

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 897 || KOLOVOZ 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

## AKTUALNOSTI

Ministar Butković obišao radove na pruzi Zagreb ZK – Savski Marof

4

## EU FONDOVI

Napreduju radovi na pruzi Vinkovci – Vukovar

6

## EU FONDOVI

Na Brajdici završeni svi radovi

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Zabok  
Foto: Dragutin Staničić

## IZDVOJENO

## AKTUALNOSTI

4

Ministar Butković obišao radove na pruzi  
Zagreb ZK – Savski Marof

## EU FONDOVI

6

Napreduju radovi na pruzi  
Vinkovci – Vukovar

## EU FONDOVI

8

Na Brajdici završeni svi radovi

## EU FONDOVI

10

Brojna događanja vezana uz  
Zagrebačku obalu

## RADOVI

12

Uređuje se riječki kolodvor

## KOLODVORI

14

U Ogulinu se radi putnički dio kolodvora

## 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

**DIZAJN:** Oskar Pigac

**FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI:** Zlatko Horvat

**ADRESA UREDNIŠTVA:**

Zagreb, Mihanovićeve 12  
telefon: +385 (0) 1 4534 288  
telefaks: +385 (0) 1 4572 131  
e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr  
www.hzinfra.hr

**NAKLADA:** 1800 primjeraka

**TISAK:** HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

## RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u kolovozu smo zabilježili brojne aktivnosti iz svijeta željeznice, osobito one vezane uz obnovu željezničke infrastrukture. Već smo pisali o obnovi pružne dionice od Savskog Marofa do Zagreb Zapadnog kolodvora, što je jedna od važnijih investicija HŽ Infrastrukture. U to da radovi koji su počeli tijekom svibnja dobro napreduju uvjerio se i resorni ministar Oleg Butković, koji je s Upravom HŽ Infrastrukture, predstavnicima izvođača radova i lokalne zajednice obišao gradilište kod Savskog Marofa. Radovi se trenutačno izvode na dionici Savski Marof – Zaprešić, na stajalištima Brdovec i Zaprešić-Savska te u kolodvoru Savski Marof. Navedeni radovi trebali bi biti završeni do kraja godine, kada će se brzina prometovanja podići na 120 km/h.

Trenutačno najvažniji projekt na istoku Hrvatske sufinanciran iz europskih fondova jest »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar«. I radovi u sklopu toga projekta vidljivo napreduju, a do kraja kolovoza najviše aktivnosti izvodilo se u kolodvoru Vukovar Borovo Naselje, na mostu Bobotški kanal te na jednome od propusta na pružnoj trasi te u kolodvoru Vukovar. Unatoč nepovoljnoj epidemiološkoj situaciji te nešto kasnije započetim pripremnim radovima na projektu za sada sve ide prema vremenskom planu.

Obišli smo i projekte Rijeka Brajdica i Zagrebačka obala, dva najveća gradilišta HŽ Infrastrukture na riječkome području, koji se sufinanciraju također europskim novcem, točnije novcem iz CEF-a – Instrumenta za povezivanje Europe. Radovi na Brajdici gotovo su završeni. Potrebno je još izvesti tehničke preglede te ishoditi sve potrebne dozvole i taj će projekt nakon dvije godine biti završen prema planu.

Osim Brajdice i Zagrebačke obale obišli smo i riječki kolodvor koji se također obnavlja i napokon će, kada za otprilike godinu dana sve bude gotovo, biti kolodvor kakav Rijeka i zaslužuje.

Sve to, ali i brojne druge aktivnosti jako nas vesele, jer polako, ali sigurno donose bolju, suvremenu hrvatsku željeznicu.

glavni urednik lista "Željezničar"  
Ivan Kartelo



# MINISTAR BUTKOVIĆ OBIŠAO RADOVE NA PRUZI ZAGREB ZK – SAVSKI MAROF

PIŠE: Ružica Stanić

FOTO: Korporativne komunikacije HŽI-a, Ivan Zovkić

**M**inistar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, državni tajnik Tomislav Mihotić i Uprava HŽ Infrastrukture obišli su 27. kolovoza 2020. radove na obnovi pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof. U kolodvoru Savski Marof okupljeni, među kojima su bili i gradonačelnik Zaprešića Željko Turk te načelnik Općine Brdovec Alen Prelec vidjeli su radove na ugradnji nosivog (tamponskog) sloja trupa pruge postrojenjem i tehnologijom PM-100 BCR te izrazili zadovoljstvo napretkom radova.

Ova investicija dio je velikog investicijskog ciklusa u prometnu infrastrukturu koji danas iznosi preko 20 milijardi kuna, od čega preko 11 milijardi kuna ulažemo upravo u željeznice. U blizini ovoga gradilišta nalazi se još jedno veliko gradilište, a to je obnova pruge Zaprešić – Zabok, tako da samo na ovoj mikrolokaciji ulažemo oko 900 milijuna kuna u obnovu željezničke infrastrukture. Upravo zato izuzetno mi je drago da radovi idu dobro na obje dionice, pogotovo danas ovdje, gdje smo imali priliku vidjeti ovaj specijalni stroj za donji ustroj pruge koji vrši zamjenu pružnih pragova i temelja. Ono što nas očekuje u narednim godinama je nastavak ulaganja u obnovu željezničke infrastrukture, pa ćemo tako već sljedeći tjedan potpisati ugovor o osiguranju bespovratnih EU-ovih sredstava za nabavu 22 nova vlaka za HŽ Putnički prijevoz. Tako da, osim gradnje i obnove same infrastrukture, idemo i s modernizacijom voznog parka, a sve kako bi Hrvatska dobila modernu i suvremenu željeznicu, kakvu i zaslužuje. – rekao je ministar Butković.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić izjavio je prilikom obilaska gradilišta:

Izuzetno smo zadovoljni dinamikom radova na obnovi ove iznimno važne dionice, koja će kada sve bude završeno osnažiti najfrekventniji željeznički pravac u Hr-



Oleg Butković sa suradnicima, Ivan Kršić i predstavnici izvođača radova



vatskoj. Radovi vrijedni 365,7 milijuna kuna započeli su u svibnju i unatoč pandemiji koronavirusa teku predviđenom dinamikom. Ako sve bude po planu, a uvjeren sam da hoće, sve će biti završeno u ovo vrijeme za dvije godine.

Radovi se trenutačno izvode na dionici Savski Marof – Zaprešić, stajalištima Brdovec i Zaprešić-Savska te u kolodvoru Savski Marof. Navedeni radovi trebali bi biti završeni do kraja godine, kad će se brzina prometovanja podići na 120 km/h. Budući da se radi o dionici koja se proteže širim gradskim područjem, radovi utječu na redovit tijek željezničkog prometa jer za vrijeme izvođenja radova na jednom od kolosijeka željeznički promet teče susjednim kolosijekom, dok se dio putničkih vlakova zamjenjuje autobusima.

Svjesni smo da ova situacija putnicima stvara određene probleme prilikom putovanja, no molimo ih za strpljenje i razumijevanje s obzirom na to da će se obnovom postojeće infrastrukture na 17,8 km podići razina sigurnosti, omogućit će se veća brzina vlakova i veća nosivost pruge, a gradsko-prigradski prijevoz putnicima će postati bolji i privlačniji. – rekao je Kršić.

U ime izvođača radova, tvrtke Swietelsky, prisutnima se obratio Zvonko Dundović:

Na prugama pod upravljanjem HŽ Infrastrukture do sada smo obnovili više od 500 km pružnih kolosijeka. Sve radove izveli smo najnovijim tehnologijama i stro-



jevima, čime potvrđujemo činjenicu da tvrtka Swietelsky prati najnovija tehnološka i tehnička iskustva te da posjeduje mehanizaciju respektabilnu u Europi i u svijetu. Takav profil tvrtke omogućuje nam izvođenje ugovorenih radova u optimalnome, najkraćemu vremenu. Bez zalaganja i razumijevanja zaposlenika HŽ Infrastrukture u ovom poslu niti naš poslovni uspjeh ne bi bio ovako značajan. – dodao je Dundović.

Obnova dionice Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof vrijedna je 365,7 milijuna kuna (bez PDV-a), od čega se veći dio financira iz kredita Svjetske banke za obnovu i razvoj. Ugovor za radove potpisan je s tvrtkom Swietelsky u veljači ove godine.

**Projekt obnove pruge na dionici Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof obuhvaća:**

- cjelovitu obnovu gornjega i donjega pružnog ustroja
- sanaciju mostova Krapina, Lužnica i Vrabeščak
- sanaciju propusta i sanaciju podvožnjaka Vrapčanska i Škorpikova
- sanaciju triju pothodnika te ugradnju sintetičkoga popođenja na željezničko-cestovne prijelaze »Sokolska«, »Kolodvorska«, »Savska«, »Brdovec« i »Savski Marof«
- uređenje zgrada u kolodvoru Savski Marof i stajalištu Brdovec
- zamjenu postojećih perona i uređenih površina novima u stajalištima Kustošija i Zaprešić-Savska te u kolodvoru Podsused
- ugradnju nadstrešnica u stajalištima Kustošija, Podsused, Zaprešić-Savska i Brdovec
- usklađivanje signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja
- kompletnu obnovu sustava kontaktne mreže.



# NAPREDUJU RADovi NA PRUZI VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: Marko Žganec, Suzana Vujić, Zlatko Horvat

**R**adovi na projektu modernizacije pruge Vinkovci – Vukovar vidljivo napreduju, a do kraja kolovoza najveći radovi izvodili su se u kolodvoru Vukovar Borovo Naselje, na mostu Bobotski kanal, na jednome od propusta na pružnoj trasi te u kolodvoru Vukovar. Unatoč nepovoljnoj epidemiološkoj situaciji te nešto kasnije započetim pripremnim radovima na projektu radovi na postavljanju provizorija mosta Bobotski kanal, kao najzahtjevniji radovi tijekom ljeta, izvodili su se prema vremenskom planu.

Nakon pripremnih radova na projektu »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar«, započetih u travnju, na trasi su početkom ljeta počeli veći radovi.

S obzirom na situaciju s pandemijom koronavirusa koja je usporila dopremanje opreme i strojeva te mobilizaciju radnika, ublažavanjem epidemioloških mjera, posebno zahvaljujući povećanom angažmanu projektnoga tima i izvođača, radovi se izvede planiranom dinamikom. – pojasnio nam je voditelj projekta Marko Žganec.

Ako se i dalje nastavi ovom dinamikom, unatoč otežanim okolnostima, možemo biti itekako zadovoljni.

U razdoblju od 10. do 26. kolovoza na snazi je bio zatvor pruge od Vinkovaca do kolodvora Vukovar Borovo Naselje jer su se radovi izvodili na nekoliko lokacija na pružnoj trasi. Postavljeni su provizoriji na mostu Bobotski kanal i na propustu u km 8+085 koji se nalazi u zoni stajališta Bršadin, dok su u kolodvoru Vukovar, kako je i planirano, demontirani 1., 2. i 7. kolosijek. Od navedenih radova najzahtjevnije je bilo postavljanje provizorija mosta Bobotski kanal. U prvoj fazi radova na mostu premješteni su i zaštićeni postojeći pružni kabeli, nakon čega je uklonjen gornji ustroj, a potom i sama mosna konstrukcija te je-



Temelj za postavljanje provizorija mosta Bobotski kanal

dan od upornjaka. Izvedeni su armirano-betonski piloti te je, zaključno za prvu fazu, postavljen provizorij koji se s jedne strane oslanja na prethodno pripremljeni betonski temelj, a s druge na postojeći upornjak. Radovi u sklopu druge faze po-

čet će uklonjenjem provizorija, nakon čega slijedi uklanjanje preostalog upornjaka, a potom izvedba preostalih armirano-betonskih pilota te ponovno postavljanje provizorija. Provizorij će biti konačno uklonjen u trećoj fazi, kada će nova mosna



Postavljen provizorij na propustu

konstrukcija biti ugrađena bočnim naguravanjem uz pomoć dviju hidrauličnih preša. – ukratko nam je pojasnio složenost radova na mostu Bobotski kanal voditelj projekta.

Napredak radova na modernizaciji pruge

vidljiv je i u kolodvoru Vukovar Borovo Naselje:

—Zadovoljni smo i dinamikom izvedenih radova na pothodniku u kolodvoru. U tijeku su radovi na hidroizolaciji njegove temeljne ploče, iskop i montaža drenaže sa-



Betonirana ploča pothodnika u Vukovar Borovu Naselju

moga kolodvora te betoniranje temeljne ploče pothodnika. – rekao je Žganec.

Radovi napreduju i na propustu kod stajališta Bršadin u km 8+085. Na mjestu budućega propusta ugrađen je provizorij na kojemu se, isto kao i na provizoriju na mostu Bobotski kanal, prije puštanja u uporabu izvelo ispitivanje probnim opterećenjem. U drugoj fazi tih radova, koja je predviđena u rujnu, istodobno kada i druga faza radova na mostu Bobotski kanal, trebali bi biti završeni radovi na izgradnji propusta te će provizorij biti preseljen na drugu poziciju na pružnoj trasi.

U tijeku su pripremni radovi vezani uz zgradu postrojenja za sekcioniranje kontaktne mreže u kolodvoru Vinkovci.

Tijekom opisanih radova od kolodvora Vinkovca do kolodvora Vukovar Borovo Naselje i obratno željeznički putnički promet bio je supstituiran autobusima, a željeznički teretni prijevoz tekao je pomoćnim prijevoznim putem Vinkovci – Osijek – Dalj – Vukovar (Erdut) i obratno.

—Ovim projektom planirani su rekonstrukcija postojeće jednokolosiječne pruge od izlaza iz kolodvora Vinkovci do kolodvora Vukovar te njezina elektrifikacija. Takav projekt obuhvaća sve potrebne radove na građevinskome, prometno-upravljačkome i signalno-sigurnosnome te elektroenergetskome podsustavu. S obzirom na epidemiološku situaciju o kojoj svi ovisimo, moguće je da će se mijenjati i dinamika izvođenja radova. Za sada, kao što sam već rekao, zadovoljni smo napretkom radova. Prema planu, radovi bi trebali biti završeni za dvije godine. – rekao je voditelj projekta.

Vrijednost projekta je 542,6 milijuna kuna, a 85 posto bespovratnih sredstava sufinancira Europska unija iz Kohezijskog fonda iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.

# NA BRAJDICI ZAVRŠENI SVI RADOVİ

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Branimir Butković, Marko Kukić

**R**adovi na jednom od zahtjevnijih projekata HŽ Infrastrukture »Razvoj multimodalne platforme u Luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata (POR2CORE-AG-CT)«, kolokvijalnog naziva Rijeka Brajdica, koji se provodi u suradnji s Lučkom upravom Rijeka, a sufinanciran je iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), u cijelosti su završeni.

Ovih je dana obavljeno mjerenje kontaktne mreže mjernim vlakom, a preostalo je još urediti okolni teren na gradilištu te ispitati signalno-sigurnosne uređaje. Također priprema se dokumentacija za interni tehnički pregled.

Pogled koji se danas pruža na područje kolodvora, kontejnerski terminal, ali i unu-

tar rekonstruiranoga tunela impresivan je. Sve odiše novim i zapravo prikazuje kako bi moderna željeznička infrastruktura trebala izgledati.

U dvije godine napravljeno je puno toga: rekonstruirani su gornji i donji pružni stroj na osam kolosijeka, zamijenjena je kolodvorska rasvjeta, rekonstruirana kontaktna mreža, a sagrađeni su novi objekt za smještaj signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te objekt za smještaj dizel agregata. Na području Lučke uprave Rijeka sagrađena su četiri nova kolosijeka u betonu, nove kranke staze za dizalice, parkiralište te odvodnja i separator za oborinske vode.

Radovi u tunelu Sušak bili su posebno zahtjevni, no svi su izazovi iza nas. Naime,

proširen je postojeći tunel u koji je ugrađen izvlačnjak u dužini od 400 m te njegova unutrašnjost gdje su izgrađeni vatrogasni pristupi kolosijecima. Tunel izgleda zaista impresivno.

U tunelu još nije bilo probnih vožnji, no kroz kolodvor i preko terminala promet teče. Kako bi cijeli projekt bio i službeno okončan, potrebno je održati interni tehnički pregled, nakon čega će se željeznički promet koji je preusmjeren kroz središte Rijeke vratiti na staro. Nakon toga slijedi tehnički pregled te će se podnijeti zahtjev Agenciji za sigurnost željezničkog prometa. Tada će razloga za zadovoljstvo biti još i više pa s nestrpljenjem očekujemo i službeni završetak te uspješne riječke priče.







# BROJNA DOGAĐANJA VEZANA UZ ZAGREBAČKU OBALU

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

Usjeni radova na Brajdici izvode se i radovi na Zagrebačkoj obali, odnosno na izgradnji drugoga riječkog kontejnerskog terminala. Radovi se izvode etapno, a vrlo brzo znat će se i tko će upravljati terminalom sljedećih pedeset godina. U samome gradu pokrenut će se i radovi na izgradnji spojne ceste terminala i riječke obilaznice. Slično kao i na Brajdici, dojam o veličini luke, njezina lučkog i željezničkog segmenta, može se dobiti jedino promatrajući taj prostor iz zraka.

Radove na željezničkome terminalu izvode isti izvođači koji rade na Brajdici te koji će u rujnu početi s radovima na izgradnji spojne ceste DC 403, odnosno slovenski Kolektor, »domaći« GP Krk i Euro-Asfalt iz Bosne i Hercegovine. Cesta koja će luku, odnosno more, povezivati s riječkom obilaznicom kod čvorišta Škurinje duga je tri kilometra i prolazit će kroz gradsko središte. Vrijednost radova procijenjena je na 456 milijuna kuna. Na toj trasi, po kilometru najskupljoj u Hrvatskoj, osim što će biti srušen velik broj objekata, najveći su objekti 1200 metara dug tunel Podmurvice te dva vijadukta duga 316 i 144 metra. Rok za dovršetak ceste je 36 mjeseci.

Na željezničkome terminalu izgrađeni su novi kolosijeci, a gradi se produžetak kolosijeka koji vode prema bivšoj ložionici. Nakon toga radit će se kontaktna mreža.

U rujnu ističe rok do kojega Lučka uprava Rijeka treba donijeti odluku o tome kojemu će ponuditelju dodijeliti koncesiju i upravljati terminalom na rok od 50 godina. Za razliku od prvog puta kada nije bilo ponuditelja, ovaj put ima više ponuda među kojima treba odabrati jednu.

Kineski konzorcij koji čine Ningbo Zhoushan Port, Tianjin Port Overseas i China Road and Bridge Corporation ponudio je stalnu godišnju koncesijsku naknadu od dva milijuna eura uz obvezu dovršetka radova druge faze izgradnje obale u roku od



pet godina. Druga je ponuda tvrtke APM Terminal BV iz Nizozemske i hrvatske tvrtke Enna Logistic (tvrtka kći PPD-a). Milijun eura naknade na godinu i dovršetak druge faze obale u roku od deset godina vrijednost je te ponude.

Jesen će za riječke luke biti vrlo zanimljiva. Bit će dovršeni radovi na Brajdici, početak će radovi na izgradnji ceste u središtu Rijeka, a saznat će se i ime tvrtke koja će upravljati Zagrebačkom obalom sljedećih pola stoljeća.

# TIM VLAKOM NAGIBNIM PUTUJEM I JA

PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: Željka Mirčić

**P**otruga za idealnim javnim prijevozom u smjeru Splita tijekom ljetnih mjeseci i u vrijeme koronavirusa kratko je trajala, pogotovo uz *nagovor* kolegica iz HŽ Putničkog prijevoza. Vlak se činio kao najbolje rješenje, a dnevna vožnja nagibnim vlakom prilika da se prisjetim cijele pruge od Zagreba do Splita koju sam nekada, dok sam radila kao stjuardesa u poslovnim vlakovima, znala doslovno napamet.

Putovanje vlakom mnogobrojni putnici smatraju najboljim zbog uživanja u putovanju. Ono počinje već ritualima ulaska u vlak, traženja sjedala, smještaja prtljage pa pogledom prema suputniku i neizvjesnošću hoće li putovanje biti ugodno. Dio čari putovanja vlakom na odmor upravo je izmještanje iz svakodnevice koje počinje već ulaskom u vlak, posebno ako putujete sami. Tijekom sati putovanja okrenuti ste prema samome sebi i imate priliku, za razliku od užurbane svakodnevice, biti sami sa sobom. Putovanje osobnim vozilom ili drugim javnim prijevozom ima sasvim drugi kontekst, svako prometno sredstvo ima svoje specifičnosti. Putovanje vlakom, pogotovo na dužoj relaciji, slično je boravku u novim okruženjima, jer osim što upoznajemo druge kulture i ljude lakše i jasnije upoznajemo sebe.

Nažalost, na godišnji se odmor dugo nisam vozila vlakom prema Splitu; zadnji put pretprošle zime, ali tada sam putovala na službeni put za potrebe jedne reportaže, a vozila sam se motornom drezinom *samo* na dionici od Ogulina do Vrhovina. Zato sam se tijekom ovoga putovanja do Splita prisjetila brojnih situacija iz vremena kada sam radila kao stjuardesa. U početku nisam još imala spoznaju o različitosti naših ljudi i njihovih mentaliteta te moram priznati da mi je vožnja prema Splitu, osim po trajanju i zahtjevnosti pruge, prvih godinu dana rada bila najteža dionica. Upoznajući putnike, sklapajući prijatelj-



Labin Dalmatinski

stava i brojna poznanstva, boraveći u Splitu, zavoljela sam i tu prugu i putnike i *dalmatinski mentalitet*. Čak i one najteže situacije poput one kada je vlak s putnicima iz Šibenika zapeo u snježnome nanosu na Malovanu, ili zadnje vožnje vlakom prema Splitu kada je počeo rat, a mi se nismo mogli vratiti u Zagreb, ili kninskoga željezničkog kolodvora i bezbrojnih ratnih teških epizoda i straha koji smo kao osoblje doživjeli u vlakovima ostavile su u meni dubok trag i usadile mi ljubav prema toj pruzi i vlakovima.

Moje putovanje vlakom do Splita proteklo je više nego ugodno. Do Drniša imala sam društvo kolegice u mirovini pa je uz *putovanje s pogledom* i knjigu vrijeme *proletjelo*. U Labinu Dalmatinskom iz vlaka se pruža pogled koji putnik može doživjeti samo iz vlaka – prvi pogled na more i okolne otoke. Ma tko to može platit! S obzirom na to da je nagibni vlak bio točan, da su u vlaku poštivane sve epidemiološke mjere, a putnicima su bile na

raspolaganju akcijske cijene putovanja vlakom prema moru, sigurna sam da je za sve putnike putovanje vlakom bio bolji izbor, bolji od najboljega autobusa koji vozi u Split.



# UREĐUJE SE RIJEČKI KOLODVOR

PIŠE: Branimir Butković, Ivan Kartelo  
 FOTO: Branimir Butković, HŽI

**U** ožujku ove godine HŽ Infrastruktura počela je 15,8 milijuna kuna vrijednu obnovu riječkoga željeznikog kolodvora. Planirano je da radovi budu završeni u roku od godine dana i uz moguća manja kašnjenja vezana uz specifičnosti obnove takvih objekata radovi se izvode planiranim tempom.

Prilikom posljednjega obilaska gradilišta moglo se vidjeti to kako je s pročelja zgrade fasada skinuta do cigle. Fasada je uklonjena i u hodnicima koji vode do dvaju manjih bočnih kubusa. Vestibul je zatvoren za prolazak putnika, a iz njega su premještene i putničke blagajne.

Trenutačno se izvode radovi na sanaciji pročelja, što uključuje uklanjanje stare žbuke i pripremu površine pročelja za izvedbu nove žbuke, paralelno se izvode konzervatorsko-restauratorski istraživački radovi na pročelju, dok je u izradi vanjska stolarija prema prethodno izrađenim uzorcima koje je odobrio mjerodavni konzervatorski odjel.

Što se tiče sanacije prostora za prijam i otpremu putnika, u tijeku su radovi na rekonstrukciji elektroinstalacija, a paralelno se izvode konzervatorsko-restauratorski istraživački radovi u vestibulu te ostali građevinski radovi koji nisu u koliziji s konzervatorsko-restauratorskim istraživačkim radovima.

Nakon što budu završeni konzervatorsko-restauratorsko istraživački radovi, nastavit će se s ostalim radovima na sanaciji pročelja i uređenju prostora za prijam i otpremu putnika. Na pročelju će se izvoditi žbuka i ugrađivati nova stolarija, a u prostorima za prijam i otpremu putnika sanirat će se zidovi, stropovi i podovi te ugrađivati nova rasvjeta.

Željeznička kolodvorska zgrada u Rijeci sagrađena je 1891. prema projektu Feren-



ca Pfaffa, glavnog arhitekta Mađarskih državnih željeznica. Zgrada duga 153 metra zamišljena je kao reprezentativni objekt željezničke infrastrukture. Isti arhitekt projektirao je i zgradu zagrebačkoga Glavnog

kolodvora dugu 183 metra, koja je sagrađena godinu dana poslije. U to su vrijeme kolodvorske zgrade bile i pokazatelj snage i važnosti željeznice. Kako nekad tako i danas riječki je kolodvor jedna od najljep-



Izgled kolodvora Rijeka u prošlosti



ših građevina u gradu, a zgrada je upisana u Registar nepokretnih spomenika kulture rješenjem Konzervatorskog odjela u Rijeci pri Ministarstvu kulture RH. Uređenje kolodvorske zgrade planirano je već dulje vrijeme, a naznaka budućih rado-

va bila je sanacija krova s novim modernim pokrovom 2008. Premda je prvotna ideja bila da radovi budu dovršeni do početka ove godine, s obzirom na činjenicu da je Rijeka ove godine Europska prijestolnica kulture, to se zbog nepredvidivih okol-

nosti, nažalost, nije uspjelo realizirati, no radovi su počeli. Oabrani su kvalitetni izvođači i za otprilike pola godine Rijeka će dobiti reprezentativno uređen objekat. I fasada zgrade izgledat će potpuno drugačije, odnosno poprimit će svoj izvorni izgled.



## U OGULINU SE RADI PUTNIČKI DIO KOLODVORA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**N**akon što je protekle godine u kolodvoru Ogulin obnovljeno pet kolosijeka za prijam i otpremu teretnih vlakova, radnici Pružnih građevina rade na kompletnoj rekonstrukciji prvih triju kolosijeka s peronima koji su namijenjeni za putnički prijevoz. Putnički vlakovi zauzeli su kolosijeke namijenjene teretnom prijevozu pa je silom prilika dio teretnoga prijevoza preseljen u obližnje Oštarije.

Tijekom ljetnih mjeseci Pružne građevine izvode radove na kompletnoj rekonstrukciji prvih triju kolosijeka u Ogulinu. Kada budu dovršeni ti radovi i ugrađene skretnice kolodvor Ogulin imat će svih osam novih, rekonstruiranih kolosijeka. Na jednome dijelu kolosijeka ugrađeni su betonski pragovi, a na drugome dijelu drveni pragovi.

Tijekom protekle godine zamijenjeno je pet kolosijeka namijenjenih za otpremu i prijam teretnih vlakova, a ove godine na redu su došli dotrajali kolosijeci namijenjeni



za prijevoz putnika. Zbog toga su putnički vlakovi premješteni na kolosijeke namijenjene za teretni prijevoz, što je stvorilo dosta gužve na kolosijecima. S obzirom na pandemiju koja je poremetila sve prometne tokove, putnika je bilo malo, što je išlo u prilog izvođačima radova.

Voditelj Područne radne jedinice prometa Zapad Milan Salopek istaknuo je to kako bi svi prijevoznici željeli voziti, no nije lako uskladiti te želje s izvođenjem radova u kolodvoru:

— Pri organizaciji prijevoza trebamo plani-





Bartol Salopek, Vedranko Brozović i Milan Salopek

rati i organizirati prijevoz u koordinaciji s prijevoznicima i izvođačima radova. U Ogulinu organiziramo prijevoz prema Rijeci i prema Lici. Većinom se vozi noću, kada vozi oko 40 vlakova u smjeni. Također, da bismo smanjili gužvu u kolodvoru Ogulin, prijevoznika Rail & Sea, koji prevozi kalcit iz Gospića, premjestili smo na tri kolosijeka u Oštarijama. Oni u 24 sata voze tri para vlakova koji zahtijevaju dosta manevarskih radnji. Iz Rudopolja dovoze kompozicije s 15 vagona, koje se spajaju u jednu kompoziciju s 30 vagona. Takvi se vlakovi iz Oštarija otpremaju prema Savskom Marofu ili prema Koprivnici.

Putnički dio kolodvora bio je dotrajaao i što se tiče kolosijeka i što se tiče perona. Uz prva tri kolosijeka sagradit će se i dva

nova perona, a uredit će se i plato ispred kolodvorske zgrade do prvoga kolosijeka. Uz kolosijeka će se nasipati pijesak za manevarske staze, što će rad osoblja učiniti sigurnijim. U kolodvoru će se ugraditi 23 nove skretnice. Do sada su dvije ugrađene, a pet ih je spremno za ugradnju. Uz radove u samome kolodvoru postavljeno je novo popođenje na željezničko-cestovnome prijelazu.

Remont riječke pruge počeo je 2005. i izveden je na dionici od Rijeke do Kukača. Ujesen se planira nastavak remonta do Generalskog Stola. Pružna dionica na kojoj su planiraju izvoditi radovi jest Oštarije – Kukača – Generalski Stol, duga 25 km. Zbog remonta na pruzi je na snazi puno laganih vožnji. Na primjer, trenutačno se radi drugi kolosijek u kolodvoru Vrbovsko,

a na toj lokaciji priprema se i obnova čeličnoga mosta. Kroz kolodvor Vrbovsko vlakovi prolaze brzinom od 20 km/h, a kroz Ogulinski Hreljin brzinom od 40 km/h.

Posljednje zapošljavanje izvršnih radnika pozitivno se odrazilo i na područje koje pokriva ta jedinica. Šef kolodvora odnosno područja kolodvora Ogulin Vedranko Brozović nadležan je i za Ogulinski Hreljin, Oštarije i Jospidol. Uz njega rade i dva pomoćnika šefa kolodvora:

„Poznato je to da »prugu treba pomladiti«. Posrećilo nam se i dobili smo osamnaest pripravnika na riječkoj pruzi do Šapjana, četvero na ličkoj pruzi i sedmero na prugama u Istri, no čini mi da će, s obzirom na dob naših radnika u izvršnoj službi, trebati zaposliti još mladih pripravnika.

## ČETVRT STOLJEĆA OD VOŽNJE »VLAKA SLOBODE«

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**P**rije četvrt stoljeća, točnije 26. kolovoza 1995., na vožnju iz Zagreba prema Splitu krenuo je »Vlak slobode«, najpoznatiji među svim posebnim vlakovima koji su tih godina kretali prema donedavno okupiranim krajevima. Tako je prvi nakon vojno-redarstvene akcije »Bljesak«, u lipnju 1995. od Zagreba do Okučana krenuo prvi vlak, a nakon »Vlaka slobode« posljednji je iz Zagreba prema Vukovaru 8. lipnja 1997. vozio »Vlak mira«.

»Vlak slobode« sa dvadeset i jednim vagonom vukle su dvije dizelske lokomotive. Kompletan državni vrh, lokalni dužnosnici, estradni umjetnici, prognanici, ukupno oko 700 ljudi, putovalo je toga dana prema Splitu.

Iz krcatoga zagrebačkog Glavnog kolodvora vlak je krenuo u 8.07 sati i putem je stao u Karlovcu, Gospiću, mimo protokola nakratko u Lovincu, Kninu i Splitu. U svim spomenutim mjestima prvi hrvatski predsjednik Franjo Tuđman održao je govore. U splitski željeznički kolodvor vlak je stigao nakon deset sati vožnje, u 18.11 sati. U željezničkome kolodvoru u Splitu goste je dočekala vojna limena glazba, nakon čega su se svi uputili prema splitskoj Rivi na kojoj je predsjednik Tuđman održao svoj posljednji govor toga dana. Iz tog govora i danas se pamti njegovo pitanje upućeno okupljenim Splićanima: »I što još da Vam obećam?«, nakon čega su svi počeli skandirati: »Vukovar! Vukovar!«. I doista, za nešto manje od dvije godine »Vlak mira« krenuo je put Vukovara.

»Vlak slobode« i danas je prepoznatljiv simbol jednoga vremena, no treba spomenuti to kako je vožnja toga vlaka samo dvadeset dana nakon »Oluje« bila rezultat rada brojnih željezničara koji su u tome roku osposobili prugu za promet. Radilo se u uvjetima opasnim po život. Između Josipdola i Gračaca pripadnici Hrvatske vojske pronašli su sedamdeset mina, a u



Knin

tunelu Sinac ostao je minirani vagon. Obilazak pruge, odnosno snimanje situacije na 150 kilometara pruge od Josipdola do Gračaca, ogulinski su željezničari počeli 6. kolovoza i završili 8. kolovoza. Na poslu bez radnoga vremena od 9. do 25. kolovoza bilo je angažirano stotinu željezničara iz ogulinske sekcije za održavanje pruga i isto toliko iz drugih jedinica. Tijekom tih radova zamijenjeno je 840 metara trač-

nica i 2270 pragova. U organizacijskome smislu, pred željezničare je stavljen složen zadatak da po pruži s uništenim signalno-sigurnosnim uređajima, kolodvorima i stajalištima u tajnosti pripreme sigurnu vožnju vlaka od Zagreba do Splita za veliki broj uzvanika i kompletan tadašnji državni vrh. Iz sigurnosnih su razloga toga dana na put prema Splitu vozila tri vlaka.





Gospić



Gospić



Split



Knin



Osoblje vlaka nakon dolaska u Split



Gospić

# PRAVI ČOVJEK ZA PRAVIM STROJEM

PIŠE: Boris Šimundić  
FOTO: Boris Šimundić

**Ž**eljezničarski je posao složen po svom obujmu i zahtjevima, a rad na pojedinim mjestima otvorene pruge zahtijeva posebnu brigu i pozornost. Bez ljudi i strojeva, i to ne bilo kakvih strojeva, već isključivo onih namjenskih za obavljanje specijalnih radnji na željezničkim prugama, to ne bi bilo moguće.

Često se zatvori pruge organiziraju vikendom, kada je intenzitet željezničkog prometa slabiji. Tada i radnici Pružnih građevina mogu planski obaviti dio potrebnih radova. Jednoga od tih vikenda izašli smo na teren kako bismo se upoznali s radom rešetalice, stroja za pročišćavanje ili potpuno uklanjanje zastornog materijala.

Rešetalica je dovezena u Zagreb Zapadni kolodvor. Sanira se cijeli četvrti kolosijek, uklanja se znatan dio zastornoga materijala te će se izvoditi rešetanje. Kvalitetni dio građiva vraća se na prugu, a sitni tucanik i zemlja utovaraju se u vagone i odvoze na deponij.

Još zanimljivije od rada stroja i pojedinih rotirajućih elemenata koje pokreću hidraulika i mehanika bilo je razgovarati sa strojovodom rešetalice Dževadom Mimićem, vrsnim strojarom i vrijednim radnikom Pružnih građevina. Već nakon nekoliko razmijenjenih rečenica shvatili smo da se ispred nas nalazi osoba kod koje nema slučajnosti, koja svakome poslu pristupa planski i smisleno. Mimićeva otvorenost i srdačnost jamčili su zanimljiv razgovor.

Ispričati priču o čovjeku, stroju i poslu nije složeno, pogotovo kada su se na jednome mjestu spojili remont kolosijeka u Zagreb Zapadnom kolodvoru, strojovođa i brigadir stroja te rešetalica proizvedena 1986., iste godine kada je Mimić počeo zarađivati svoj kruh na željeznici:

Rođen sam u Bosanskom Novom danas Novi Grad i kao mlad čovjek doselio sam se u Sisak. U Sisku sam sagradio kuću i u njemu su mi se rodila djeca. Zaposlio sam se na željeznici prije punih 36 godina. Bilo



Brigadir stroja, strojovođa Dževad Mimić

mi ponuđeno da odem raditi iste poslove drugdje, u inozemstvo, no nisam to želio. Svoj sam život uredio i zadovoljan sam njime.

Tijekom radnoga vijeka rukovao sam mnogim strojevima, odgovarajući za rad i ispravnost stroja kao i za sigurnost posade. Radio sam na TMD-u, podbijači, pumovima, desecu, zastornome plugu. Za neke sam strojeve specijalist i želio bih prenijeti znanje mladim strojovođama i rukovateljima pružnim strojevima. Posao koji obavljam nije jednostavan. Naime, ako je to potrebno, često samostalno moram obaviti i lakše popravke na terenu kako bi stroj mogao nastaviti raditi.

Tijekom obilaska Zapadnog kolodvora nedaleko od kolodvorske zgrade žuti je stroj bućio i razgrtao tucanik koji je bio sabijen poput betona.

Tijekom rada rešetalica se kreće točno onoliko koliko je to potrebno za obavljanje zahvata i rešetanje tucanika. Sitni materijal i zemlju transportna traka odvozi na vagone koji su postavljeni odmah uz re-

šetalicu. Uklonjeni se materijal poslije odvozi na pripremljeni deponij, a kvalitetni se materijal, koji je filtriran kroz rešetku, polaže na postojeći kolosijek. Dok stroj radi, veliki transportni lanac neprekidno se vrti u krug i prevozi iskopani materijal. Kolosijek koji se obnavlja dug je 1900 m, a izračunana količina materijala koji treba rešetati i djelomično ukloniti iznosi 800 m<sup>3</sup>. Predviđeni radovi trebaju biti završeni do kraja rujna, a obuhvaćaju strojno rešetanje, demontažu i montažu nove kolosiječne rešetke te uređenje željezničko-cestovnoga prijelaza na križanju Republike Austrije, Jagičeve i Hanuševe ulice.

Razgovor s našim zanimljivim sugovornikom nastavili smo drugoga dana nadomak kolodvorske zgrade Zagreb Zapadnog kolodvora:

Radio sam na remontu pruge Karlovac – Split 1995., godine 2017. u Crnoj Gori na remontu pruge prema luci Bar, u tunelu Sozina (6170 m), a 2019. u Crnoj Gori na pruzi Kolašin – Kos. Ostali radovi istoga



Rešetnica u pogonu

karaktera izvodili su se u Bosni i Hercegovini, točnije u Banjoj Luci, Doboju i Mostaru. Posao koji obavljamo u Zapadnome kolodvoru je složen, i to zbog instalacija koje su postavljene uz kolosijek i zbog kojih i posada rešetnice i ja moramo biti vrlo oprezni. Kada izađemo iz prostora kolodvora, posao je jednostavan. Želim osposobiti mlade ljude za ovaj težak, ali vrijedan posao. Obuka koju stroj mora proći da bi bio i dobar upravitelj i rukovatelj strojem ne traje dugo, ali iskustvo gradi čovjeka. Zato sam otvorena srca i želim svoje znanje prenijeti drugima. Ponekad mi nedostaju slobodni vikendi kako bih bio sa svojim unucima u Sisku, što me raduje i čini sretnim.

Primijetili smo da naš sugovornik ne propušta govoriti o mladim ljudima i cjeloživotnome učenju, ali i o svojoj obitelji iz čijeg zajedništva crpi životnu snagu. Rešetnica je samo stroj velike mase i specijalne namjene, a vrijednost su ljudi koji upravljaju tim pružnim strojevima, baš kao naš sugovornik.



Stroj zahvaća tucanik ispod pragova te ga rešeta i separira

# VRIJEDNA ZBIRKA UDOMLJENA U BROD MORAVICAMA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**U** posljednjih pola stoljeća Josip Štimac prikupio je nevjerojatnu zbirku željezničkih predmeta. Od zaborava sačuvao je priču o željeznici kakva je nekada bila, a sve što ima može se razgledati u muzejima u Karlovcu i Brod Moravicama. Najvažnije je to da Josip nastavlja tu priču.

Najveća investicija u Brod Moravicama, gradiću s oko 800 stanovnika, jest 36 milijuna kuna vrijedno uređenje vodovoda i odvodnje. Na ulazu u mjesto istaknuta je velika tabla na kojoj je opisan projekt i na kojoj se može pročitati kako je riječ o donaciji švicarske vlade. Jasno je kako postoji neka nama neznana veza između maloga gradića u Gorskom kotaru i Švicarske, no na prvi pogled vidljiva je sličnost pejzaža između gradića na brdu i sličnih švicarskih lokalitetima.

U posljednjih 150 godina stanovnici Brod Moravica bili su egzistencijalno vezani uz željeznicu. Željeznički kolodvor Brod Moravice smješten je u dolini, oko 200 m ispod samoga mjesta koje se nalazi na 560 m n/m. Ipak, većina mještana kruh je zarađivala malo dalje, u Moravicama, donedavno najvećemu željezničkom čvorištu na riječkoj pruži. Bilo je posla za prometnike, vlakovođe, manevriste, skretničare, a u radionici su posao nalazili bravari, tokari... Vremena su se promijenila i slično kao u većemu dijelu tih prostora danas mještani nastoje uzeti svoj dio turističkoga kolača.

Središte mjesta krasi skulpture posvećene starim zanatima, a u gradiću je uređeno nekoliko muzejskih postava. Provedba ideje o očuvanju tradicije uvelike je zasluga pravnik Dražena Brajdića, koji na tome ustraje posljednjih dvadeset godina. Razlog našega posjeta Brod Moravicama bio je izložbeni postav smješten u staroj osnovnoj školi u samome središtu mjesta posvećen očuvanju željezničke baštine.



Josip Štimac

Iza priče o željezničkoj zbirci stoji Etno udruga Turanj, odnosno željezničari, i to ponajprije Josip Štimac i Branko Arbanas. Gotovo cijeli radni vijek Josipa Štimca vezan je uz Karlovac, a njegova obitelj gene-

racijama radi na željeznici:

Prvi se na željeznici zaposlio moj djed Augustin, otac Franjo bio je sljedeći, a nakon mene, kao četvrta generacija željezničara u obitelji, tradiciju nastavlja sin Goran.

Prikupljanje i restauriranje željezničke građe hobi je kojim se Josip Štimac počeo baviti 1968. kada mu je otac poklonio rashodovani telegrafski uređaj i od tada nije stao. Tijekom radnoga vijeka na željeznici prikupljao je materijale pa je nakon odlaska u mirovinu 2013. vrijednim eksponatima opskrbio Gradski muzej u Karlovcu, a od 2019. preostali dio zbirke može se razgledati i u Brod Moravicama. Zajedno s Nevenom Miličevićem bio je zagovornik ideje da se u Karlovcu otvori željeznički muzej. Radi se o željezničkome prostoru na idealnoj lokaciji, s ložionicom, okretaljkom i kolosijecima, no, nažalost, tu zamisao nisu uspjeli realizirati. Po odlasku u mirovinu Josip Štimac nastavio je prikupljati građu. To su prepoznali i u njegovu kraju te su mu prošle godine ustupili





Prometni ured

prostor u kojemu je izložen dio njegove zbirke:

„Staru osnovnu školu u Brod Moravicama pohađao sam od 1955. do 1963., a danas sam se u nju vratio. Jedna prostorija uređena je kao razred, a u drugoj je izložena priča o željeznici s otprilike 300 eksponata.

Dio Štimčevih prijatelja pozdravlja ideju da privatnu zbirku donira, da je izloži, a druga polovica smatra da bi ju mogao i unovčiti:

„Novac mi nikada nije bio važan. Važno je da su zbirke na jednome mjestu. U nju je uloženo puno rada i novca, ali neka. Neke sam stvari kupio na Hreliću, neke preko Njuškala, nešto na sajmovima antikviteta u POU-u Zagreb, a i prijatelji i kolege mi dosta toga nabave.

Tako se Josipu nedavno javio prijatelj Željko Mihaljević, koji je negdje pronašao otpisani, stari, četverostruki uređaj Hebl. Ri-

ječ je o uređaju s velikim zelenim kotačim i crvenom ručkom kojim su se iz prometnoga ureda, preko žice, postavljali ulazni signali i predsignali:

„Nazvao me i pitao trebam li ga da ga spremi. Kako ne bih trebao, to će biti jedan od najatraktivnijih izložaka ovdje. Kada ga dovučemo, uređaj treba raskopati, očistiti ... Uglavnom, cijelu *bum zimu u garaži delal!*“

Prostor u Brod Moravicama ipak je premalen za toliki broj izložaka:

„To je istina. Vidjet ćemo što se može učiniti, no i ovo je puno i drago mi je da sam naišao na razmišljanje u svojem rodnom gradu i dobio prostor.

Svaki predmet u zbirci ima svoju priču, svoju povijest. Malo je poznato to kako su u željezničkome sustavu nekada djelovale radionice koje su proizvodile sve što je bilo potrebno za prugu: lopariče, svjetiljke,

zviždaljke, peći na petrolej, pa čak i namještaj za uredske prostorije. O povijesti svjedoče i fotografije među kojima se svojom atraktivnošću ističu one iz 1945. kada je most preko Kupe bio je srušen, a sve lokomotive bile su na jednoj strani te nije bilo moguće voziti prema Rijeci. Tada je stigla naredba da se pruga položi na dno rijeke i da se lokomotive izvuku na drugu stranu.



# VEDRIJA STRANA SLAVONSKO-PODRAVSKE ŽELJEZNICE

PIŠE: Zvonko Ćurak  
FOTO: Zvonko Ćurak



Zvonko Ćurak kraj kompozicije u krugu nekadašnjeg kombinata Belišće (danas DS Smith Belišće d.o.o.)

**N**aš suradnik Zvonko Ćurak opisao je niz događaja vezanih uz željeznicu koji možda nisu bili povijesno presudni, ali na vedar način oslikavaju vrijeme parnih lokomotiva. Svakako najbizarniji opisani događaj jest onaj o strojovođi Pavi Grgiću koji je nakon Drugog svjetskog rata »zaglavio« pet godina u zatvoru, iako je zaustavio lokomotivu punu eksploziva.

Odrastajući u željezničkim kolodvorima, čiju su urednost i okoliš održavale obitelji željezničara, zavolio sam željeznicu i željeznički poziv. Putovao sam najbržim vlakovima današnjice, ali se rado sjetim Slavonско-podravске željeznice, tzv. Gutmannove pruge. Bila je to uskotračna pruga koja je povezivala Osijek, Belišće, Donji Miholjac, Orahovicu, Slatinski Drenovac, Voćin

i Slatinu od kraja 19. stoljeća do sedamdesetih godina 20. stoljeća. Na toj je željeznici radio i moj otac kao prometnik vlakova, a mi djeca imali smo privilegiju besplatno se voziti vlakovima što po potrebi, što iz čiste zabave. Živeći uz prugu i putujući vlakovima slušao sam razne priče i dogodovštine putnika i željezničara i to je nama djeci bio prozor u svijet. Bila je to *pričaonica* koju smo znatiželjno gutali, iako smo značenje neke priče shvatili i razumjeli puno kasnije, tijekom odrastanja. Bila je to naša televizija, kino, kazalište, internet, *fejs*...

Sjećam se niza anegdota s Gutmannove željeznice i danas ih rado prepričavam prijateljima, ljubiteljima željeznice, a najčešće svojim unucima. Događaji su istiniti i svakome izvuku osmijeh na licu. Bila je to

željeznica kojom su carevale parne lokomotive.

Već tijekom gradnje te pruge bilo je zgoda koje svjedoče o ondašnjemu vremenu i običajima. Naime, prilikom gradnje pruge kroz selo Črnkovci kod Donjega Miholjca seljaci nisu dali da se pruga gradi preko njihove zemlje pa su noću čupali kolce kojima je danju bila obilježena planirana trasa. Nakon nekoliko dana došli su žandari i objavili kako će, ako nestane još jedna bilješka trase, idućega dana dovesti vojsku da čuva trasu dok se pruga ne izgradi. Naredili su da će selo morati hraniti i smjestiti vojsku o svomem trošku. Priča se da su se mještani odmah organizirali i danonoćno čuvali trasu.

Još kao dijete čuo sam da su se putnici

zimi grijali mijenjajući opeke na lokomotivi (hladne za tople). Pravi kavaliri i džentlmeni taj su posao obavljali u većim kolodvorima za svoje suputnice. One bi tople opeke stavljale pod noge ili bi sjedile na njima dok se ne ohlade. Vlakovima su putovali vlastela, političari, državni činovnici, vjerski dostojanstvenici, bogataši, piljarice na tržnice, ali i džeparoši, kockari, svirači, žene sumnjiva morala. Putovali su i kompletni svatovi, razne udruge i zabavljачke trupe, vojska, đaci i studenti pa i sam car Franjo Josip kada bi stizao u lov kod grofa Mailatha u Donji Miholjac.

Donji Miholjac je početkom 20. stoljeća imao četiri vrste kolosijeka pa je prugom normalnoga kolosijeka bio povezan s Budimpeštom, Gutmannovom prugom od 1000 mm s Osijekom, prugom širine 760 mm s Đurđenovcem i Našicama, a šumskim prugama od 600 mm s okolnim šumama. Danas za nekadašnju željeznicu u Donjem Miholjcu zna vrlo malo žitelja toga kraja.

Prve lokomotive nisu imale brzinomjer pa je strojovođa prilagođavao brzinu po brzini promicanja objekata (najčešće stupova) pored pruge. Treba spomenuti to da je u kolodvore s krčmama ili restoranima bilo uobičajeno stići ranije i iz njih otići sa zakašnjenjem jer bi putnici povećali promet, a željezničari ponešto besplatno konzumirali.

Na toj je pruži i poznati slavonski odmetnik Jovan Stanisavljević, zvani Čaruga, u dva navrta opljačkao pružnu drezinu koja je vozila plaće radnicima duž pruge.

Bilo je to vrijeme kada je željeznica bila vodeća vrsta prijevoza. I pored napornoga rada našlo se vremena za druženja, ali i za bezazlene podvale koje su se prepričavale dulje vrijeme. Tako se i danas može čuti priča kako se vlakovođa Stevo u ljeto 1960. u Donjem Miholjcu predstavio putnicima sezoncima kao šef kolodvora i platio im da otresu sve zelene šljive u vrtu pravoga šefa kolodvora Ivanova, govoreći im kako šljive trebaju njegovoj ženi za zimnicu. Sezanci su našli motke i udarili po šljivama, a kada je to vidio i na to prigovorio šef Ivanov, nisu prestali, već su mu zaprijetili: »Ostavi nas! Nama je šef pola platio, a pola će kada otresemo sve šljive«. Znao je šef da je to maslo vlakovođe Steve koji je iz kolodvora već bio otišao vlakom. Jedva

je spasio par stabala šljiva i shvatio da je to Stevina osveta za nedavnu prijavu o pijanstvu.

I u Orahovici je jednom zgodom prometnik Prister kupio peć na drva i ostavio je na peronu kako bi je podnevnim vlakom prevezao u kolodvor Grudnjak. Otišao je obaviti neki posao i došao pred polazak vlaka da utovari peć, no ona je bila puna užarenoga ugljena. Prister je ostao uz peć do večernjega vlaka i sjetio se da mu je to učinio skretničar Marko kojega je prijavio zbog kašnjenja na posao.

I moj je otac jednom prilikom išao na zamjenu prometnika u kolodvor Humljani. Iznenadio se kada su mu neki putnici umjesto novca za kartu za jutarnji vlak ponudili kokošja jaja. Sve je riješio domaći skretničar objašnjenjem da uzme jaja koja će on poslije prodati u zadrugi i namiriti blagajnu i još će im ostati za piće i cigarete. Takvih i sličnih anegdota bilo je puno među željezničarima, ali nikada nije bilo ozbiljnih nesuglasica ili zamjeranja jer su svi računali na to da će dobiti svoju priliku da vrate »šilo za ognjilo«.

Tijekom Drugoga svjetskog rata i poratnih godina vlakovi na Gutmannovoj željeznici prometovali su ulicama grada Osijeka. Naime, u noćnim satima vagonске pošiljke su za istovare ili utovare u osječkim tvornicama dopremane tramvajskom prugom koja je bila iste širine. Vlakovima su tije-

kom rata bili dovoženi i ranjenici u osječku bolnicu.

Na Gutmannovu željeznicu podsjeća još malo toga. U Belišću stoji lokomotiva serije 50-59 i nekoliko tipova putničkih i teretnih vagona. U Tehničkom muzeju Zagreb izložena je lokomotiva Gabor broj 33. Najjača parna lokomotiva proizvedena 1939. u tvornici Krauss serije 80-81 stoji u Orahovici, pored nekadašnjega kolodvora kao spomenik kulturne baštine. Priča o toj lokomotivi iz Drugoga svjetskog rata malo je poznata. Naime, partizani su je 1942. u kamenolomu iznad Orahovice napunili eksplozivom i nizbrdicom pustili prema Orahovici, gdje je bila vlast NDH. Pored pruge slučajno se zatekao strojovođa Pavo Grgić i kada je uočio da lokomotiva ide bez strojovođe uskočio je u nju i kočenjem je lagano spustio u Orahovicu, zahvaljujući čemu je spriječio katastrofu. Vlasti u Orahovici Grgića su pohvalile i nagradile. Nakon rata Grgić je bio osuđen na 10 godina zatvora kao suradnik ustaške vlasti. Odležao je pet godina, a potom je radi stručnoga održavanja strojeva bio pušten te je nastavio raditi u kamenolomu.

Time bih završio priče o svjetlijoj strani Slavonsko-podravске željeznice zbog kojih starije generacije još uvijek nostalgично uzdišu, a mladima bude znatiželju o vremenu kada je slavonsko-podravsku ravnice i danju i noću parao zvuk parne lokomotive.



Lokomotiva Krauss mafei 80 - 81 u Orahovici

## ŠIRENJE ŽELJEZNICE VELIKE BRZINE

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: railway-news.com  
FOTO: prnewswire.com



**P**očnje izgradnja pruge za vlakove velike brzine i velikog kapaciteta između Verone i Padove. Prva dionica koja će se izgraditi bit će Verona – Bivio Vicenza, duga 44,2 km. Investitor je Talijanska željeznička mreža (Rete Ferroviaria Italiana, RFI), dio grupe Talijanske željeznice. Radove izvodi konzorcij IRICAV 2 predvođen grupom Webuild. Ugovor vrijedan 2,7 milijardi eura potpisan je 10. kolovoza, a predviđeni je završetak radova na prvoj dionici 2027. godine.

Postojeća pruga bit će učetverostručena, čime će se povećati kvaliteta željezničke usluge i ojačati povezanost s europskom željezničkom mrežom, smanjiti utjecaj na okoliš kao i broj nesreća na cestama. Izvođač je objavio da će radovi na prvoj dionici izravno i neizravno stvoriti 4000 radnih mjesta.

Cijela pruga za vlakove velike brzine između Verone i Padove činit će važnu željezničku vezu preko sjeveroistoka Italije. Bit će duga 76,5 km i vrijedna 4,8 milijardi eura.

## TESTIRANJE NOVOG MAGLEVA

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: mainichi.jp  
FOTO: Kazumiki Miura/railwaygazette.com



**N**ajuspješniji japanski prijevoznik JR Central počeo je 17. kolovoza testiranje unaprjeđenog prototipa supravodljivog magleva Serije L0. Novi model magleva javnosti je predstavljen u travnju u Hitachijevoj tvornici. Namijenjen je prometovanju na pruzi Chūō Shinkansen između Tokya, Nagoye i Osake.

Prvi vagon kompozicije dug je 28 metara, širok 2,9 metara i visok 3,1 metar. Više od polovice njegove duljine čini 15 metara dug valovit »nos«. U odnosu na prethodni model magleva Serije L0 modificirani »nos« smanjuje otpor zraka za još 13 posto pri brzini od 500 km/h. Prijevoznik tvrdi da će to uvelike smanjiti buku i potrošnju energije. Prototip je unaprjeđen na temelju podataka dobivenih iz 2,22 milijuna kilometara testnih vožnji na pruzi za testiranje magleva Yamanashi u središnjem Japanu. Testiranja novoga magleva trebala su početi još u svibnju, ali odgođena su zbog pandemije koronavirusa. Testna garnitura sastoji se od triju novih vagona i četiri vagona postojeće Serije L0.

## PONOVNO TERETNI PRIJEVOZ U SIRIJI

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



**P**rvi put u devet godina u Siriji je vozio teretni vlak. Vlak koji je prevezio tisuću tona žita stigao je 8. kolovoza iz mediteranske luke Tartus do silosa u Al-Sabinahu, južno od glavnoga sirijskog grada Damaska. Ministar prometa Ali Hammoud izjavio je da to obilježava ponovnu uspostavu željezničkog prometa do Damaska i iz njega nakon »krađe, sabotaze i uništenja« 309 km pruge od Tartusa do Al-Sabinaha tijekom građanskog rata (koji traje već desetu godinu, op. a.).

Sirijske željeznice (CFS) izvele su radove na obnovi pruge u mjesec dana, radeći intenzivno unatoč vremenskim uvjetima u vrućoj, pustinjskoj klimi, nedostatku opreme, sankcijama i mjerama uvedenima radi sprječavanje širenja koronavirusa.

Ministar prometa rekao je da će ponovno pokretanje željezničkog prometa između luke i glavnoga grada uvelike utjecati na osiguravanje zalihe roba, uključujući žito i gorivo. Također je uspostavljen željeznički putnički prijevoz na sjeveru Sirije, uz obalu, od Tartusa do Latakije. U prometu su dva vlaka tjedno, čiji je vozni red prilagođen potrebama učenika i studenata.



# ŠVICARSKI VLAKOVI GIRUNO POČELI PROMETOVATI U ITALIJU

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**Š**vicarski vlakovi SBB RABe 501 počeli su 10. kolovoza redovito voziti na relaciji Zürich HB – Milano Centrale, što je prva međunarodna redovita relacija tih vlakova.

Prvoga tjedna prometovanja ti su vlakovi vozili EC servise 321 i 324, nakon čega su 16. kolovoza počeli prometovati i na EC servisima 311 i 358, a od sredine rujna vozit će i EC vlakove 313 i 316. Od prosinca 2020 Švicarske savezne željeznice (SBB) planiraju koristiti vlakove Giruno do kolodvora Venezia SL, Bologna Centrale i Genova Piazza Principe.

Vlakove voze SBB-ovi strojovođe do graničnoga kolodvora Chiasso, a od Chiassa do Milana strojovođe tvrtke Trenitalia.

Dvadeset i pet talijanskih strojovođa školovano je za upravljanje tim vlakovima u srpnju 2020. U Švicarskoj su vlakovi Giruno, koje je proizvela tvrtka Stadler, ušli u upotrebu u prosincu 2019.

U listopadu 2014. SBB je od Stadlera naručio 29 vlakova velikih brzina za 980 milijuna švicarskih franaka, odnosno 813 milijuna eura. Ugovor predviđa mogućnost kupnje još 92 takva vlaka. Na natječaju za razvoj i kupnju tih vlakova uz švicarski Stadler sudjelovali su i francuska tvrtka Alstom i španjolski Talgo. Prvi je vlak javnosti predstavljen na Innotransu 2016.

Vlak je u cijelosti niskopodan i zadovoljava sve TSI-norme i norme čvrstoće EN 15227. Svaki vlak ima 405 sjedala (117 sjedala u 1. razredu), a dug je 202 metra.

Vlakovi su poznati pod nekoliko naziva. EC250 je bio prvi naziv pod kojim ih je SBB naručio, a Stadler ih je brendirao kao SMILE. SBB ih je poslije nazvao Giruno, što je retoromanski naziv za škanjca. Vlakovi Giruno razvijeni su i kupljeni za promet kroz bazni tunel Gotthard.

Do danas su vlakovi Giruno certificirani za redovitu upotrebu u Švicarskoj i Italiji, a SBB se nada da će uskoro biti certificirani i za upotrebu u Njemačkoj. Certifikacija za Austriju također se očekuje. Do sada je Stadler SBB-u predao 24 vlaka Giruno. Kada ti vlakovi dobiju dozvolu za redovito prometovanje u Njemačkoj, SBB njima namjerava povezati Stuttgart i Milano, a s vremenom će biti uvedene još neke dodatne međunarodne linije.



Vlak SBB RABe 501 Giruno prolazi kroz kolodvor Martigny u kantonu Valais tijekom probnih vožnji 2019.

# DUBAI – GRAD IZ BLISKE BUDUĆNOSTI

## (2. dio)

PIŠE: Iva Grdić  
FOTO: Iva Grdić

**T**ijekom svojeg boravka u Dubaiju i sama sam imala priliku vidjeti fascinantan fenomen umjetne kiše. Riječ je bila o katastrofalnome pljusku koji je ceste poplavio vodom do koljena, a uzrokovao je veliku štetu na Dubai Mallu u kojemu se pod masom vode urušio dio stropova te je bio blokiran ulaz. Naime, u jednoj od najsuših zemalja na svijetu nisu bile predviđene mjere zaštite od poplava.

Pitanje je vremena kad će se dogoditi idući ekonomski kolaps na tržištu nekretnina jer se luksuzni rezidencijalni kompleksi i uredski prostori jednostavno ne pune onoliko brzo koliko se grade, a zbog ekonomske krize 2007. i 2008. Dubai se zadužio za vrtoglavih 123 milijuna dolara, od kojih je Abu Dhabiju vratio tek 23 milijuna te je velik broj projekata ostao nedovršen.

Bogatstvo naftom u Ujedinjenim Arapskim Emiratima i susjednoj Saudijskoj Arabiji razlog je niskih cijena benzina te relativno nižih cijena i najma automobila u odnosu na ostatak svijeta, pogotovo egzotičnih modela kao što su Lamborghini i Ferrari, kako bi se privukli bogatiji gosti iz Amerike, Europe i Azije. Novoizgrađena mreža autocesta koja je 2014. iznosila 12 454 kilometra prostire se arapskom pustinjom dokle pogled seže te je razumljivo da će biti prvi izbor svakome tko si to može priuštiti. Doduše, mene je zanimalo iskustvo »običnoga smrtnika« odnosno pješaka u Dubaiju i priznajem da sam često morala pretrčavati preko kružnih tokova brzih cesta sa šest trakova.

Dubai Mall golemi je projekt dizajniran za najbogatije potrošače te je riječ o drugome najvećemu trgovačkom centru na svijetu koji se prostire na 1 209 739 milijuna kvadratnih metara, obuhvaća sve moguće franšize istočnih i zapadnih restorana te imitacije američkih i europskih gradova u malome, luksuzna kina i hotele, golemi akvarij / podvodni park te čak klizalište olimpijskih dimenzija. Sve se to nalazi u



Vožnja javnim prijevozom prema gradskom centru

zatvorenome klimatiziranom prostoru, pod staklenim kupolama. Dubai Mall stan je najvećeg tornja na svijetu Burj Khalifa visokog 828 metara, u čiju je izgradnju uloženo vrtoglavih milijun dolara.

Glavna zasluga brzoga razvitka i ekspanzije Dubaja pripada građevinskim radnicima migrantima iz zemalja poput Nepala, Bangladeša, Indije, Pakistana i Filipina, koji stižu u UAE-u privučeni obećanjima o visokim plaćama i sponzoriranjem svega, od smještaja do obuke za zaposlenje. Međutim, riječ je vrsti ugovornoga ropstva u kojemu su radnici prisiljeni sami plaćati pun iznos svojih troškova, stanovati u dormitorijima s devet kreveta po sobi, raditi u brutalnim klimatskim uvjetima i u smjenama do 12 sati te na to da im poslodavci zadržavaju plaću dok projekti ne budu završeni ne bi li na taj način spriječili bijeg radnika iz države. Taj eksploitativni sustav provodi se u svim Zaljevskim zemljama (Bahrain, Kuvajt, Oman, Katar) te je glavni razlog i objašnjenje vrtoglavo visokog razvoja i ekspanzije, a nije promaknuo ni pažnji Vijeća za ljudska prava.

Tijekom svojeg prvog posjeta Dubaiju u kolovozu dnevna je temperatura iznosila čak 43 °C i svježega zraka nije bilo, osim onoga umjetno proizvedenog. Svaki boravak na zraku dulji od deset minuta izazivao je intenzivno znojenje koje bi mi natopilo svu odjeću.

Tijekom ljetnih mjeseci bogati Emiranci i stranci ne izlaze iz osobnih automobila; oni su im poput astronautskih odijela koja ih štite od atmosfere nepogodne za život dok se kreću od jednoga klimatiziranog trgovačkog centra do drugog. Pritom je tih trgovačkih centara s najširoom ponudom na svijetu čak 65 na samo 3,1 milijun stanovnika, no većina ih je poluprazna, čak i uz turiste iz južne Azije i ostatka svijeta. Kako bi privukli strane investitore, svoju drugu ciljanu skupinu, godine 1985. Dubai je otvorio tržište »slobodne zone« u Jebel Aliju, koje stranim tvrtkama omogućuje poslovanje bez plaćanja poreza ili carine te pojednostavljenu, brzu birokraciju. Cilj je bio da se Dubai »reklamira kao liberalni Hong Kong Bliskog istoka«.



Poplava u studenom 2019.



Dubai Marina

Ratovi u Iraku i Afganistanu u prvome desetljeću 21. stoljeća utjecali su na povećanje cijena nafte, što je u Perzijski zaljev privuklo mnoge investitore. Tako je financijska četvrt Dubai International Financial Centre osmišljena kao »besplatna zona« radi privlačenja inozemnih investitora te je to područje domaćin svim zapadnjačkim bankarskim gigantima kao što su HS-NBC, Suisse Banka i slični. Imaju vlastiti sudski sustav i kazneno pravo prema kojemu vjerovnici ne moraju u zatvor ako nisu u mogućnosti isplatiti dug. Dubai Internet City, na primjer, za razliku od ostatka UAE-a, nema internetsku cenzuru i osmišljen je da privuče IT stručnjake iz cijeloga svijeta.

Pitku vodu Dubai dobiva iz Arapskoga mora koja se obrađuje u gradskim postrojenjima za desalinizaciju te iz malobrojnih podzemnih izvora. Iako siromašan vodom, to nije spriječilo UAE da se nađe među top deset država na svijetu koje najviše oskuđevaju vodom i najviše je troše. Dnevni prosjek potrošnje vode iznosi oko 550 litara po osobi.

Kiša je također umjetno proizvedena procesom »sijanja oblaka« koji je razvijen 2009. te zbog te tehnologije u Ujedinjenim Arapskim Emiratima čak 25 dana na godinu pada kiša, što je inače nezamislivo za tu vrstu saharske klime u koju spada Arapski poluotok. Antropogeni (umjetni) oblaci proizvode se od suhoga leda i vruće pare, koja se ispušta u dio atmosfere u kojoj su temperature između -20 i -7 °C (to je visina blizu koje lete zrakoplovi komercijalnih letova). U drugoj fazi stvaranja umjetne kiše manji zrakoplovi procjenjuju koji su oblaci najbolji kandidati i potom se zaletavaju do njih kako bi ih »zasijali« kemijskim spojevima poput srebrnih jodida, suhoga leda te kuhinjske soli. Problem takvoga umjetnog stvaranja oborina u područjima koja su sama po sebi ekstremno topla leži u tome što se ne mogu kontrolirati intenzitet i količina kiše koja će pasti.

Tijekom boravka u Dubaiju i sama sam imala priliku vidjeti taj fascinantni fenomen umjetne kiše i riječ je bila o katastro-

falnome pljusku koji je ceste poplavio vodom do koljena, a uzrokovao je veliku štetu i na Dubai Mallu u kojemu se pod masom vode urušio dio stropova te je bio blokiran ulaz. Naime, u jednoj od najsuših zemalja na svijetu nisu bile predviđene mjere zaštite od poplava.

Osim za šetnje impresivnim trgovačkim centrima zbog jakih vrućina nisam imala volje nizašto što uključuje boravak vani, no riječ je gotovo u cijelosti o novogradnji, ma kuda god išli unutar Dubajja.

Otkrivanje autentične, stare arapske civilizacije prepuštam Saudijskoj Arabiji, koja je svoja vrata međunarodnim posjetiteljima otvorila krajem rujna 2019., a ove je godine uložila četiri milijuna američkih dolara u turizam. Jedino što nam preostaje jesu vrijeme, strpljenje i tolerancija različitosti te stvaranje novoga narativa u kojemu Arape nećemo demonizirati kao agresivnu, tradicionalnu i opresivnu naciju, već ćemo ih promatrati kao drevnu civilizaciju koja ima mnogo toga za ponuditi i od koje i sami možemo puno naučiti.

# NINO NOGIĆ – UČENIK GENERACIJE

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, arhiva Nino Nogić

**O**vogodišnja generacija maturanata Tehničke škole posljednja je koja je imala mogućnost pohađati program tehničke gimnazije. Čini mi se da je to dvojbeno odluka, pogotovo kada se vide uspjesi tih učenika na državnoj maturi i pri upisima na fakultete.

Ove, po mnogočemu specifične školske godine učenikom generacije zagrebačke Tehničke škole proglašen je Nino Nogić, učenik 4.g razreda. Nakon što je u OŠ »Antun Gustav Matoš« imao prosjek ocjena od 4,75, shvatio je da mu takav uspjeh ne omogućuje upis u polovicu zagrebačkih gimnazija:

Previše je *odlikaša*, općenito govoreći, a

u mojoj se osnovnoj školi ocjene nisu poklanjale. Naravno, ima onih koji su zaslužili prosjek 5,0, no takvih je previše. Možda bi kakva mala matura bila dobra provjera znanja pri upisu u srednje škole. Tehnička škola bila je moj prvi odabir, a kada su vidjeli kako je škola opremljena i kakav je njezin program, roditeljima se činilo kao da se radi o privatnoj školi. Upi-sao sam se i nisam požalio. Na početku sam bio malo lošiji iz matematike, ali uz pomoć profesorice i razrednica Mirjane Matijević brzo sam nadoknadio zaostatak.

Ovogodišnja generacija maturanata posljednja je koja je imala priliku pohađati tehničku gimnaziju jer je taj program ukinut. Nino Nogić pohađao je smjer računal-

stva i upisao se na Fakultet elektrotehnike i računarstva:

Žao mi je što je taj program ukinut. Iz mogega razreda šest se učenika upisalo na Fakultet elektrotehnike i računarstva, tri na Fakultet strojarstva i brodogradnje, a sedam na Tehničko veleučilište Zagreb i to svjedoči o kvaliteti nastave. Nismo bili *štreberi*, zanimala nas je praktična primjena onoga što smo učili.

Prve dvije godine u programu nastave bili su predmeti Kemija, Biologija, Povijest i Zemljopis, a u trećemu razredu ti su predmeti otpali i puna se pozornost posvetila predmetima usmjerenja kao što su Mehatronika i Informatika:

Izvrzne ocjene kroz sve četiri godine i rezultat na državnoj maturi osigurali su mi upis na Fakultet elektrotehnike i računarstva. To usmjerenje u trećemu i četvrtome razredu Tehničke škole puno mi je pomoglo, a i profesor na Fakultetu rekao nam je kako zbog toga puno spremniji upisujemo fakultet. Sada sam jedan od 650 brućoša FER-a i zadovoljan sam.

Zanimalo nas je u čemu se krije tajna uspjeha njegove generacije:

U školi vlada općenito jako dobra atmosfera. Profesori su jako otvoreni i spremni pomoći. Imali smo izvrzne profesore iz stručnih predmeta: Mehatronike, Elektrotehnike i Informatike, a iz drugih predmeta koji nisu naše opredjeljenje profesori su odredili pravu mjeru da nam ponude bit, bez suvišnih detalja.

Protekla školska godina bit će zapamćena po uvođenju nastave na daljinu. Silom prilika kompletan sustav obrazovanja trebao se prilagoditi uvjetima nastave na daljinu:

Na kraju je sve uspjelo i ispalo jako do-



Nino Nogić



bro. I učenici i nastavnici su se jako brzo prilagodili radu na daljinu. U početku smo dobivali previše gradiva i ukazali smo profesorima na taj problem. Dogovorili smo se i sve sveli na pravu mjeru. Profesori su bili fleksibilni i što se tiče zadaća. Ako je

trebalo pričekati, pričekali su.

To je li proglašenje Nine Nogića učenikom generacije rezultat njegova izvrsnog uspjeha tijekom sve četiri godine, sudjelovanja na pojedinačnim i kolektivnim natje-



canjima, programiranja ili izvanškolskih aktivnosti teško je procijeniti, no najvjerojatnije je to skup svega navedenoga:

Osam godina aktivno se bavim windsurfingom, a natječem se šest godina. Ljeti radim kao instruktor u Svetom Filipu i Jakovu.

Jedrenje na dasci kojim se bavi Nino Nogić popularno je u Hrvatskoj, a od jedrenja na dasci kakvog vidamo u američkim filmovima razlikuje se po tome što ova daska ima jedro. U Hrvatskoj su najpopularnija odredišta surfera Pelješac, Zadar, Umag, a jedri se i na Jarunu:

Mi ne ovisimo o valovima. Nama je važan vjetar. Zanimljivo je kako je jedrenje na dasci vrlo popularno na FER-u pa sam i po tome došao na svoje.

Za razliku od nekih drugih, Nino Nogić vidi Hrvatsku kao mjesto na kojemu može ostvariti svoje ambicije:

Mislim da ću na trećoj godini studija početi raditi preko ugovora. To bi bio uvod u ono što ću poslije raditi. Uz to imam neke vlastite ideje koje ću pokušati realizirati. Ako u tome ne uspijem, nemam problema s time da se zaposlim u nekome poduzeću. Imam iskustva u programiranju praktičnih stvari, a tvrtke traže ideje pa ćemo vidjeti što će na kraju biti. Zapravo, danas nije problem nešto napraviti, no treba znati što želiš, imati volju i uložiti vrijeme. – zaključio je Nogić.

# NAGRADE NAJBOLJIM UČENICIMA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: ss-tehnicka-zg.skole.hr/

**P**ovjerenstvo Tehničke škole tradicionalno je dodijelilo nagrade učenicima za uspjehe postignute tijekom godine. Pedeset i jedan izvrstan učenik nagrađen je knjigom »100 znanstvenika koji su promijenili svijet«.

Nagrade su uručene Nini Nogiću kao učeniku generacije. Za izuzetan individualan uspjeh nagrađeni su učenici Alberto

Kerim, koji je osvojio srebrnu medalju na Inovi) i Monika Stracenski, koja je dva puta nastupila na državnome natjecanju iz matematike. Iako ove godine natjecanje nije bilo održano, Monika se izborila za nastup na njemu.

Za izvrstan uspjeh kroz sve četiri godine »Tehničkim leksikonom« nagrađeni su Tezeza Bilić, Rea Franković, Tomislav Hor-

vat, Josip Ilijević, Alberto Kerim, Bartol Kosović, Marko Kuprešak, Nino Nogić, Petar Rumiha, Monika Stracenski, Ana Zaninović, Patrik Poštek i Dorian Poturiček. Najviše knjiga pročitala je Nikolina Vukelić.

Nagrade su dodijeljene učenicima koji su postigli najbolje rezultate u izvannastavnim aktivnostima te učenicima iz učeničkoga doma.





Brajdica  
FOTO: Branimir Butković



Zagreb Glavni kolodvor  
FOTO: Ante Klečina