanja prometom, inovativno upravljanje održavanjem željezničke infrastrukture, zaštita radnika koji rade na održavanju, upravljanje zaštitom objekata i imovine itd.

Belgijci su potom bili ugošćeni u Zagrebu, gdje su osim sudjelovanja u radnome dijelu, koji se održao u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture, obišli Zagreb Glavni kolodvor te radilište projekta izgradnje drugoga kolosijeka pruge Dugo Selo – Križevci u Vrbovcu. Tamo im je predstavljen projekt te primjena propisanih mjera sigurnosti pri izvo-



Predstavnici Infrabela i HŽ Infrastrukture u Zagreb Glavnom kolodvoru



đenju radova. Posjeti se mogu ocijeniti uspješnim, s obzirom na to da su sudionici razmjenom iskustava došli do novih spoznaja koje se u konačnici mogu implementirati u sustave upravljanja sigurnošću u

objema tvrtkama. Sljedeća je aktivnost u tom projektu posjet predstavnika HŽ Infrastrukture rumunjskom upravitelju željezničke infrastrukture CFR-u u srpnju ove godine.



Europska unija
Zajedno do fondova EU

RADOVI NAJDALJE ODMAKLI U ZONI KOLODVORA SV. IVAN ŽABNO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U tijeku su intenzivni radovi na velikom projektu HŽ Infrastrukture, izgradnji nove, 12,2 kilometra dugačke pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno, vrijednom 203,4 milijuna kuna i sufinanciranom s 85 posto EU-ovih sredstava.

U ovome trenutku dovršeno je 95 posto svih zemljanih radova na donjemu pružnom ustroju. Nasipi su nakon provedenih mjerenja zadovoljili projektom predviđena slijeganja, a uz to izvođačima radova u prilog ide najava izrazito suhog ljeta. Na gradilištu je, uz brojnu mehanizaciju za izradu pružnog donjeg i gornjeg ustroja, angažirano oko 150 radnika. Svakodnevno pedesetak teretnih vozila za rasuti teret odvozi i dovozi potrebni materijal.

Gotovo cijela pružna trasa prohodna je za obilazak osobnim automobilom, a najveći napredak radova vidi se približavanjem kolodvoru Sveti Ivan Žabno. Nasuti trup pruge širok je deset metara, a uz njega se dijelom gradi i paralelna cesta pa se sve doima puno većom građevinom od buduće jednokolosiječne pruge. U konačnici, kada se naspe tucanik, gornji pružni ustroj bit će, prema projektu, širok šest metara. Uz trup pruge postavljaju su kanalice za odvodnju, a u tijeku su radovi na polaganju prijelaznog i tamponskog sloja. Nasute površine poravnava *Grieder*, stroj za fino izravnavanje završnih slojeva, a tražena zbijenost postiže se vibracijskim valjcima. U zoni kolodvora Sveti Ivan Žabno nasut je tucanik i priprema se postavljanje tračnica.

Stara, zagasito zelena kolodvorska zgrada u Svetom Ivanu Žabnom uklonjena je zbog nezadovoljavanja temeljnog zahtjeva za građevinu, mehaničke otpornosti stabilnosti. Na tom će se mjestu izgraditi nova prizemna kolodvorska zgrada površine 130 m².

Na relaciji bliže kolodvoru Gradec najvidljiviji su radovi na izgradnji nadvožnjaka



Remetinec pokraj budućeg istoimenog stajališta.

U ovome trenutku radovi kasne oko tri tjedna u odnosu na planiranu dinamiku, no prema riječima voditelja projekta Hrvoja Milasa, taj se zaostatak može nadoknaditi.

Izvođač radova jest zajednica ponuditelja koju čine Comsa i Wiebe. Na gradilištu su trenutno također angažirani podizvođači Zagorje gradnja, Siemens, Elektrokem, Crotal, Vasustepitok, S.K.I.M.T. i AMB Gradnja.



STUDENTI U OBILASKU NAJVEĆEGA ŽELJEZNIČKOG GRADILIŠTA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić



Sredinom svibnja studenti Građevinskog fakulteta obišli su radove na najvećemu projektu HŽ Infrastrukture sufinanciranom iz EU-ovih fondova, modernizaciji pruge Dugo Selo – Križevci.

U sklopu višegodišnje uspješne suradnje s Građevinskim fakultetom Sveučilišta u Zagrebu HŽ Infrastruktura organizirala je za studente, profesore i asistente Fakulteta obilazak radova na projektu Rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo – Križevci vrijednom 1,5 milijardi kuna.

Uz stručno vođenje člana tima HŽ Infrastrukture zaduženog za građevinski dio projekta Ivu Bosnića, voditelja Grupe za kolosiječna postrojenja u Sektoru za održavanje, studenti su nakon održane prezentacije i upoznavanja s opsežnošću projekta obišli radove na nekoliko poddionica pruge. Studenti su u sklopu terenskoga programa dobili odgovore na svoja brojna pitanja i strukovne nepoznanice, primjerice o razlozima devijacije pružne trase i potrebe za rekonstrukcijom dionice Dugo Selo – Križevci, upoznali su geomorfologiju terena i moguću problematiku koja se pojavljuje tijekom radova, tehnologiju materijala, što projekt modernizacije te dionice obuhvaća te kako je reguliran promet tijekom radova.

Tijekom obilaska predstavljeni su im radovi na poddionicama, radovi na izgradnji nadvožnjaka u različitim fazama te materijal koji se ugrađuje na propustu kod kolodvora Gradec. Obišli su radove na pothodniku u kolodvoru Vrbovec te radove na nadvožnjaku u blizini kolodvora. Studentima su također predstavljeni nova poddionica pruge (devijacija trase), tehničke karakteristike kolosiječnoga materijala, tehnologija zavarivanja tračnica, izrada pilota i kontaktne mreže te stupovi bukobrana.

Obilazak radova organiziran je u sklopu kolegija Projektiranje i građenje željeznice, Gornji ustroj željeznice i Održavanje



Prezentacija podzastornog podloška UMB na propustu kolodvora Gradec



Obilazak terena

kolosijeka koje profesori s Katedre za željeznice Zavoda za prometnice izvode na

prvoj i drugoj godini diplomskoga studija na Građevinskom fakultetu.



Postavljanje oplata na nadvožnjaku - KR7



Devijacija trase



Radovi na pothodniku u kolodvoru Vrbovec

LIJEPO ODRŽAVAN KOLODVOR

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U z obnovljenu fasadu i novo krovište, slično kao i u susjednim kolodvorima, okoliš kolodvora Konjščina primjereno je uređen.

Željeznički kolodvor u Konjščini nalazi se na otprilike pola puta između Zagreba i Varaždina. Šef kolodvora Gabrijel Haban mjerodavan je za regulaciju prometa na dijelu pruge od kilometra 28,500 do kilometra 65,00. Radi se o velikome području koje uz Konjščinu obuhvaća kolodvore Bedekovčina, Zlatar Bistrica i Budinščina te stajališta Špičkovina, Poznanovec, Donji Lipovec, Hrašćina i Podrute.

Relativno mali kolodvor Konjščina odaje dojam ugodnog prostora. Dotrajala sivozelena fasada zamijenjena je ugodnom zagasito žutom bojom. Drvena stolarija, čekalonica i radni prostori u stanju su koje iziskuje obnovu. Promijenjeno je krovište, a u betonskim žardinijerama i parkiću uz kolodvorsku zgradu zasađeno je raznovrsno cvijeće. Prema riječima Josipa Galoića, pomoćnika kolodvora Konjščina, slično je i u ostalim kolodvorima na tome području:

„Sami se organiziramo, prikupljamo novac i kupujemo sadnice. Ako je s nama u kolodvoru koja žena, ona se najviše brine o izboru cvijeća.“

Na području kolodvora Konjščina radi 35 prometnika i skretničara. U kolodvoru Bedekovčina radi putnička blagajnica HŽ Putničkog prijevoza, a u stajalištu Poznanovec karte prodaje ugovorni prodavač karata.

Vozna brzina vlakova između Bedekovčine i Zlatar Bistrice je 80 km/h, dok pokraj kolodvora Konjščina, u duljini od 750 metara, promet usporavaju tzv. lagane vožnje od 20 km/h. Premda su stanovnici Hrvatskog zagorja tradicionalno vezani uz prijevoz vlakom, putnika je ipak manje nego prethodnih godina. Tome su doprinijele relativno nove pojave na željeznici: otkazivanja i spajanja



Prometnica Sanja Margetić i pomoćnik šefa kolodvora Josip Galoić



vlakova. Ne tako davno vlakovi su mogli kasniti i nekoliko sati, ali u konačnici bi stizali na odredište. Sada se događa da u slučaju kakvog kvara na vozilu dispečer šalje naredbu kojom se vlak jednostavno otkazuje. Takozvano spajanje vlakova također loše utječe na raspoloženje putnika koji u kolodvoru trebaju čekati sljedeći vlak s kojim je njihov »spojen«. U posljednje dvije godine prometnici u kolodvorima više ne prodaju subvencionirane mjesečne karte učenicima. Od prvog do petog dana u mjesecu te karte prodaju blagajnici HŽ Putničkog prijevoza, i to samo u Poznanovcu, Bedekovčini i Zaboku. Putnici to teško pri-

hvaćaju i onda se najčešće žale prometnicima koji su zaposlenici HŽ Infrastrukture.

Velik broj kolosijeka u kolodvoru svjedoči o tome kako se nekada onuda prevozilo dosta tereta. Danas je kolodvor industrijskim kolosijekom spojen s pogonom HEP-a i tvrtkom ARMCO (bivšim TPK-om), a još uvijek je tamo i tzv. rudnički kolosijek. Kolosijek HEP-a odlično je održavan, a preostala dva su u lošem stanju.

Rudnik je odavno zatvoren, HEP je mazut zamijenio plinom, a tvrtka ARMCO je u teškoj situaciji tako da teretnog prijevoza trenutačno nema.

HŽI NA SVJETSKOM KONGRESU O SIGURNOSTI U CESTOVNOME PROMETU

PIŠE: Promotivno komuniciranje HŽI-a
FOTO: Sanja Paić

Povodom 55. rođendana međunarodne organizacije za sigurnost u cestovnom prometu La Prevention Routiere Internationale (PRI), od 3. do 7. svibnja u Tunisu je održan 13. svjetski kongres o sigurnosti u cestovnom prometu.

Kongresom su presjedali Afif Frigui, predsjednik Udruženja za sigurnost na cestama Tunisa (*l'Association tunisienne de la prévention routière* – ATPR) i Benaceur Boulaajoul, predsjednik PRI-a. To događanje održano je u sklopu globalne kampanje »Desetljeće djelovanja za sigurnost na cestama od 2011. – 2022.«, koju vodi Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu (The United Nations Economic Commission for Europe – UNECE).

Na otvorenju 3. svibnja sudjelovalo je 1500 ljudi. Kongres je okupio 500 sudionika iz 57 zemalja, obuhvaćajući gotovo sav prometni sektor: od organizacija za sigurnost na cestama preko stručnjaka za spašavanje, istraživača, stručnjaka za promet i stručnjaka za ljudske čimbenike do stručnjaka za željeznice s težištem na sigurnosti.

Teme prezentacija bile su raznolike: od upravljanja prometnom sigurnošću preko reakcija nakon sudara, sigurnijih cesta i mobilnosti i sigurnijih vozila do prometnog bontona i ponašanja sudionika u prometu.

Bio je organiziran i panel čije je težište bilo na sigurnosti željezničko-cestovnih prijelaza. Panelom je presjedala Sarra Ben Rejeb, izvršna direktorica Tuniških državnih željeznica (SNCF). Pet govornika imalo je prigodu predstaviti poslovanje svojih tvrtki kada je u pitanju sigurnost u željezničkome prometu te iznijeti koje mjere poduzimaju kako bi smanjili broj nesreća i stradavanja na ŽCP-ima. Međunarodnu željezničku uniju (UIC) zastupala je Isabelle Fonverne, članica UNECE-ove radne skupine za sigurnost cestovnog prometa te skupine stručnjaka za sigurnost



na ŽCP-ima, koja je ujedno organizirala panel u suradnji s PRI-om. Predstavila je pregled aktivnosti na ŽCP-ima i suradnju UIC-a s drugim međunarodnim institucijama za podizanje razine sigurnosti na ŽCP-ima.

Tamo Vahemets, izvršni direktor Operacije Lifesaver iz Estonije, predstavio je kampanju za podizanje razine svijesti i edukaciju te aktivnosti koje treba poduzeti.

Vincent Godeau, savjetnik za upravljanju sigurnošću u Upravitelju savezne infrastrukture Belgijskih državnih željeznica (Infrabel), predstavio je rad »Željezničko-cestovni prijelaz: Infrabelova politika za sigurnost«.

Abdellatif Cherni, šef odjela pri SNCFT-u, iznio je pregled sigurnosti na ŽCP-ima tuniške željezničke mreže.

Sanja Paić iz HŽ Infrastrukture predstavila

je rad »Proaktivna edukativna kampanja kojom utječemo na ponašanje sudionika prometa na ŽCP-ima«. U radu je prikazan presjek aktivnosti u sklopu projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« koji HŽ Infrastruktura provodi zajedno s Fakultetom prometnih znanosti. Prezentacija je bila popraćena velikom zainteresiranošću te je projekt pohvaljen kao jedan od najuspješnije prezentiranih.

U središtu grada, na glavnoj aveniji Habib Bourguiba tijekom konferencije bio je podignut *Safety Village* u kojemu su se provodile razne edukativno-preventivne aktivnosti i koji je bio otvoren za sve građane kako bi im se približila tema sigurnosti u prometu i skrenula pozornost na to koliko je važno poštovati prometne znakove i pravila.

»VLAK JE UVIJEK BRŽI« NA ŽCP-U »REMETINEC«

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Sanja Paić



Još jedna u nizu preventivnih akcija »Vlak je uvijek brži« održana je 25. svibnja na željezničko-cestovnom prijelazu »Remetinec« u Zagrebu. Akcija je provedena u sklopu projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima«, koji provode Fakultet prometnih znanosti kao nositelj i HŽ Infrastruktura kao partner.

Od sedam sati ujutro, kada većina radnika ide na posao, roditelji vode djecu u vrtić, đaci idu u školu, a studenti na fakultet, prigradski vlakovi prolaze, zaustavljaju se i odlaze, a polubranik vrlo često je spu-

ten. Stvara se gužva na cesti i promet je velik, započinje izravna komunikacija sa sudionicima u prometu. Djelatnici VJUB-ova tima uz promotivne letke informiraju i educiraju korisnike o tome kako se treba ponašati u prometu te koliko je važno poštivati prometna pravila. Studenti Fakulteta prometnih znanosti provode kratku anketu kako bi dobili osnovne podatke o korisnicima toga željezničko-cestovnog prijelaza i kratak uvid u njihovu svakodnevnu prometnu rutinu.

Akciju podržava i MUP te se policajac uključio u preventivnu aktivnost zaustavljajući vozače kraj ceste kako bismo i njih informirali o sigurnosti i lošim pro-

metnim navikama. Na jasno vidljivom mjestu postavljena je kamera koja snima cjelokupnu aktivnost na željezničko-cestovnom prijelazu. Cjelodnevna akcija protekla se do 18 sati, kada su se korisnici prijelaza vraćali kućama. Bilo je zanimljivo promatrati kako su, već upoznati s našom akcijom i pozitivno reagirali te nas pozdravljali kao dobronamjerne prijatelje iz susjedstva. Zadovoljni ostvarenim, umorni, ali s osmijehom na licu, završavamo akciju. No koliko će doista naša akcija utjecati na dugoročno ponašanje sudionika na tom prijelazu, tek treba vidjeti. Zato je sljedećega dana postavljena skrivena kamera.



ŽELJKO UKIĆ NA ČELU HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Dana 11. svibnja 2017. na 36. sjednici Skupštine HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. donesena je Odluka o imenovanju mr. sc. Željka Ukića, dipl. ing. za Upravu-direktora, koji zastupa Društvo samostalno i pojedinačno.

Mr. sc. Željko Ukić, dipl. ing. rođen je 15. listopada 1969. Nakon što je 1996. stekao zvanje diplomiranog inženjera prometa na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu, obrazovanje je nastavio na poslijediplomskom znanstvenom studiju »Organizacija i menadžment« Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, na kojemu je 2007. stekao stručno zvanje magistra znanosti.

Od 1988. zaposlen je u željezničkom sektoru u kojemu je obnašao različite izvršne i upravljačke funkcije. Karijeru je počeo kao prometnik vlakova, a u 29 godina radnoga staža obavljao je i poslove šefa kolodvora Zagreb Resnik, izvršnog direktora Putničkog prijevoza, šefa Službe gradsko-prigradskog prijevoza, šefa Službe ekonomsko-tehničkih poslova, direktora PJ Tehnologija, rukovoditelja Poslova sigurnosti, zaštite, legislative i kontokorenta i druge. Obnašao je i funkciju Uprave-direktora Željezničke tiskare d.o.o., kao i zamjenika predsjednika Nadzornog odbora društva Tersus eko d.o.o. Na funkciju Uprave-direktora HŽ Putničkog prijevoza prelazi s radnog mjesta rukovoditelja Sigurnosti i zaštite. Od 2012. koordinira i vodi izradu Programa restrukturiranja HŽ Putničkog prijevoza.

Povodom imenovanja Željko Ukić istaknuo je:

«S obzirom na moje dugogodišnje iskustvo u željezničkom sektoru, osobito u putničkom prijevozu, smatram da ima mnogo mogućnosti za poboljšanje sustava. HŽ Putnički prijevoz mora dodatno obnoviti svoj vozni park kako bi razinu usluge podigao na višu razinu. Fokus će



Željko Ukić

biti na osiguranju sredstava za nastavak nabave novih vlakova i unapređenju prodaje te razvoju internih procesa. Zajedničkim trudom svih radnika, fokusiranošću i predanošću poslu mogu se ostvariti pretpostavke potrebne za daljnje uspješno poslo-

vanje u skladu s Programom restrukturiranja i srednjoročnim planom Društva. Uz pomoć radnika HŽ Putničkog prijevoza, kao i kolega iz ostalih željezničkih poduzeća, nadam se da ćemo unaprijediti sustav na zadovoljstvo naših putnika.

LEI LOU EXPRESS

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: arhiva HŽPP-a i Lei Lou

Dizajnerica Aleksandra Dojčinović 16. svibnja odvela je publiku na spektakularno modno putovanje.

U večeri ispunjenoj ljepotom dizajnerica Aleksandra Dojčinović u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom svoju je publiku 16. svibnja odvela na spektakularno modno putovanje.

Moda i putovanja nerazdvojni su pojmovi ako pitate Aleksandru Dojčinović, jednu od najuspješnijih modnih dizajnerica u Hrvatskoj. I baš zato odlučila ih je spojiti na svojoj trećoj samostalnoj reviji. *Sušur* je počeo u zagrebačkome Zapadnom kolodvoru gdje su se okupila brojna poznata lica. Modnome spektaklu na zagrebačkome Glavnom kolodvoru pridružila se i predsjednica RH Kolinda Grabar-Kitarović. Reviju posvećenu ženama koje rade na željeznici pratili su i Željko Ukić, Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza, i Ivan Kršić, član Uprave HŽ Infrastrukture, sa suradnicima.

Lei Lou express stigao je nešto nakon 21.00 sat i oduševio uzvanike. S obzirom na to da je cijela Aleksandrina karijera posvećena ženama, i tu je savršenu modnu večer sve bilo upravo u znaku žena. Lei Lou express od Zapadnog do Glavnog kolodvora u Zagrebu vozila je Lorena Matejaš, prva žena strojovođa u povijesti. Uzvanicima je na usluzi bila i vlakopratiteljica Suzana Vidaković. Za najveći doprinos organizaciji posebnog vlaka Lei Lou express zaslužna je Ana Gašparec iz Prodaje i marketinga HŽPP-a. Bilo je to putovanje koje je mnogim Aleksandrinim gostima bilo prvo putovanje željeznicom. A za to da ne bude i zadnje pobrinuo se Aleksandrin tim koji je u najavi prije samog početka revije poručio:

Dragi svi, iako danas modernim vlakovima HŽ-a još uvijek u škole i fakultete putuju đaci i studenti, a turisti na neka od



Aleksandra Dojčinović
i Predsjednica RH



Predstavnici HŽPP-a s Aleksandrom Dojčinović



naših najljepših odredišta, da bi se hrvatskim vlakovima vratio stari sjaj, treba još puno raditi, što neće biti moguće ne uključimo li se svi zajedno, svatko svojim primjerom. Aleksandra Dojčinović odlučila je to napraviti ovom revijom. Prvi put u povijesti jedan će hrvatski peron postati modna pista na koju ste vi, uzvanici, doputovali vlakom. Lei Lou i HŽ zajedničkim će snagama večeras pokazati zašto je važno čuvati tradiciju. Zato neka vam ovo večerašnje putovanje vlakom, bez obzira na to je li vam bilo prvo, postane godišnje pravilo, a ne iznimka. Uživajte u reviji.

Aleksandra Dojčinović je iz svojega rodnog Zagreba poslala još jednu predivnu razglednicu. U reviju je utkala mnoga osobna iskustva i sjećanja, osobito na vlastite poslovne početke na kojima se i sama osjećala kao u velikome kolodvoru, okružena mnoštvom ljudi koji negdje žure i dok su oni svoje smjerove kretanja već dobro znali, ona je tek trebala odabrati svoj.

Prvom revijom u jednome hrvatskom kolodvoru Aleksandra je odala poštovanje svim ženama zaposlenima na željeznici. Bila je to večer posvećena ženama, večer

posvećena putovanjima i povratku, što je u posljednje vrijeme, zahvaljujući i popularnim društvenim mrežama poput *Facebooka* i *Instagrama*, postalo neizostavni dio *lifestylea*, ali u širem smislu i mode, jer ona je odavno prerasla okvire modne piste.

Kako Aleksandra kaže – fenomen putovanja u savršenoj je sprezi s modom, a tu je večer željeznički kolodvor, koji je često simbol suza, rastanaka i odlazaka, zahvaljujući reviji za nadolazeću jesen i zimu, ponovno postao mjestom smijeha, sastanaka i dolazaka.

AUTENTIČNI MIRIS DIMA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Zvonko Ćurak i Dragutin Staničić

Izletničke vožnje parnim lokomotivama vrlo su popularne u svijetu, a u bližoj okolini takvi vlakovi voze u Sloveniji i Srbiji. Radi se o obnovljenim lokomotivama koje voze samo izletnike, no uskotračne parne lokomotive koje su danas u pogonu mogu se vidjeti samo u rudniku mrkog ugljena u Banovićima. To se sada nastoji i turistički predstaviti. Ne treba posebno naglašavati kako je zanimanje za to veliko.

Iste 1946. kada je otvoren rudnik mrkog ugljena u Banovićima u promet je puštena i 92 kilometra dugačka pruga Brčko – Banovići. Rudnik je i danas jedan od najvažnijih gospodarskih subjekata tuzlanskog bazena. Prijevoz ugljena unutar samog rudnika i dalje do konačnih odredišta vezan je uz željeznicu.

U krugu ugljenokopa uz 16 kilometara uskotračne pruge postavljena su i četiri kilometra pruge normalnoga kolosijeka. Do separacije u kojoj se ugljen pretovaruje u vlakove Federacije BiH teret dovoze vozila Rudnika mrkog uglja (RMU) Banovići, odnosno njegove jedinice Željeznički transporti. Uz dvije dizelske lokomotive oko milijun i pol tona ugljena godišnje prevoze i parne lokomotive. Za održavanje parnih lokomotiva u pogonu brinu se zaposlenici Željezničkih transporta i malo je toga što oni samostalno ne mogu složiti ili popraviti. U to da cijela ta priča postane dostupnija javnosti, odnosno ljubiteljima željeznice koji su spremni prevaliti nekoliko tisuća kilometara kako bi u pogonu vidjeli originalne parne lokomotive, ponajviše truda uložio je Đevad Hodžić, tehnički direktor jedinice Željeznički transporti i sam veliki željeznički entuzijast.

Stare »željezničke veze« održavaju se i u mirovini pa je Klub željezničkih umirovljenika Osijek 6. svibnja 2017. organizirao jednodnevni izlet u Banoviće. Zanimljivo je to da je taj osječki klub osnovan početkom travnja ove godine te da je glavni pokretač



njegovih aktivnosti autor nekoliko knjiga i poznati kolekcionar umirovljeni željezničar Zvonko Ćurak. Datum izleta nije izabran slučajno. Naime, taj su dan Javna ustanova Centar za zaštitu, razvoj i promociju turizma Banovići, Turistička zajednica Općine Banovići i Udruženje građana »Bosanski kolosijek« Banovići u suradnji s RMU-om Bano-

vići za sve ljubitelje parnih lokomotiva organizirali fotosafari parnim lokomotivama serija 25, 55 i 83.

Zanimanje, ne samo Osječana, već i raznih grupa te pojedinaca s raznih strana, potaknula je mogućnost da toga dana u pogonu istodobno vide teretnu kompoziciju i dvije



putničke kompozicije. U jednoj kompoziciji bila su dva zatvorena vagona, a u drugoj je uz zatvoreni u sastavu bio i otvoreni vagon sličan onome kakav je vukao Samoborček, samo bez krova. Vagoni su bili ispunjeni do posljednjeg mjesta. Vlakovi su se zaustavljali na najljepšim točkama duž pruge. Bilo je tu paralelnih vožnji, uzastopnih križanja,

okretanja lokomotiva, okupljanja svih triju vlakova na nekim lokacijama, što je učinilo to događanje doista jedinstvenim.

Željezničari koji su tog dana vozili vlakove i osiguravali promet bili su svečano odjeveni pa je skretničar okretao skretnicu u bijelim rukavicama. Uz to domaćini su bili vrlo

gostoljubivi i ljubazni te da nije bilo pitanja na koji nismo dobili odgovor.

Nakon povratka u Osijek izletnici su zatrpali društvene mreže fotografijama i *filmčićima*. Novo putovanje u Banoviće najavljeno je za rujan.

NA PUTU SVILE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Nenad Korkut

Republika Uzbekistan nalazi se u središnjoj Aziji, do 1990. bila je u sastavu Sovjetskog Saveza, a najstarija civilizacija Uzbekistana datira od 2500. godine prije naše ere. Nekada davno, u doba svoje najveće slave, nalazila se na mreži karavanskih ruta, Puta svile.

Na sjeveru i zapadu graniči s Kazahstanom, na istoku s Kirgistanom i Tadžikistanom, a na jugu s Turkmenistanom i Afganistanom. Prostor Uzbekistana obilježili su burna prošlost i naseljavanje brojnih naroda, među ostalima, Perzijanaca, Mongola, Turaka i Rusa te procvat gradova Samarkanda, Khive i Buhare, trgovačkih i kulturnih središta središnje Azije. O zanimanju za to putovanje i doživljajima na putu razgovarali smo s doktorom Nenadom Korkutom, specijalistom ortopedom, a danas rukovoditeljem Službe za odnose s javnošću Hrvatskog zavoda za zdravstveno osiguranje.

Kojim povodom ste se odlučili za posjet toj srednjoazijskoj zemlji?

— Moram priznati da sam oduvijek bio fasciniran tim djelom svijeta. Nakon što sam prije par godina posjetio Iran, shvatio sam da svakako želim vidjeti i Uzbekistan, koji mi se na fotografijama činio podjednako fascinantnim. To i ne čudi jer uz Perzijsko Carstvo upravo je carstvo na prostoru Uzbekistana u povijesti tih prostora bilo toliko moćno i bogato da je moglo sagraditi spomenike koji su odoljeli zubu vremena i koji nas i danas ostavljaju bez daha. Samarkand mi je oduvijek zvučao poput nekog čarobnoga grada iz bajke, možda zato što sam volio stripove o Cortu Malteseu koji je ondje često boravio. Drugi razlog mojeg posjeta intimne je prirode. Naime moje prezime potječe s tih prostora i prvo spominjanje Korkuta datira od 7. stoljeća upravo na području oko Taškenta, danas glavnoga grada Uzbekistana. Želio sam posjetiti svoju pradomovinu.



Vlakopravno osoblje na peronu željezničkog kolodvora u Taškentu



Konduktar u željezničkom kolodvoru u Taškentu

S obzirom na to da Uzbekistan još uvijek nije turistički poznato odredište, možete li nam prenijeti dojmove s putovanja?

Znamo da su gradovi poznati po jedinstvenim kulturnim spomenicima iz zlatnog doba islama, primjerice Samarkand i Buhara, i da su se nalazili na Putu svile.

— Istina je da Uzbekistan još uvijek nije dovoljno turistički eksploatiran i to mi je bio dodatni razlog da ga otkrijem prije navale turista koja će neminovno uslijediti. Sve islamske države iz sastava bivšega Sovjetskog Saveza, tzv. stanovi koji okružuju današnji Uzbekistan, dosta su zatvorena društva koja imaju poludiktatorska uređenja te im turizam nije visoko na listi prioriteta. No to se polako mijenja te ih je u zadnje vrijeme moguće posjetiti. Zemlja je izuzetno sigurna, stopa je kriminala za naše pojmove nevjerovatno niska i u zatvorima su većinom politički zatvorenici jer kriminala gotovo da i nema. Dodatna prednost jest ta što su svi spomenici

pozorno rekonstruirani i dotjerani jer Uzbekistan nije siromašna zemlja. Fascinirala me čistoća na ulicama, a zanimljivo je kako na njima nećete sresti beskućnike ni prosjake. Ljudi su *miks* različitih rasa, po čemu možete zaključiti tko je sve vladao tim prostorom. Mnogo je mongolskih fiziognomija, podjednako kao i turskih ili perzijskih, ali i plavih Rusa.

Kakav dojam uživo ostavljaju kulturni spomenici i svjetski poznate građevine uzbekistanskih gradova nastale tijekom tisućljeća? I kako izgleda spoj današnjih gradova i bogate kulturno-povijesne baštine?

— Upravo je monumentalnost njihovih džamija, minareta i medresa ono što čovjeka najviše fascinira kada stigne u Uzbekistan. Glavni trg u Samarkandu jedno je od najljepših mjesta koje sam vidio uživo, a posebno me se dojmila i nekropola Shah-i-Zinda, grad mrtvih, nevjerovatan



Glavni trg u Samarkandu

kompleks mauzoleja koje je Timur Lenk, jedan od najvećih osvajača u povijesti civilizacija, sagradio za svoju majku i sestre. Samarkand svakako je najpoznatiji grad u Uzbekistanu, što ne čudi jer je bio glavni grad njihova moćnog carstva, no ništa manje zanimljivi nisu ni Buhara, koju će mnogi odmah povezati s poznatim tepisima koji su dobili naziv po njoj, ali i manje poznati gradić Khiva, koji je pod zaštitom UNESCO-a i potpuno je prezerviran i sačuvan. U njemu kao da je vrijeme stalo. Glavni grad Taškent danas je prava metropola s četiri milijuna stanovnika i bio je jedan od najvećih gradova bivšega SSSR-a. Tržnice su im bogate i živopisne, a gastronomska ponuda raznolika. Uživali smo u njihovoj hrani, a za razliku od nekih drugih islamskih država u Uzbekistanu je dopušteno konzumiranje alkoholnih pića pa smo uživali u njihovim vinima, ali i konjacima i vot-

ki. Ljudi su izrazito susretljivi prema turistima jer ih je jako malo pa vam često prilaze sa znatiželjom, osobito mladi. Odsjedali smo u izvrsnim hotelima, neki su bili moderni, ali meni su bili zanimljiviji oni uređeni tradicionalno, u orijentalnome stilu.

Rekli ste da su Vas se dojmile uzbekistanske željeznice i metro, za koji ste rekli da podsjeća na čuveni moskovski. Na kojoj ste dionici putovali vlakom?

— Po metrou i željeznici odmah vidite u kakvu ste zemlju stigli, a Taškent je najbolji primjer za to. Njihov metro sagrađen je prije 40 godina po uzoru na slavni moskovski i doista je prekrasan. Svaka je stanica malo remek-djelo, detaljno uređena i oslikana te bi na njoj mogli provesti sate proučavajući je. Svaka stanica tematski je posvećena nekome bitnom događaju iz po-

vijesti Uzbekistana i SSSR-a, ali i kulturnoj baštini. Nažalost, fotografiranje nije dopušteno, što me jako začudilo jer smo mogli fotografirati sve vjerske objekte u koje nam je kao turistima u nekim drugim islamskim zemljama bilo zabranjeno i ulaziti. Željeznica je posebna priča! Bio sam zatečen kada su nas doveli u kolodvor u Taškentu. Zgrada je impresivna, a peroni su obloženi parketom. Vlakovi su izuzetno luksuzni, a osoblje izgleda kao da je došlo iz nekoga starog filma. Kondukeri i stjuardese izgledali su kao manekeni, pomno probrani po visini i ljepoti. Odjeveni su u prelijepe tamnoplave odore s ovraticima od sivog astrahana. Imao sam osjećaj kao da sam u filmu Wesa Andersona »Hotel Grand Budapest«. Put je bio jako udoban, a udaljenost do Samarkanda, koja je nešto veća od 300 km, prešli smo za dva sata. Neprocjenjivo iskustvo!

LGV PARIZ – BORDEAUX

PIŠE: Marijan Đurđek
FOTO: Marijan Đurđek

Francuske državne željeznice (SNCF) ostvarile su novi gigantski poduhvat u unapređenju usluga u putničkome prijevozu. Sada već bivši francuski predsjednik François Hollande 28. veljače 2017. u francuskome mjestu Charente za promet je otvorio novu dvokolosiječnu prugu velike brzine od Toursa do Bordeauxa.

Uz već postojeću dionicu pruge velike brzine od Pariza do Toursa novootvorena dionica od Toursa do Bordeauxa dugačka je 302 km i po njoj će vlakovi voziti maksimalnom brzinom od 320 km/h. U komercionalnoj upotrebi bit će s početkom primjene ljetnoga voznog reda, odnosno od 2. srpnja 2017. godine. Ukupna duljina dionice LGV Pariz – Bordeaux iznosi 582 km (fr. *ligne grande vitesse* – LGV, što u prijevodu znači »linija velike brzine«). Navedena dionica proteže se koridorom Atlantik prema TEN-T mreži (Trans-European Network-Transport – TEN-T). Atlantski koridor proteže se od Lisabona u Portugalu preko Pariza do Le Havrea, Strasbourga i Mannheima u Njemačkoj.

Kolodvor Paris Montparnasse u samome je središtu Pariza i jedan je od šest glavnih kolodvora u Parizu iz kojega kreću vlakovi za Le Mans, Rennes, Brest, Nantes, Bordeaux i dalje za Toulouse, Tarbes, Hendaye i Irun (Španjolska). Iz kolodvora Bordeaux St. Jean odvaja se pruga za Toulouse, a sam Bordeaux glavni je grad Akvitanije (fr. *Aquitaine*), pokrajine na jugozapadu Francuske.

Puštanjem dionice LGV Pariz – Bordeaux u komercijalnu upotrebu putnike će najviše obradovati znatno skraćivanje vremena putovanja od Pariza do Bordeauxa koje sada iznosi tri sata i 11 minuta, dok će od 2. srpnja iznositi dva sata i četiri minute. Dnevno će Pariz i Bordeaux povezivati i do 21 TGV vlak u svakome smjeru te se predviđa znatno povećanje broja prevezenih



TGV Duplex u Bordeauxu



TGV i ICE

putnika i porast vrijednosti nekretnina u Bordeauxu i oko njega, što će utjecati na turizam, ekonomske i gospodarske prilike. Na taj će način Bordeaux biti povezaniji s Parizom nego li je Lyon na istoku.

Putovanje iz Pariza do Hendaye, najudaljenijega grada u jugozapadnoj Francuskoj, bit će kraće za sat i 17 minuta, što znači da će španjolska granica vremenski biti udaljena samo četiri sata i 39 minuta. Tim projektom, čiji su građevinski radovi trajali od 2012. i završeni su prije roka, 27 francuskih gradova bit će povezano puno kraćim vremenima putovanja.

Prema pisanju TGV magazina iz 2010. godine, te je godine prugama velikih brzina vozilo 440 TGV vlakova dnevno, i to 104 garniture SUD-EST (109 sjedala 1. r., 240 sjedala 2. r., dužina 200 m, Vmax = 300 km/h), 105 garnitura Atlantique (104 sjedala 1. r., 354 sjedala 2. r., dužina 237 m, Vmax = 300 km/h), 62 garniture Réseau (110 sjedala 1. r., 250 sjedala 2. r., dužina 200 m, Vmax = 300/320 km/h), 145 garniture Duplex (182

sjedala 1. r., 328 sjedala 2. r., dužina 200 m, Vmax = 320 km/h) i 19 garnitura POS TGV EST (110 sjedala 1. r., 250 sjedala 2. r., dužina 200 m, Vmax = 320 km/h).

Današnju flotu TGV vlakova do kraja 2019. upotpunit će 40 novih TGV vlakova Euroduplex L'Océane, od kojih će njih 20 voziti već od 2. srpnja 2017. godine. Vrijednost te investicije je 1,3 milijarde eura. Novi TGV ima 556 sjedala (10 posto više sjedala od trenutno konvencionalnog Duplexa), od kojih je 158 sjedala 1. razreda, a odlikovat će se USB priključcima, povećanjem broja električnih utičnica, prostorom za bicikle, dječjim kutkom, većim prostorom za invalide te mogućnošću zaokretanja sjedala u smjeru vožnje. Uslugom TGV OCEANE želi se pogodovati putnicima svih uzrasta (izvor: www.lefigaro.fr).

No to nije sve. SNCF radi sustavno i na drugim projektima kojima želi znatno unaprijediti razinu usluge u putničkome prijevozu. Jedan od takvih projekata je LGV Bordeaux – Španjolska.

NAPOKON NOVI VLAKOVI

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



Željeznica u Južnoafričkoj Republici dobiva pojačanje u obliku čak 600 novih elektromotornih vlakova X'Trapolis Mega s po šest vagona, kolosiječne širine 1067 mm, koji bi trebali biti isporučeni tijekom sljedećih deset godina. Prvih 13 vlakova pušteno je u promet 9. svibnja na svečanosti kojoj je prisustvovao i predsjednik Južnoafričke Republike Jacob Zuma.

Ovo je početak oživljavanja putničkoga prijevoza poslije 40 godina nedovoljnog ulaganja. Današnje puštanje ovoga vlaka svjetske klase, Narodnoga vlaka, u promet pokazuje da dani neudobne, nepouzdanje i nesigurne željezničke usluge moraju postati stvar prošlosti. – izjavio je Zuma. Radi nabave novih vlakova osnovan je zajednički pothvat Alstoma (61 %), Ubumbano Raila (30 %) i New Africa Raila (9 %) pod nazivom Gibela. Vlakovi su naručeni za Putničku željezničku agenciju Južne Afrike, a narudžba je vrijedna oko 3,5 milijardi eura.

Novi elektromotorni vlakovi isprva će voziti 146 puta dnevno na relaciji Koedoespoort – Rissik u Pretoriji, a s vremenom bi trebali početi voziti u Cape Townu i Durbanu.

PUTOVANJE ZA DESET TISUĆA DOLARA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: uk.businessinsider.com
FOTO: toprail.org/japan



Prvoga svibnja na svoje je prvo putovanje krenuo vjerojatno najluksuzniji vlak na svijetu, japanski Shiki-Shima (»Otok četiriju godišnjih doba«). Nazvan je »kruzerski vlak«, a u svakom putovanju njime moći će uživati samo 34 putnika. Premda trodnevno »krstarenje« istočnim i sjevernim Japanom košta čak 10 000 dolara (oko 68 000 kuna), organizator putovanja Istočnojapanske željeznice izvještavaju da su već rasprodate sve prijevozne karte do ožujka 2018.

Svi su kupeji u Shiki-Shimi apartmani, a najljepši sadrži galeriju, tradicionalne japanske tatami ležajeve i kadu od čempresovine. U vlaku se nalazi salon koji dočarava ugođaj tihe šume, dva potpuno ostakljena vagona za promatranje krajolika i vagoni restorana s jelima koja pripremaju japanski vrhunski kuhari. Interijer je dizajnirao Ken Kiyoyuki Okuyama, koji je dizajnirao za Porsche, Ferrari i Maserati.

Shiki-Shima se radi razgledavanja znamenitosti zaustavlja u Shiroishi, Aomori, Hirosaki, Ichinoseki i Naruko-onsenu, a izleti uključuju i posjet toplicama.

GRADNJA PRUGE ZAUSTAVLJENA ZBOG GUŠTERA

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



Nakon brojnih problema s rastućim troškovima i prijedorima oko održivosti, gradnju više milijardi eura vrijedne pruge u južnoj Njemačkoj zaustavili su gušteri. Naime, više tisuća ugroženih pješčanih guštera (na slici) i zidnih guštera pronađeno je duž trase projekta Stuttgart 21, odnosno nadgradnje pruge između Stuttgarta i Ulma. U sklopu projekta bit će izgrađeno 56 km nove pruga za transeuropsku željezničku mrežu.

Ugrožene će guštere stoga biti potrebno preseliti u novo stanište u deset kilometara udaljenom Untertürkheimu. No to neće biti nimalo jednostavno jer je potrebno okupiti ekipe za spašavanje guštera, tisuće guštera uloviti u mreže, prevesti ih, planirati nova staništa te se brinuti o dobrobiti guštera.

Sve će to zaustaviti gradnju na 18 mjeseci i koštati Njemačku željeznicu (DB) oko 15 milijuna eura. Udruge za zaštitu životinja tvrde da su troškovi mogli biti manji da je DB ranije pravilno reagirao. Naime, navodno je DB znao za ugrožene guštere još od ožujka 2015.

VLAK JE STIGAO

PIŠE: Janka Fučić
FOTO: Janka Fučić

U Kutini je 11. svibnja 2017. u Muzeju Moslavine otvorena izložba »Vlak je stigao«.

Autorica izložbe i ravnateljica Muzeja Moslavine Jasmina Uroda-Kutlić izložbom, a i katalogom, koja prikazuje početak izgradnje željezničkih pruga u svijetu nudi uvid i u gospodarske i političke aspekte izgradnje i razvoja željezničke pruge od dolaska prvog vlaka u Kutinu do danas.

Izložba se održava upravo u godini kada se obilježava 150. obljetnica dolaska prvog vlaka u Kutinu, odnosno puštanja u promet Lonjsko-poljske željeznice koju su činile pruge Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac. Pruge su imale gospodarsko i političko značenje. Upravo je njihovom izgradnjom tome kraju omogućen gospodarski i kulturno-prosvjetni napredak. Na željeznici se zaposlilo više stotina ljudi. Povezanost vlakom sa Zagrebom, a onda i s ostalim dijelovima Austro-Ugarske Monarhije omogućila je plasman voća, povrća i vina na zagrebačkim tržištima. Lipiku, već tada poznatome lječilištu, bilo je nakon izgradnje prugâ lakše doći do gostiju. Moslavina je obilovala šumama te je piljena i rezana građa teretnim vlakovima lakše stizala na domaće i strano tržište.

Izgradnja prvih pruga Lonjsko-poljske željeznice tekla je relativno brzo. Pruge su bile ukupno duge 114,343 kilometra (pruga Dugo Selo - Novska bila je duga 84,278 km, a Banova Jaruga – Pakrac 30,065 km). Njihova je izvedba bila skromnija i jeftinija u usporedbi s glavnim prugama i s parametrima pruga vicinalnog tipa građenih iz gospodarskih razloga. Pružna trasa prolazila je ravnom Posavinom i izgrađena je uz relativno male troškove u roku od godinu i pol dana. Pruge su izvedene s normalnim razmakom tračnica od 1435 mm, a bile su primjerene za osovinsko opterećenje od 12 tona. Na tim prugama izgrađena su samo četiri mosta srednje veličine preko Lonje, Česme, Ilove i Pakre.



Na izložbi se mogu vidjeti nacrti (naprimjer nacrt skretnica s kraja 19. st.) i vozni redovi (naprimjer izvadak iz voznog reda iz 1928. s kolodvorima na pruzi Dugo Selo – Novska). O životu u velikim kolodvorima početkom 20. stoljeća, posebno u kolodvoru Banova Jaruga, svjedoče tekstovi iz autobiografske knjige Ane Jung Töpfer koja je živjela u kolodvoru Banova Jaruga, a o kolodvoru Popovača pisao je kroničar Ivan Vinček sredinom 20. stoljeća. Ti tekstovi, u kojima su izneseni osobni dojmovi, obogaćuju izložbu i pridonose njezinoj dinamici. Izložba je otvorena do 9. lipnja 2017.

U projektu postavljanja te izložbe sudjelovao je i Hrvatski željeznički muzej, i to posudbom predmeta iz svojega fundusa kao što su svjetiljke, pružno vozilo –

drezina, karte, nacrti, fotografije i ostali arhivski materijal te održavanjem edukativno-kreativne radionice namijenjene djeci predškolskog uzrasta iz kutinskih dječjih vrtića, čime je prošlost povezana s budućnošću. Djeca podijeljena u tri skupine došla su u Galeriju Muzeja Moslavine, pogledala prezentaciju prilagođenu njihovom uzrastu, a potom su mogla izbliza pogledati i isprobati opremu prometnika, što ih uvijek veseli. Iz Hrvatskog željezničkog muzeja donesen je i edukativni materijal, tj. slagalice sa željezničkim motivima, što se također tematski uklopilo u izložbu. Nakon toga mogla su bojicama na papiru izraziti ono što im se najviše sviđalo na izložbi ili to kako bi po njihovu mišljenju trebao izgledati vlak u budućnosti.

»DOSTA!« – O ČEMU ŠUTIMO DOK VLAKOM PUTUJEMO?

PIŠE: Renata Veličan
FOTO: Tamara Štefanac

Hrvatski željeznički muzej pridružio se 18. svibnja 2017. muzejima Europe i svijeta u obilježavanju Međunarodnog dana muzeja na temu »Muzeji i sporne povijesti: govoriti neizrecivo u muzejima«.

Za razliku od drugih Hrvatski željeznički muzej odlučio je o zadanoj temi progovoriti na drugačiji način, ne izložbom svojstvenom za muzeje, već romanom, glumom i razgovorom, otvarajući prostor za međusobno povezivanje pojedinih dijelova cjeline koji čine kulturu jednog naroda i prostora kao što su knjiga i pisana riječ, gluma i kazalište, razgovor kao način kulturne komunikacije. Vođen idejom međusobnog povezivanja Hrvatski željeznički muzej progovorio je predstavljanjem romana »Dosta!« autora Brune Šanteka, briljantnom glumom Borisa Svrtana te razgovorom s Ljubicom Uvodić-Vranić i Sandrom Pocrnić Mlakar u posebnome okružju i prostoru muzejsko-galerijskoga izložbenog poštanskog vagona na VI. peronu Zagreb Glavnog kolodvora.

Saša, lik iz romana »Dosta!«, svakodnevno susreće ljude i promatra njihova lica, ponašanje, pogled, kretnje, držanje i drugo. Promatrajući uočava njihovu šutnju i o njoj razmišlja na način da ne ostaje samo na promatranju i razmišljanju, već im se približava i potiče ih da o šutnji progovore, a zatim im i sam nastoji pomoći u rješavanju problema koji se kriju u šutnji. Bruno Šantek razotkrio nam je neku drugu vrstu šutnje, onu gorku šutnju koju ne treba čuvati u sebi kao slatku tajnu. Šantekova su šutnja obiteljski odnosi među članovima uže i šire obitelji (roditeljima i djecom, bračnim partnerima i članovima), šutnja osoba koje su posebne zbog disleksije i disgrafije. Nju ne čini samo šutnja pojedinca, već i šutnja i nemoć društva i zajednice u cjelini te stalno propitkivanje kada i kako šutnji reći: »Dosta!«.

Hrabrost, odgovornost, plemenitost, odrastanje i osjećajnost koje šutnja krije briljant-



U muzejsko-galerijskome poštanskom vagonu

nom izvedbom dijelova teksta monodrame »Moj slučaj« razotkrio je Boris Svrtan, glumac i ravnatelj Gradskog dramskog kazališta »Gavella« te dobitnik nagrade »Fabijan Šovagović«. Zapise i stihove Vlade Gotovca priredio je Čedo Prica, a režirao Boris Svrtan, koji je monodramu »Moj slučaj« izveo i na 64. Dubrovačkim ljetnim igrama. Svrtan je svojom glumačkom profesionalnošću maestralno komunicirao s posjetiteljima i vladao prostorom muzejsko-poštanskog vagona, otkrivši taj biserni predmet Zbirke željezničkih vozila i dijelova HŽM-a.

Ljubica Uvodić-Vranić, psihologinja, autorica psiholoških priručnika »Avantura osobne promjene«, »Neizgovorena pitanja i psihologični odgovori« i »Prijatelju, kako si?« te dobitnica Nagrade Grada Zagreba, koja svaki četvrtak sudjeluje u emisiji Hrvatskog radija »Avantura promjene«, pokazala nam je važnost komunikacijskih odnosa. Što

kada je šutnja jedan od načina i oblika komunikacije? Kako se komunikacijski odnosi u društvu pa i u vlaku tijekom putovanja mijenjaju kroz vrijeme? Uvodić-Vranić potaknula je i posjetitelje na razgovor te su svi zajedno progovorili o šutnji.

Sandra Pocrnić Mlakar, psihologinja i urednica knjiga, skrenula je pozornost na činjenicu da čitanje postaje privilegija. Čitamo li i promišljamo li sve manje? Vrijeme za čitanje sve je više privilegija malobrojnih jer tko si danas može priuštiti vrijeme za mir, tišinu, šutnju, čitanje i promišljanje. Knjiga, kao i najbolji prijatelj, nadahnjuje, mijenja, životno obogaćuje, potiče i razvija vrijednosti civilizacijske kulture, ali postaje li nam sve udaljenija. Na kraju život se ljepotom života živi i prepun je događaja i doživljaja, emocija i interesa, ali treba ga znati živjeti na najbolji način.

ROČKA NEDJELJA U ZNAKU TRIEŠTINA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Najstarija trieština imala je 160 godina i stigla je u Istru s »ruske fronte«, malo mlađa stigla je iz Francuske tijekom Drugog svjetskog rata, najmanja je imala samo dva basa, a najstariji svirač svirao je na stotinu godina staroj. Bile su to »glavne zvijezde« 29. susreta svirača malih harmonika trieština »Z armoniku v Roč«, koji svake druge nedjelje u svibnju tradicionalno organizira ŽKUD »Branko Pernić« (bivši »Istarski željezničar«) u malome istarskom gradiću Roču.

Druga ovogodišnja svibanjska nedjelja »pala« je na dan 14. svibnja 2017., ali zagrijavanje je počelo još u subotu 13. svibnja kada su na koncertu na otvorenoj ročkoj pozornici, među ostalima, nastupili muška i ženska klapa KUDŽ-a »Filip Dević« iz Splita te svjetski prvaci u sviranju trieštine Manuel Scarpitta i Angelo Spinelli. Vrijeme iščekivanja nedjeljnog popodneva za trieštinu popunjavali su puhački orkestri »Mosor« iz Klis Kose i Puhački orkestar iz Ogulina »mimohodeći« gradićem, a dodanu vrijednost festivalu harmonikaša dali su i članovi Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Marija Jambrović i Josip Mušanović iz Rijeke, kojima su se u izložbenome prostoru ročkog Doma kulture pridružili i domaći umjetnici Serđo Demar, Bernard Kuzmić i Edi Imbro Pavletić.

Prvi ročki susret svirača trieštinki održan je 7. svibnja 1989. i na njemu je nastupilo 17 svirača male harmonike, dok ih je na 29. susretu nastupilo 26, uz još 18 pjevača i svirača drugih instrumenta. Jedine tri konstante koje osiguravaju kontinuitet svih tih godina jesu *vječni* voditelj Vlado Pernić, inače jedan od pokretača festivala, te harmonikaši Mario Kotiga i Dorian Buždon, koji su svirali na svim dosadašnjim susretima.

Doriano Buždon iz Lupoglava, zaposlenik HŽ Carga na Brajdici, svirao je u pratnji sina Igora, a uz 34 godine staža na željeznici, još



Doriano Buždon i sin Igor

dulji staž ostvario je svirajući trieštinu, uz koju provodi svaki slobodni trenutak.

„I noćas sam svirao cijelu noć! Došao sam doma jutros u sedam sati. S *dečkima* smo slavili rođenje sina jednog od kolege, ali to me nije spriječilo da popodne dođem u Roč. Ovo je samo uvod u 30. susret sljedeće godine – rekao je Dorian.“

Susret je tradicionalno započeo svirkom ročkog sastava »Arkul«, a potom su nastupili najstariji svirač Bruno Tenčić (87) i najmlađi Dorijan Brečević (12), koji je svirao na trieštini svojeg *prapranona*. Prvi put nastupila je trinaestogodišnja Vanessa Jakac, koja je svirkom toliko oduševila publiku i žiri da je odmah proglašena *Muškardinkom trieštine*. Vanessa inače godinama svira klavirsku harmoniku, kao i Leonardo Rojnić iz Barbana, koji je proglašen *Muškardinom trieštine*, a za ročki susret trieštinu su uvijek bavali svirati tek koji tjedan. Armin Bernobić svirao

je na harmonici koju je 1945. njegov *nono* donio iz Francuske, Franko Tala nastupio je treći put svirajući 160 godina staru harmoniku, a internacionalizaciji susreta pridonio je i porečki Meksikanac Franceso Belussi, koji je odsvirao i otpjevao »Mamu Huanitu«. Branko Zlatić svirao je na 160 godina staroj harmonici koja je stigla iz Prvoga svjetskog rata, nakon što je prošla »rusku frontu«, a posebnosti festivala doprinio je i Talijan Luisino Squalizza, svirajući na najmanjoj harmonici, jedva pedalj visokoj, *organetu* s dva basa.

ŽKUD »Branko Pernić« susret je organizirao uz sponzorstvo Istarske županije, Grada Buzeta, Turističke zajednice grada Buzeta, Istarske pivovare i drugih lokalnih tvrtki. Završetkom ovogodišnjeg susreta počele su pripreme za sljedeći 30. festival »Z armoniku v Roč«, kao i za obilježavanje 60. obljetnice ŽKUD-a u kojemu je sve manje željezničara, a sve više tradicije.

SEDAMDESET GODINA HKUD-a »ŽELJEZNIČAR«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Svečanim koncertom pod nazivom »Kad se ljubi nema grijeha« 11. lipnja 2017. u velikoj dvorani KD-a »Vatroslav Lisinski« HKUD »Željezničar« obilježit će sedamdeset godina postojanja folklornog i tamburaškog orkestra. Koncertom će se ujedno iskazati počast Đuri Horvatiću u povodu njegovih četrdeset godina umjetničkog rada.

Folklorni ansambl HKUD »Željezničar« rangiran je na samome vrhu ljestvice kvalitete u gradu Zagrebu. Društvo u starijim i dječjim grupama folklornog ansambla i tamburaškog orkestra okuplja oko 150 članova. Uz njih u društvu djeluje i puhački orkestar.

Premda uključivanje u rad folklornih ansambala nije osobito popularno među mladima, oni koji se odlučuju za takvo nešto motivirani su čestim nastupima i putovanjima na festivale. Tako su u posljednjih nekoliko godina članovi društva obišli Grčku, Španjolsku, Siciliju, Tursku...

Prema godišnjem programu Međunarodnog vijeća organizacija festivala folklor i narodne umjetnosti (CIOFF), društva se prijavljuju za sudjelovanje na festivalima. Na festivalu u Turskoj 2014. sudjelovala su folklorna društva iz dvadeset zemalja. Program koji je trajao tjedan dana prenosila je turska televizija. Na festivalima se uspostavljaju brojni kontakti pa s odabirom gostovanja nema problema. Veći su problem financiranje putovanja i održavanje prostorija.

Grad Zagreb jedini je sponzor HKUD-a »Željezničar«, a otkako je TŽV »Gredelj« iseljen iz Trnjanske, Grad je vlasnik svih prostorija društva. CIOFF financira troškove boravka društava na festivalima, a društva sama snose troškove prijevoza i putnih troškova. S obzirom na činjenicu da se i na daleka odredišta najčešće putuje autobusom, troškovi su putovanja vrlo visoki. Sredstva dobivena od Grada dostatna su za



održavanje pogona. Ulaganja u održavanje dotrajalih klupskih prostorija i dvorane nisu predviđena. Malo vlastitim radom članova, a malo uz pomoć roditelja članova izvodi se samo osnovno održavanje. Nemale iznose društvo izdvaja za naknadu ZAMP-u, koji kao da na svakome koraku ima svoje agente koji ispostavljaju račune i za narodne pjesme stare stotinu godina.

Uoči nastupa u »Lisinskom« najmlađi članovi društva nastupit će 27. travnja na savskome nasipu na događanju u povodu obi-

lježavanja Dana Trnja.

Na nastupu u »Lisinskom« nastupit će nekoliko gostiju, a bit će izvedene koreografije pjesma i plesova s otoka Ugljana, te iz zagrebačkog prigorja, folklorni motivi iz Slavonije te plesovi s otoka Silbe. Tom prigodom publika će moći vidjeti dvije praižvedbe: »Legendu o lopudskoj sirotici« i »Kamene svate« – uprizorenje povjestice Augusta Šenoa. Kao posebnu atrakciju umjetnički voditelji Katarina Horvatić i Marko Robinić ističu prikaz običaja Hrvata Bunjevaca »Na veliko prelo«.

LOKOSICE OSVOJILE CHALLENGE CUP

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: arhiva RK-a »Lokomotiva«

Pobjedom u uzvratnoj utakmici finala nad ekipom »Höörsa« zagrebački Rukometni klub »Lokomotiva« osvojio je Challenge Cup u Švedskoj. Pred igračicama »Lokomotive« sada je novi izazov – prvenstvo Hrvatske.

Nakon što su prvoj finalnoj utakmici Challenge Cupa u Zagrebu pred više od tisuću gledatelja rukometašice »Lokomotive« savladale švedsku ekipu »Höörsa« s četiri gola prednosti (23 : 19), drugo poluvrijeme odigrano je tjedan dana poslije, dana 13. svibnja 2017. Tijekom prvog poluvremena rezultat je bio izjednačen, ali je u drugome poluvremenu »Lokomotiva« bila bolja i na kraju pobijedila rezultatom 24 : 19. Najbolja strelkinja Challenge Cupa sa 60 postignutih golova na toj je utakmici postigla 10 pogodaka.

Nakon što su prije tri godine rukometašice »Lokomotive« u finalu prvenstva Hrvatske prekinule dominaciju »Podravke« i osvojile prvenstvo, situacija se nije razvijala onako kako je to bilo planirano. Nedostatak financijskih sredstava doslovno je »razjurio« ekipu pa je jedina vjerna klubu ostala vratarka Marina Razum. Ekipu je preuzeo »domaći« trener Nenad Šoštarčić i situacija se popravila u najkraćem mogućem roku s novim igračicama. Osim što je osvojila Challenge Cup, »Lokomotiva« je trenutačno druga na prvenstvu Hrvatske.

Klaudija Bubalo, direktorica »Lokomotive«, zadovoljna je time kako su se stvari u sportskom smislu jako dobro posložile. No ono što bi moglo biti bolje organizacijske je i financijske prirode:

«Ova ekipa ima karakter i duh, a sastavljena je od igračica koje većinom studiraju u Zagrebu i žele igrati rukomet na vrhunskoj razini. S obzirom na to kako se situacija razvija, mislim da smo na dobrom putu da stvorimo pravu ekipu. U klubu, zajedno sa školom rukometa, okupljamo 300 igračica. Radimo u petnaest osnovnih škola, a naše



se ekipe natječu u šest različitih liga. Osam trenera u klubu nije dovoljno za toliki pogon. Njima bi trebalo pridodati i nekoliko stručnjaka s različitih područja čija bi nam specifična znanja podigla razinu kvalitete.

Uz KK »Cibonu«, PPD Zagreb, Vaterpolo klub »Mladost«, Odbojkaški klub »Mladost« Rukometni klub »Lokomotiva«, kao jedini ženski sportski kolektiv, spada među klubove od posebnog značaja za Grad Zagreb. To je veliko priznanje koje nešto znači i u materijalnome smislu. No to ipak nije dovoljno, a sponzore, pogotovo one voljne uložiti u medijski manje eksponiran sport, nije jednostavno naći.

Sa željeznicom, ponajprije s HŽ Infrastrukturom, sportsko društvo, isto kao i rukometašice »Lokomotive«, nema nikakvih dodira pa sportska direktorica misli da u Upravi HŽ Infrastrukture ni ne znaju da postoje klubovi koji gotovo sedam desetljeća nose naziv »Lokomotiva«.

«Ne tako davno na naše je utakmice dolazilo puno željezničara, a danas kao da ne postojimo. Meni to nije razumljivo. U krajnjoj liniji ne ogleda se sva pomoć u novcu. Primjerice, ponekad dvije, a ponekad i četiri naše ekipe putuju na gostovanja. Nama je prijevoz ogromna stavka. Ne vidim razlog da

nam se pri tome ne pomogne. Želim pozitivno razmišljati i samo vjerovati da će se takva praksa promijeniti.

Rukometašice »Lokomotive« i u domaćem prvenstvu teško dolaze do bodova. Naša sugovornica jako dobro zna kako se u sportu pobjede vrlo brzo zaboravljaju:

«OK, nakon ovog rezultata bit će malo veselja i tapšanja po ramenu i to je to. Sport je svakodnevno dokazivanje i borba. Protiv nas su sve ekipe, a pogotovo sada, itekako motivirane.

«Lokomotiva« je trenutačno pozicionirana na drugome mjestu prvenstva Hrvatske s realnim izgledima da tako i ostane. U posljednje vrijeme »Lokomotiva« je uglavnom gubila od »Podravke«. Sportska direktorica Klaudija Bubalo svjesna je kvalitete protivnica. Kao adute svojeg kluba navodi trenutačno pozitivno ozračje i činjenicu da su igračice »Lokomotive« uglavnom vrlo loše igrale. Ako se to promijeni, tko zna. Isto tako koristimo priliku i pozivamo željezničare da dođu u Dom sportova i u nastavku prvenstva podrže igračice »Lokomotive«. Sve obavijesti o rasporedu utakmica lako se mogu pronaći na *facebook* stranici kluba.

NAJBOLJI DANI TEK DOLAZE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U posljednje vrijeme odličnim rezultatima rukometašica »Lokomotive« velik doprinos dala je vratarka Tea Pijević.

Vratarka Tea Pijević u posljednjih nekoliko mjeseci svojim je obranama uvelike doprinijela uspješnome rezultatskom nizu Rukometnog kluba »Lokomotiva« i osvajaњу Challenge Cupa. U finalnoj utakmici u švedskome Högörsu naša je sugovornica proglašena najboljom igračicom utakmice. Svojim obranama zaslužila je i poziv izbornika seniorske hrvatske reprezentacije.

Zanimljiv je podatak da do sada nikada nije bila pozvana ni u jednu reprezentativnu selekciju Hrvatske. Naša sugovornica na to će reći kako uvijek brani na jednak način, a do sada je branila u »Dalmatinki« iz Ploča, »Borcu« iz Banje Luke, »Sesvetama Agroproteinki« i konačno od ove sezone u »Lokomotivi«. Nakon deset sezona u »Dalmatinki« Tea Pijević otišla je u »Borac« iz Banje Luke s kojim je osvojila EHF kup. U tih pola godine koliko je provela u Banjoj Luci često je putovala vlakom:

Željeznica me spasila te mi je omogućila da često mogu putovati kući. Putovala sam od Ploča do Sarajeva i tamo bi me obično »pokupili« i prevezli u Banju Luku. Ne znam vozi li još taj vlak, ali meni je bio super.

Nakon Banje Luke Tea Pijević prešla je u Sesvete, gdje je minute dijelila s Gabrielom Bešen:

Bile smo odličan tandem. Svaka je branila po jednu utakmicu i bile smo proglašene najboljim golmanskim parom u ligi. Na poziv Silvija Ivandije došla sam u »Lokomotivu«. Nedugo nakon što sam došla, on je prešao u PPD Zagreb.

U »Lokomotivi« brani zajedno s odličnom vratarkom Marinom Razum, jedinom igra-



Tea Pijević

čicom koja je ostala iz »stare« ekipe. Svoju budućnost Tea Pijević kao studentica Kineziološkog fakulteta vidi u Splitu, u

sportu. No to je ipak malo dalja budućnost jer, kako se čini, najbolje sportske godine Tee Pijević tek dolaze.

IVAN LIZATOVIĆ – BRONČANI NA EUROPSKOM PRVENSTVU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Ukupno petu medalju na europskim prvenstvima, nakon braće Nenada i Tomislava Žugaja, Tonimira Sokola i Dominika Etlingera, u kategoriji do 59 kilograma osvojio je 28-godišnji hrvač zagrebačke »Lokomotive« Ivan Lizatović. Najveći uspjeh u svojoj karijeri postigao je na prvenstvu Europe održanom od 2. do 7. svibnja u Novom Sadu.

Hrvanje nije osobito popularan sport. Istina, nakon olimpijske medalje Bože Starčevića stvari su krenule nabolje. Tako se na četvrtome Grand Prix Zagreb Openu održanom u ožujku 2017. u dvoranu u Trnskom naguralo preko dvije tisuće gledatelja. Bilo kako bilo, Ivan Lizatović svjestan je kako njegov tjedan popularnosti pomalo istječe i da se mora vratiti u svakodnevnicu u kojoj trenira dva puta dnevno.

Od svoje desete godine Ivan Lizatović član je Hrvackoga kluba »Lokomotiva«, a školovanjem u Željezničkoj tehničkoj školi (danas Tehnička škola) dodatno je vezan uz željeznicu. Svoju budućnost vidi u sportu, gdje bi radio kao trener, pa se tako i usmjerio na Kineziološki fakultet. Za željezničku školu vežu ga samo lijepe uspomene:

„Ove godine slavimo desetu godišnjicu mature. Razrednik nam je bio profesor zemljopisa Tomislav Not i bilo nam je lijepo. Spadam u prvu kategoriju sportaša HOO-a i budućnost vidim u sportu kao trener. Trenutačno sam student Kineziološkog fakulteta.“

Ivan Lizatović član je »Lokomotive« od 1998. Osvojio je šest zlatnih medalja na pojedinačnim prvenstvima Hrvatske, a s obzirom na to da »Lokomotiva« ne sudjeluje na svakome klupskom državnom prvenstvu, na dvojne registracije nastupao je i za »Vindiju« i »Petrinju«, s kojom je 2016. osvojio državno prvenstvo.



Ivan Lizatović

BIO SAM NA KVALIFIKACIJSKIM TURNIRIMA ZA RIO DE JANEIRO I LONDON, TE ZNAM KOLIKO JE TEŠKO BITI NAJBOLJI NA NEKOLIKO KVALIFIKACIJSKIH TURNIRA. NO AKO ME ZDRAVLJE POSLUŽI, POTRUDIT ĆU SE MAKSIMALNO, PA ĆEMO VIDJETI.

Europska i svjetska prvenstva u hrvanju održavaju se svake godine, i to turnirski. Na europskome prvenstvu u Rigi prošle godine Ivan Lizatović bio je peti, a na zagrebačkom Grand Prix turniru treći i to je, zapravo, bila najava da bi se nešto značajnije moglo napraviti i u Novom Sadu. Tako je i bilo. Hrvanje je turnirski sport u kojemu se sve borbe održavaju u jednome danu, pa vremena za odmor ponekad uopće i nema.

„Najbolji natjecatelji idu na sedam velikih turnira godišnje i više-manje svi se znamo. Borbe traju dva puta po tri minute, a

pobjede se uglavnom ostvaruju na bodove. Jasno je da presuđuju najsitniji detalji. Nekad imamo kratak odmor od možda sat ili dva do sljedeće borbe, a ponekad je sljedeća borba za petnaest minuta. Finalne borbe u večernjim su satima, tako da se sve događa tijekom jednoga dana. – objašnjava Ivan.

Vrhunski sport zahtijeva velika odricanja, a jedno su od njih i treninzi svakoga dana po dva puta. Naš sugovornik smatra kako drugačije ne može ni biti:

„Ne ide drugačije nego dva puta dnevno. Jedan trening svakoga dana nije dovoljan. Može se i manje trenirati, ali to je onda rekreacija.“

Ivan Lizatović želio bi nastupiti na Olimpijskim igrama u Tokiju. Premda je sada u najboljim godinama, a i rezultati daju naslutiti da mu je krenulo, naš sugovornik svjestan je kako to neće biti jednostavno ostvariti:

„Bio sam na kvalifikacijskim turnirima za Rio de Janeiro i London, te znam koliko je teško biti najbolji na nekoliko kvalifikacijskih turnira. No ako me zdravlje posluži, potrudit ću se maksimalno, pa ćemo vidjeti.“

Sportske ozljede nisu mimoišle Ivana Lizatovića. Dva puta operirao je lakat i dva puta trbušni zid. Poslije operacija slijedilo je svakoga puta gotovo šest mjeseci oporavka i rehabilitacije. Kada govori o predispozicijama za uspjeh, upornost uvijek stavlja na prvo mjesto te dodaje:

„Za ovaj sport važno je biti snažan, fleksibilan i izdržljiv – najviše to.“

Ne sumnjamo da Ivan Lizatović ima sve te karakteristike, a uz dobro zdravlje i malo sreće, sigurni smo, ni vrhunski rezultati neće izostati.



FOTO: Branimir Butković



Gradec – Sveti Ivan Žabno
FOTO: Branimir Butković