

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 903 || VELJAČA 2021.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

## EU FONDOVI

Dodijeljena EU-ova sredstva za osiguranje i modernizaciju 95 pružnih prijelaza

4

## EU FONDOVI

Sve po planu na pruzi Zaprešić – Zabok

5

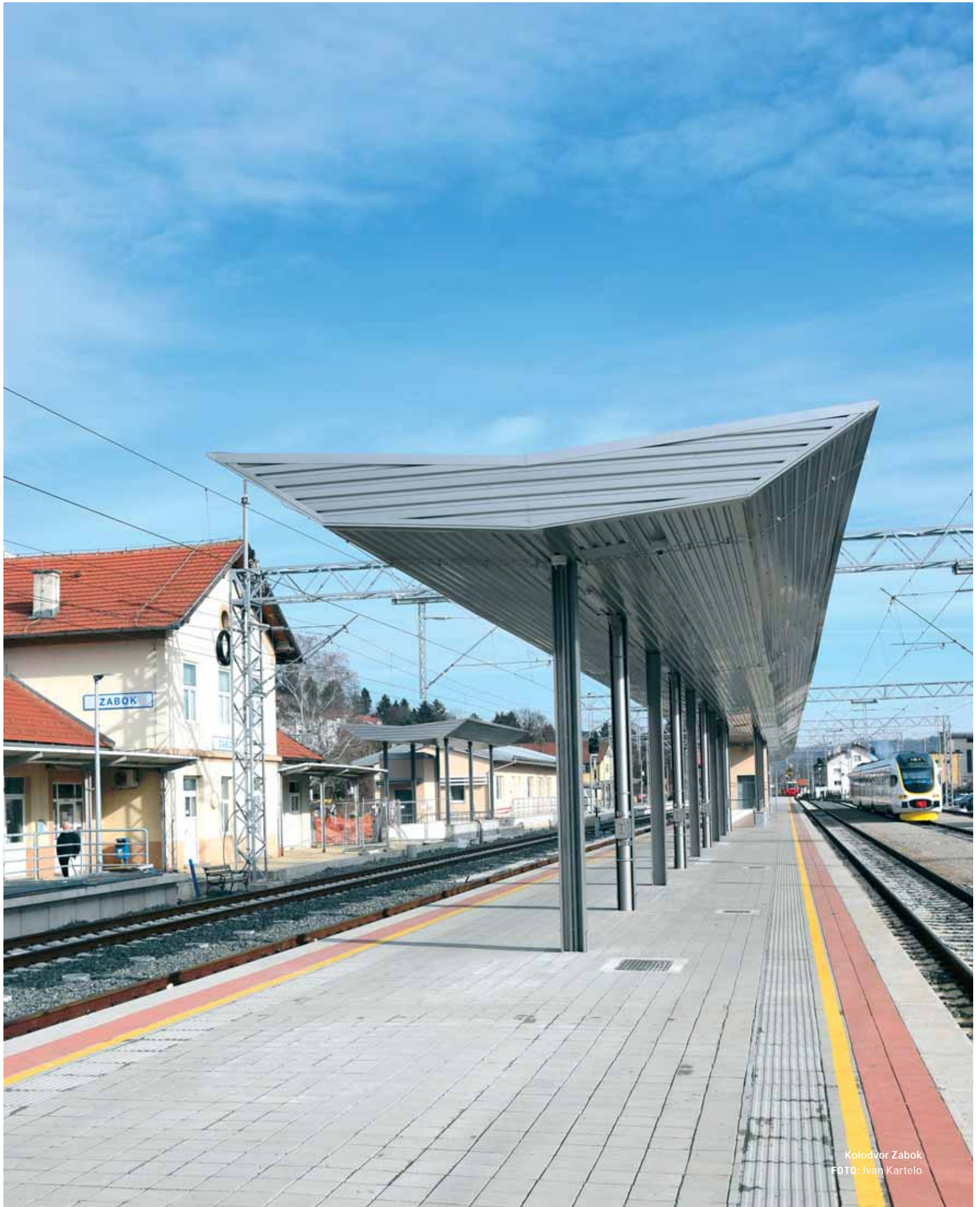
## RADOVI

Restauratori riječkome kolodvoru vraćaju prvotni izgled

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Kolodvor Zabok  
FOTO: Ivan Kartelo

## IZDVOJENO

### EU FONDOVI

Dodijeljena EU-ova sredstva za osiguranje i modernizaciju 95 pružnih prijelaza

4

### EU FONDOVI

Sve po planu na pruzi Zaprešić – Zabok

5

### KOLODVORI

Ovaj je kraj zaslužio novu prugu

6

### RADOVI

Restauratori riječkome kolodvoru vraćaju prvotni izgled

8

### AKTUALNOSTI

Predsjednik RH putovao vlakom na potresom stradalo područje

10

### KULTURA

Tri »Zlatna studija« predstavi o željeznici

22

## 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

**DIZAJN:** Oskar Pigac

**FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI:** Ivan Kartelo

**ADRESA UREDNIŠTVA:**

Zagreb, Branimirova 27  
 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,

veljača prevrtača i ove je godine potvrdila svoju ćud. Na početku mjeseca temperature su bile u debelim minusima, da bi u njegovu drugom dijelu i na samome kraju temperature dosegle gotovo ljetne vrijednosti. No, bez obzira na vremenske prilike te na situaciju s pandemijom koronavirusa, koja se na svu sreću ipak popravlja, aktivnosti na željeznici se nastavljaju.

Tako su Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, HŽ Infrastruktura i Središnja agencija za financiranje i ugovaranje krajem siječnja potpisali ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za osiguranje i modernizaciju željezničko-cestovnih i pješačkog prijelaza. Riječ je o projektu kojim će se čak 94 željezničko-cestovna prijelaza i jedan pješački prijelaz diljem Hrvatske osigurati i modernizirati kako bi se povećala razina sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima te utjecalo na smanjenje broja prometnih nesreća. Ukupna vrijednost tog projekta iznosi 208,7 milijuna kuna, dok će se iz EU-ovih fondova (Operativni program Konkurentnost i kohezija) sufinancirati 85 posto prihvatljivih troškova projekta.

Obišli smo i gradilište još jednoga projekta HŽ Infrastrukture koji se sufinancira iz EU-ovih fondova. Radovi na modernizaciji i elektrifikaciji pruge između Zaprešića i Zaboka idu po planu, a nova željeznička infrastruktura koja se može primijetiti odaje dojam suvremene europske željeznice i jedva čekamo njihov završetak, koji je planiran najesen.

Provjerili smo i radove na riječkome željezničkom kolodvoru, gdje zgradi sagrađenoj krajem 19. stoljeća restauratori polako, ali sigurno vraćaju stari sjaj. U kojoj su fazi i kako se izvode saznali smo u razgovoru s voditeljicom restauratorskih radova.

Vlakom je u posjet potresom stradalim područjima na Banovini stigao i hrvatski predsjednik Zoran Milanović, što smo uz brojne druge zanimljivosti također zabilježili u »Željezničaru«.

glavni urednik lista "Željezničar"  
 Ivan Kartelo



# DODIJELJENA EU-ova SREDSTVA ZA OSIGURANJE I MODERNIZACIJU 95 PRUŽNIH PRIJELAZA



PIŠU: Korporativne komunikacije  
FOTO: Branimir Butković

**M**inistarstvo mora, prometa i infrastrukture, HŽ Infrastruktura i Središnja agencija za financiranje i ugovaranje 26. siječnja 2021. potpisali su ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za osiguranje i modernizaciju željezničko-cestovnih i pješačkog prijelaza.

Riječ je o projektu kojim će se čak 94 željezničko-cestovna i jedan pješački prijelaz diljem Hrvatske osigurati i modernizirati kako bi se povećala sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima, te utjecalo na smanjenje broja prometnih nesreća. Željezničko-cestovni prijelazi koji su dio ovog projekta prepoznati su kao mjesta s visokom razinom mješovitog prometa, a najveći dio, uz ostale županije, nalazi se u Bjelovarsko-bilogorskoj, Požeško-slavonskoj, Osječko-baranjskoj, Virovitičko-podravskoj i Varaždinskoj županiji.

Ukupna vrijednost ovog projekta iznosi 208,7 milijuna kuna, dok će se iz EU-ovih fondova (Operativni program Konkurentnost i kohezija) sufinancirati 85 posto prihvatljivih troškova projekta, odnosno 142,6 milijuna kuna, a ostatak će se osigurati iz državnog proračuna.

Realizacija projekta zasigurno će utjecati na smanjenje opasnosti na sjecištima željezničkih pruga i cesta te će posljedično utjecati na smanjenje broja prometnih nezgoda i broja ljudskih žrtava, što je u konačnici i glavni cilj ovog projekta.

Aktivnosti na projektu podrazumijevaju radove i opremanje svih prijelaza automatskim elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajima koji za siguran tijek prometa koriste svjetlosne signale u LED tehnologiji i jakozvučna zvona, dok će se na 79 željezničko-cestovnih prijelaza, uz navedene uređaje, ugraditi polubranici. U sklopu projekta provest će se osiguranje i opremanje prethodno projektiranih željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkog prijelaza na prugama za međunarodni, regionalni i



lokalni promet. Važno je spomenuti i kako su glavni projekti osiguranja i modernizacije svih prijelaza projektirani s uvažavanjem interoperabilnih standarda, a ugrađe-

na oprema zadovoljavat će sve propisane sigurnosne i tehničke zahtjeve uz dodatno poštivanje sigurnosnih elemenata u skladu s EU-ovim direktivama.

# SVE PO PLANU NA PRUZI ZAPREŠIĆ – ZABOK



Europska unija  
Zajedno do fondova EU



Operativni program  
KONKURENTNOST  
I KOHEZIJA

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Kartelo, Vedran Brkić

**R**adovi na elektrifikaciji i modernizaciji pruge Zaprešić – Zabok, sufinancirani s 85 posto sredstava iz Kohezijskog fonda, izvrsno napreduju i, kako sada stvari stoje, bit će završeni u planiranome roku. Da je tome tako svjedoče i slike koje smo uočili i snimili prilikom nedavnoga obilaska dionice. Naime, većina radova koji se i dalje izvode tijekom dnevnih zatvora izgleda završeno.

Tijekom veljače uređivalo se parkiralište u kolodvoru Zabok te popločavao prostor prema bočnim peronima tako da će od ožujka, kada će sigurno biti otvoren i prvi kolosijek, putnici moći lakše pristupiti prvome peronu.

Osim toga duž čitave dionice izvodili su se radovi na finoj regulaciji kontaktne mreže, na ugradnji kanalisa za odvodnju na II. poddionici te su se polagali pružni kabeli od Zaboka prema Krapini i rasputnici Hum Lug, a još uvijek traju i radovi na povezivanju i ispitivanju vanjskih elemenata signalno-sigurnosnih uređaja, ispitivanju kabela, povezivanju i ispitivanju unutarnje signalno-sigurnosne i telekomunikacijske opreme u kolodvorima i u kućicama APB-a te željezničko-cestovnih prijelaza. Također radi se na ugradnji temelja postavljača polubranika i cestovnih signala, ugradnji i povezivanju opreme tehničke zaštite i ispitivanju svjetlovodnoga kabela.

Sve navedeno ukratko je sažeto i kroz brojke koje potvrđuju tezu s početka teksta. Naime, do sada je na projektu ukupno odrađeno oko 98 posto građevinskih i elektroenergetskih radova (kontaktne mreže, rasvjeta, trafostanice za grijače skretnica i slično) te oko 82 posto radova koji se odnose na prometno-upravljački i signalno-sigurnosni dio. Dakle, prema svemu navedenome, nema razloga da projekt ne bude završen tijekom jeseni na zadovoljstvo svih. Naravno, sa zadovoljstvom ćemo pratiti svaki napredak i o njemu izvještavati u »Željezničaru«.



Fina regulacija kontaktne mreže – II. poddionica



Završni radovi na opločenju oko nove zgrade SS i TK – kolodvor Zabok



Iskop i polaganje lokalnih kabela – ŽCP Žepci



Željeznički most Horvacka

# OVAJ JE KRAJ ZASLUŽIO NOVU PRUGU

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Kartelo

**O**pće je poznato to koliko Zagorci vole željeznicu, a u što smo se mogli i uvjeriti krajem siječnja prilikom posjeta kolodvoru Zabok, gdje smo primijetili znatan broj putnika. Na radnome mjestu pronašli smo šefa kolodvora Borisa Tisanića koji tu dužnost obavlja već 24 godine. S njim smo razgovarali o aktualnostima vezanima uz opsežne radove na elektrifikaciji i modernizaciji pruge između Zaprešića i Zaboka te o trenutačnome funkcioniranju kolodvora i područja pod njegovim upravljanjem.

Osim za Zabok Tisanić je nadležan za kolodvore Veliko Trgovišće, Luka, Gornja Stubica i Novi Dvori. U Zaboku radi ukupno 28 radnika, i to u turnusima 12/24-12/48. U sklopu rekonstrukcije sagrađen je putnički dio kolodvora s pet kolosijeka i teretni s tri kolosijeka.

Radovi su pri kraju, a trenutačno se uređuju okoliš oko kolodvora te pristup peronima za smjer prema Krapini i Gornjoj Stubici. U funkciji su drugi, treći i četvrti kolosijek, po završetku popločavanja kolodvora u funkciji će biti i prvi kolosijek, a putnici će moći ući u vlak preko povišenih perona. U funkciji je i pothodnik, ugrađena je kontaktna mreža, a u planu je ugradnja signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, što bi trebalo biti napravljeno do kraja godine. – izvijestio nas je Tisanić.

Inače, zbog radova tijekom veljače, od ponedjeljka do subote, od 8.40 do 15.30 sati pruga Zaprešić – Čakovec je na dionici od Zaboka do Zaprešića zatvorena za promet. Za to vrijeme putnici se na toj relaciji prevoze autobusima, i to, kako kaže Tisanić, funkcionira bez većih poteškoća:

Svi mi, i željezničari i putnici, zapravo jedva čekamo završetak svih radova i novu prugu koju čekamo već dugo. Putnici stalno pitaju kada će biti gotovo jer ovaj je kraj to zaslužio. Njima će sigurno biti udob-



Radovi na kontaktnoj mreži u kolodvoru

nije i brže putovati, a nama će biti lakše raditi kada stignu novi uređaji.

Za vrijeme razgovora u kolodvor Zabok stizali su putnički vlakovi iz smjera Gornje Stubice i Krapine i to jako dobro popunje-

ni putnicima koji su svoje putovanje prema Zaprešiću odnosno Zagrebu nastavljali autobusima, dok su neki presjedali u vlakove za Varaždin.

Ma, ovo je sada super jer je već sve pri-



Kolodvor Zabok



Šef kolodvora Boris Tisanić



Prometnica Suzana Grah



Pothodnik



Prometnik Marinko Cigula

kraju. Na samome početku sve je teklo preko triju malih kolosijeka, a trenutna je situacija još od 2019. – rekao je Tisanić, kojega veseli i nastavak rekonstrukcije pruge od Zaprešića do Zagreb Zapadnoga kolodvora u sklopu projekta remonta dionice Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor.

To će onda biti fina cjelina i sve će teći puno brže. Već sada vlakovi po određenim dionicama na otvorenoj pruzi između Zaboka i Zaprešića voze brzinom i do 100 km/h, a dok se ne ugrade uređaji, u kolodvoru je brzina ograničena na 50 km/h. Što se tiče udobnosti i vožnje, puno je drugačije odnosno tiše. Prije se čuo svaki vlak, a sada više ne. Sve je to sada već *ispeglano*. – zaključio je jedan od sretnijih šefova hrvatskih kolodvora.



Popločavanje kolodvora

# RESTAURATORI RIJEČKOME KOLODVORU VRAĆAJU PRVOTNI IZGLED

PIŠE: Alenka Ožbolt

FOTO: Korporativne komunikacije HŽI

**U** željezničkome kolodvoru u Rijeci posljednjih je mjeseci poprilično dinamično, a sve u cilju da se kolodvorskoj zgradi sagrađenoj krajem 19. stoljeća vrati stari sjaj.

Radovi na obnovi kolodvorske zgrade koji su počeli u ožujku prošle godine, a obuhvaćaju sanaciju pročelja, prostora za prijam i otpremu putnika, službenih prostorija prometnoga osoblja, sanitarnoga čvora za putnike te klimatizaciju zgrade, trenutno se najintenzivnije izvode upravo na pročelju. Nanose se završni slojevi žbuke, izrađuju profilacije na fasadi prema uputama konzervatorskoga nadzora i nova drvena stolarija po uzoru na izvornu, no javnosti su najzanimljiviji konzervatorsko-restauratorski radovi na elementima pročelja koje izvodi tim tvrtke Terracotta.

Pročelju zgrade bit će vraćen prvotni izgled i boja, a nova drvena stolarija također će biti izrađena u skladu s izvornim izgledom zgrade. – započela je razgovor o restauraciji Eni Jukopila, voditeljica restauratorskih radova na adresi Trg kralja Tomislava 1 u Rijeci.

Dodala je to kako posao tima koji vodi obuhvaća obnovu kamene plastike i kiparskih elemenata koji su izvedeni u terakoti (prirodnoj pečenoj glini karakteristične crvene boje).

Proces restauracije ukrasnih elemenata zgrade počinje čišćenjem, odnosno uklanjanjem svih povijesnih slojeva, što uključuje i sve naknadne boje, čađu i skramu nakupljenu iz atmosferilija i javnoga gradskog prijevoza. Čišćenje obuhvaća nanošenje otapala i pranje visokotlačnim peraćem u više navrata te dočišćavanje kirurškim skalpelima. To je jedan od najzahtjevnijih procesa restauracije, posebno zimi. Slijedi injektiranje i lijepljenje dijelova koji otpadaju, uklanjanje naknadnih cementnih intervencija, ankeriranje na dijelovima



Eni Jukopila

koji nedostaju, a nakon toga konačno možemo prionuti na nama najdražu fazu, kiparski retuš. – pojasnila je Jukopila.

Retuš je izrada dijelova elemenata koji nedostaju. Radi se materijalom koji oponaša terakotu, a boja se pigmentiranjem pribli-

žava izvornoj.

Retuš je u ovoj konkretnoj situaciji jako zahtjevan i dugotrajan proces jer su izvorni elementi u dosta lošem stanju. – rekla je Jukopila te dodala kako cijela priča oko restauracije završava voskanjem







elemenata kako bi ih se zaštitilo od upijanja vode i poboljšao njihov izgled.

Cilj nam je spasiti što više elemenata, no neki su u toliko lošem stanju da ih nije moguće obnoviti. Tada obnovimo izvornik koji nam služi kao model i od njega uzmemo silikonski kalup u koji poslije lijevamo materijal. Nakon 24 sata sušenja vadimo elemente iz kalupa te imamo nov element koji je formom i bojom jednak izvorniku i spreman za montažu. – dodala je Jukopila.

Slični postupci primjenjuju se i na obnovi kamena koji se čisti vodom pod tlakom i pjeskarenjem. Krpaju se oštećeni dijelovi, elementi koji nedostaju izrađuju se u kamenu po uzoru na stare i završavaju patiniranjem i zaštitom.

Trenutačno se restauratorski radovi izvode na sjevernome pročelju kolodvorske zgrade, dok će na južnome, na kojemu ima puno manje ukrasnih elemenata i kamena, početi uskoro.

Tijekom radova na pročelju provedena su i istraživanja u prostoru vestibula, gdje su

pronađeni izvorni oslici na zidovima. Sačuvani su do danas jer ih se zatvorilo ciglom ili trstikom. Otučena je samo arhitektonska plastika, no mogla bi se rekonstruirati na temelju forme, informacija na pročelju, izvornih nacрта i usporedbe s drugim kolodvorima. U tijeku je izrada projekta koji će, nadamo se, uskoro biti i realiziran. – zaključila je restauratorica.

Osim na pročelju i u prostoru za prijam i otpremu putnika radovi se izvode i na ure-

đenju službenih prostora prometnoga osoblja i na ugradnji klimatizacije. Radovi na sanaciji sanitarnoga čvora početi će nakon što budu završeni radovi na sanaciji prostora za prijam i otpremu putnika.

Zbog povećanoga opsega konzervatorsko-restauratorskih radova i naknadnih zahtjeva konzervatora, ali i situacije uzrokovane pandemijom koronavirusa, radovi na cjelokupnoj obnovi kolodvorske zgrade u Rijeci izvode se uz određena kašnjenja u odnosu na planiranu dinamiku.



# PREDSJEDNIK RH PUTOVAO VLAKOM NA POTRESOM STRADALO PODRUČJE

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: Ured Predsjednika RH/Marko Beljan

**P**redsjednik Republike Zoran Milanović obišao je potresom stradalo područje Sisačko-moslavačke županije. Tijekom obilaska prvo je posjetio Sisak, u koji je doputovao vlakom.

Predsjednika su 5. veljače, po dolasku putničkoga vlaka u 9.48 sati u kolodvor Sisak, dočekali sisačka gradonačelnica Kristina Ikić Baniček sa suradnicima, šef kolodvora i željezničko operativno osoblje. S obzirom na to da je zgrada sisačkoga kolodvora, zaštićenoga spomenika kulture, u potresu pretrpjela velika oštećenja, Milanovića je zanimalo kakvo je stanje u kolodvoru i kako u nastalim izvanrednim okolnostima teče željeznički promet. Šef kolodvora Zvonko Hrgetić ga je tijekom službenog prijavlja upoznao sa stanjem i prometom u kolodvoru:

„Kolodvor Sisak teško je oštećen u potresu, a dio kolodvorske zgrade gdje je bio prostor za prometno osoblje dobio je crvenu naljepnicu. Zato se prometno osoblje iz kolodvora moralo premjestiti u dva kontejnera. Ostatak kolodvora dobio je žutu naljepnicu i ne smije se upotrebljavati dok se ne poduzmu mjere sanacije pa smo prodaju karata za putnike prebacili u treći kontejner. Zbog oštećenja kolodvorske zgrade pet obitelji koje su živjele u službenim kolodvorskim stanovima morale su iseliti i one su zbrinute. I svi poslovni prostori u kolodvoru su neupotrebljivi.

Od Zagreba do Siska željeznička pruga nije oštećena i na tome djelu, kao i danas, teče željeznički putnički prijevoz. Prvi i drugi kolosijek u kolodvoru te peron su zatvoreni pa putnici polaze s otočkoga perona na trećemu kolosijeku i dolaze na njega. S obzirom na to da je i kolodvorski pothodnik zatvoren zbog sigurnosti, za putnike je napravljen privremeni prilaz do otočkoga perona. Budući da je željeznički most Kupa oštećen, putnici se prema Sisak Capragu prevoze autobusima. Do kraja veljače za putnike s prebivalištem u Sisačko-mo-



Predsjednik Zoran Milanović s predsjednikom Uprave HŽPP-a Željkom Ukićem na Zagreb Glavnom kolodvoru

slavačkoj županiji i za sve službe koje pružaju pomoć na prostoru pogođenome potresom organiziran je besplatan prijevoz vlakom. Teretni željeznički prijevoz teče

neometano od Sisak Capraga prema Novskoj i Kutini.

Predsjednika je zanimala i nedavno zavr-



Predsjednik Republike Zoran Milanović

šena obnova kolodvora Sisak. Šef kolodvora Hrgetić upoznao ga je s opsežnošću radova na rekonstrukciji kolodvorske zgrade i kolodvorskoga prostora s obzirom na to da je tijekom izvođenja radova pronađeno vrijedno arheološko nalazište te su arheološka istraživanja i konzervatorski radovi produljili završetak radova.

Nakon obilaska željezničkoga kolodvora Sisak Milanović je s gradonačelnicom Ikić Baniček obišao sisačku Gradsku vijećnicu te nekoliko objekata u samome gradskom središtu. U Sisku je obišao tvrtku Zlatna igla-Siscia d.o.o., koja je nastavila proizvodnju, te kontejnersko naselje u Ulici Ivana Fistrovića, jedno od sedam kontejnerskih naselja u Sisku, gdje je razgovarao s građanima koji su nakon potresa tamo privremeno smješteni. Obišao je i Opću bolnicu »Dr. Ivo Pedišić«, koja je ozbiljno oštećena u potresu. Tom prilikom pozvao je na što bržu obnovu bolnice, rekavši da je potrebno pitati konzervatore, ali da odluku ipak treba donijeti politika, odnosno oni koji su za to odgovorni:

«Ovdje će vjerojatno biti i rušenja, i to što prije, to bolje, da se bolnica može vratiti u svoju funkciju i da liječi što je moguće veći broj ljudi iz ovoga kraja. Da ne idu u Zagreb, ako to baš nije potrebno.

U naselju Nebojan u sastavu Grada Petrinje obišao je obiteljski obrt Sunce, čija se djelatnost najvećim dijelom temelji na proizvodnji domaćih tradicionalnih kolača, a potom je u vojarni »Pukovnik Predrag Matanović« u Petrinji održao sastanak s čelnicima Stožera civilne zaštite za otklanjanje posljedica potresa, s potpredsjednikom Vlade i ministrom hrvatskih branitelja Tomom Medvedom i potpredsjednikom Vlade Borisom Miloševićem.

Nakon susreta s čelnicima Stožera predsjednik Milanović u izjavi za medije rekao je:

«Ne mogu predvidjeti točnu brzinu, ali vidim da se dosta radi i da se neke stvari koriraju u koracima.

Dodao je to da je od početka pokazivao razumijevanje za situaciju u kojoj su se našli svi oni koji o ovome skrbe:

«To rade već danima, tjednima i mislim da im je trebalo pružiti podršku. Mislim da se ovo radi uglavnom korektno.

Stožer civilne zaštite detaljno je upoznao Predsjednika sa stvarima koje do sada nije vidio ili ih nije bilo, na primjer, s problemom vrtača koje su se pojavile nakon potresa.

«Ovo je opasno za ljude. Vidim da ljudi čiji je to posao rade na tome. To je Stožer, to je

Hrvatska vojska, ne samo vojska, to je puno širi krug ljudi. Prema tome politiku i čarke nastranu! Ovo je ozbiljan zajednički napor i još jedan test. – istaknuo je Milanović.

Inače, potresom pogođeno područje oko Siska i Petrinje i dalje podrhtava. Upravo u vrijeme dok je Predsjednik putovao vlakom u Sisak područje oko Siska, Petrinje i okolnih mjesta pogodio je novi potres magnitude 3,8 po Richteru.



Predsjednik Zoran Milanović, šef kolodvora Sisak Zvonko Hrgetić i gradonačelnica Siska Kristina Ikić Baniček



Ispred sisačke bolnice

# ODRŽANA OPĆA SKUPŠTINA CER-a

PIŠU: Elena Lalić, Ivan Kartelo

FOTO: HŽI, Ivan Kartelo



Darko Barišić

**P**utem videokonferencije 26. siječnja 2021. održana je Opća skupština CER-a, na kojoj su sudjelovali i članovi Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić i Marko Z. Žubrinić.

Godina 2021. bit će poseban izazov za CER u mnogim aspektima, a to se ponajprije odnosi na rješavanje krize koronavirusa u gospodarstvu i na borbu protiv klimatskih promjena, što je definirano u Europskome zelenom planu.

Upravni odbor CER-a je novome izvršnom direktoru CER-a Albertu Mazzoli i njegovu timu, koji su na funkciju stupili 1. siječnja ove godine, dao smjernice za strateške prioritete u 2021. kako bi najbolje zastupao interese članova i pozitivno pozicionirao željeznički sektor u Bruxellesu. Zaključak je taj da izvršni direktori trebaju sve više biti uključeni u stvaranje poruka, a razmatra se i sektorska kampanja koja bi bila pokrenuta u Europskoj godini željeznice. Novi izvršni direktor također će usko surađivati s Upravnim odborom kako bi potak-

nuo daljnji razvoj udruge u smjeru snažnijega usredotočenja na lobiranje i komunikaciju, povećanje ugleda i održivost financija.

Usuglašeno su CER-ovi prioriteti: oporaviti se od utjecaja pandemije, optimalno iskoristiti Europski zeleni plan i EU-ovu strategiju za održivu i pametnu mobilnost, favorizirati odgovarajuće proračunske odredbe za željeznicu unutar Višegodišnjega financijskog okvira i NExtGenEU-a, posvetiti veću pozornost željezničkim podsustavima (putnički, teretni i infrastruktura) te zalagati se za dovršetak i nadogradnju kontinentalne željezničke infrastrukture. U 2021. CER-ovo osoblje upravljat će svojim aktivnostima raspoređenima u 87 različitih tijekova rada u 11 tematskih područja. Ta područja odgovaraju svakome željezničkom podsustavu (putnička, teretna i infrastrukturalna pitanja) i horizontalnim tematskim frontama koje utječu na interes željezničkoga sektora u različitim dijelovima njegova lanca vrijednosti. Te su teme podijeljene u odjeljke »Pravni poslovi«, »Carina«, »Socijalna pitanja«, »Eko-

nomski i fiskalni poslovi«, »Održivost i poslovi vezani uz okoliš«, »Međunarodni poslovi« i »Tehnički poslovi«.

Na skupštini se govorilo i o CER-ovu komunikacijskom planu i Europskoj godini željeznice. Istaknuto je to kako Europska godina željeznice 2021. pruža jedinstvenu priliku za afirmiranje željezničkoga sektora na razini EU-a i na nacionalnim razinama. Na Upravnome odboru 20. studenoga 2020. članovi su odlučili dodijeliti dodatne resurse za komunikacijske aktivnosti 2021., a Vijeće ministara također je podržalo strateški pristup i općenite poruke koje će CER slati tijekom cijele godine. Na temelju toga pripremljen je CER-ov komunikacijski plan za 2021. koji je uključen u cjelokupni poslovni plan.

Raspravljalo se i o CER-ovu proračunu, koji je s obzirom na situaciju smanjen, dok članarine i dalje ostaju stabilne kao u posljednjih pet godina. CER-ov proračun za rashode u 2021. iznosi 3 892 000 eura, a očekuje se da će rezerva na kraju 2021. iznositi 1 215 000 eura (31 posto proračuna). Na skupštini su također navedene nacio-



Marko Z. Žubrinić

nalne sektorske mjere koje je Komisija odobravalala od ožujka 2020. prema raznim odredbama o državnim potporama (tj. člancima 93, 107 (2) (b) i 107 (3) (b) UF-EU-a /Privremeni okvir za državne potpore) željezničkome sektoru u kontekstu COVID-19. Također su navedeni najvažniji opći programi državne potpore koje je Komisija odobravalala od ožujka 2020. u sklopu Privremenog okvira za potporu gospodarstvu, a koji je otvoren i za željeznički sektor. Što se tiče Hrvatske, u skladu s Privremenim okvirom Europska komisija odobrila je približno 80 milijuna eura potpore poduzećima aktivnima u pomorskoj, prometnoj, putničkoj i infrastrukturnome sektoru te srodnim sektorima koji su ozbiljno pogođeni pandemijom koronavirusa. Potpora će imati oblik državnih jamstava za nove zajmove banaka ili drugih financijskih institucija i pokrivat će do 90 posto zajmova.

Sedma točka dnevnog reda skupštine bio je višegodišnji financijski okvir i EU-ov plan oporavka. Vijeće EU-a je 10. prosinca 2020. postiglo zajednički sporazum o tek-

stu pa se u nadolazećim tjednima očekuje dovršetak sektorskoga zakonodavstva (Instrument za povezivanje Europe, Horizont Europa, Instrument za oporavak i otpornost i drugi) i njegova što skorija primjena. CER potiče članove da koriste te instrumente i uključuju se sa svojim projektima.

Također, govorilo se o Strategiji održive i pametne mobilnosti koju je Europska komisija objavila 9. prosinca 2020., a CER-ovi naporu uloženi u lobiranje za Strategiju dali su vrlo pozitivan rezultat. CER će primjenjivati Strategiju u svim relevantnim zakonodavnim i nezakonodavnim dosjeima. Daljnje proučavanje Strategije, uključujući njezine ciljeve, potrebno je kako bi CER uspostavio jaču poziciju početkom 2021. Na skupštini je bilo riječi i o pregovorima vezanima uz žene na željeznici. Naime, u listopadu 2019. CER i Europska federacija radnika u prometu (ETF) počeli su pregovore socijalnih partnera o promicanju zapošljavanja žena u željezničkome sektoru. Četiri kruga pregovora održana su u

listopadu i prosincu 2019. te u veljači i rujnu 2020. Međutim, ETF je otežao pripremu CER-ova izaslanstva, a odluka Komisije o tome da fizički sastanci više nisu mogući dodatno je otežala njihov nastavak u ovoj godini. Cilj je privesti kraju pregovore o sporazumu »Žene na željeznici« u prvoj polovini 2021. Odobrenje Opće skupštine i potpisivanje sporazuma očekuju se u jesen 2021.

Pod točkom jedanaest govorilo se o Europskome sustavu upravljanja željezničkim prometom (ERTMS), koji bi trebao podupirati interoperabilnost u cijelome željezničkom sustavu u Europi i neizbježno je ključni element budućega digitalnog europskog željezničkog sustava. Unatoč složenosti njegova uvođenja u EU-u, ERTMS je sada globalni standard za kontrolu i komunikaciju vlakova. Dva su glavna izazova: znatno ubrzati implementaciju i postići optimalnu ravnotežu između stabilnosti s jedne strane i razvoja ERTMS specifikacija i ERTMS proizvoda s druge strane. Sljedeća Opća skupština CER-a bit će održana 20. rujna 2021. u Gdanjsku.

# BEZ DOBRIH STROJOVOĐA STROJEVI SU SAMO HRPA DOBRO OBLIKOVANOGA METALA

PIŠE: Boris Šimundić  
FOTO: Boris Šimundić

**Č**esto smo obilazili pojedina gradilišta na kojima su angažirani radnici Pružnih građevina, tvrtke u vlasništvu HŽ Infrastrukture, kako bi čitateljima prenijeli sliku koja na vjerodostojan način pokazuje i svjedoči o remontu i građenju željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj.

Također često imali smo prigodu vidjeti tijekom pojedinih radova koji bez upotrebe pružnih strojeva ne bi bili jednostavni ni mogući. Pored svih tih snažnih strojeva raznih namjena osobitu pozornost privukli su nam stroj za postavljanje skretnica i ljudi koji su rukovali tim impozantnim strojem. Pored ostalih radova u Ogulinu početkom 2020., a tijekom jeseni 2020. i u Vrbovskome montirale su se skretnice kako bi se vlakovi mogli mimoći ili privremeno i neometano pričekati na jednome od perona zeleni signal za nastavak puta. Tijekom tih remontnih radova zanimljivo je bilo vidjeti velik moćan stroj obojen žutom bojom kako prelazi tračnice, zakreće preko postojećega kolosijeka i lagano usmjera prema prostoru za odlaganje skretnica. Naravno da to nije tako jednostavno izvesti jer je prethodno trebalo pripremiti prostor za postavljanje skretnica koje se montiraju uz pomoć DESEC-a.

Sam stroj nije ništa bez stručnih ruku certificiranih i ovlaštenih strojara koji spretno i sa znanjem upravljaju tom grdosijom mase oko 50 t i duljine od 25 m. Dugački specijalni vagon sastavni je dio DESEC-a, a isključiva mu je namjena prijevoz stroja u kompoziciji do nekog od gradilišta. Isti vagon, labudica, prevozi stroj i duž željezničkoga kolodvora.

Strojari Pružnih građevina ovlašteni za rukovanje DESEC-om, iskusno se kreću uzduž stroja koji po svemu slični na robote iz SF romana. Čovjek pored stroja djeluje maleno, upravljačka konzola obješena oko vrata strojovođe određuje neku od operacija čija je svrha precizno postavljanje



Željko Matorić, strojovođa i rukovatelj specijalnim strojem za postavljanje skretnica DESEC

skretnica, čija duljina iznosi nepunih 33 m. Sve je u pokretu. Ljudi na gradilištu zaduženi su za pojedine dijelove posla kako bi se postavili novi pragovi i tračnice ili neka od novih skretnica.

Naš sugovornik Matorić rekao je to da je uz dobru pripremu u jednome danu moguće postaviti do pet skretnica, ali nije samo riječ o postavljanju novih skretnica, već i o uklanjanju starih i pripremi podloge za postavljanje novih.

Sve je više posla koji se obavlja uz pomoć specijalnih pružnih strojeva, ali bi unatoč tomu sve stalo bez angažmana čovjeka. Pružne građevine raspolažu nizom specijalnih strojeva kojima upravljaju osposobljeni radnici, majstori svojega zanata i umijeća. – rekao nam je Željko Matorić, jedan od strojara koji upravljaju specijalnim pružnim strojevima.

Željko nije samo strojovođa, već osposobljeni rukovatelj specijalnim i složenim pružnim strojevima, teškom motornom drži-

nom, portalnim kranom i DESEC-om, specijalnim strojem za postavljanje željezničkih skretnica u komadu.

Raditi se mora da bi se živjelo, a živimo da bismo radili, bez obzira na nedaće i pandemije, potrese i zbivanja koja čovjeka i njegov rad vraćaju unazad. Učimo i stvaramo, spašavamo vrijednosti koje su u krčoj ili duljoj ljudskoj prošlosti stvorile neke druge ruke. Smisao postojanja jest prožetost radom bez kojega nema pozitivnih promjena u društvu i stvaranja novih vrijednosti za budućnost. Izgradnja novih željezničkih relacija te održavanje onih starijih spadaju u ulaganja kako za trenutak ispred nas tako i za budućnost – rekao je Matorić.

Na željeznici Matorić radi 18 godina, otkako se iz ravne Slavonije (Slavonski Brod) uputio prema Zagrebu radi posla.

Mnogi su vlakovi prolazili kroz Slavonski Brod i nisam razmišljao o tome da ću jednoga dana raditi na željezničkim prugama

diljem Hrvatske. – kazao je naš sugovornik i nastavio:

„Moj komad zemlje, moje imanje, traktor i poljoprivreda nisu bili dovoljni za život. Trebao sam novac da bih plaćao troškove koji su uobičajeni. Pojavila se prilika za rad na Hrvatskim željeznicama. Volio sam mehaniku i bavio se njome cijeli život, međutim tada nisam znao da ću jednoga dana raditi na specijalnim pružnim strojevima. Nakon završene srednje tehničke škole sve je moguće, a posao je najvažniji. To je znatno više od pukoga znanja i nisam mogao bez nastavka specijalizacije. Morao sam svladati teoriju i položiti ispite za strojovođu, potom naučiti rukovati, među ostalim, DESEC-om. Osim volje potrebna je ljubav prema poslu.

Željko je prije osnutka Pružnih građevina radio u sektoru Remont pruga i održava-

nje pri Hrvatskim željeznicama, a nakon što je Remont izdvojen i pripojen Pružnim građevinama, i Željko se poput mnogih drugih našao u novome poduzeću.

U 2019. Matorić je položio ispit za strojovođu i od toga dana jedan je od dvojice osposobljenih radnika Pružnih građevina koji su ovlašteni upravljati tim ogromnim strojem.

„Stroj nije toliko zahtjevan koliko je glomazan. Na terenu se radi 10 dana, a potom smo četiri dana kod kuće. Sve je organizirano na gradilištu. Smješteni smo u već poznatim dugim žutim vagonima. Način života specifičan je osobito kada zapadne snijeg ili iznenada udari nevrijeme. Ručak i večera osigurani su nam kao potreba, ali i kao protuepidemijska mjera jer smo ograničeni kretanjem koje bi bilo neophodno prilikom kupovine hrane na pojedinim mjestima. Ovako nam pripremljen ručak stiže

na tren. Moram kazati i to da i prijevoz u slobodne dane organizira poduzeće. Vožila su registrirana za prijevoz pet osoba pa organizirani odlazak kući nakon deset dana provedenih na terenu i povratak na gradilište čine dodatnu vrijednost i kontrolirano okruženje u zaštiti od koronavirusa. Dobro je i zadovoljni smo mjerama Uprave Pružnih građevina zasnovanih na odlukama Stožera civilne zaštite. – kazao je Matorić.

Kako za pojedine strojare vrijedi mišljenje da bi »i u šalicu kave mogli postaviti dio kрана«, tako i za rukovanje tim specijalnim grdosijama poput DESEK-a, rešetalića, podbijačica i zastornih plugova vrijedi opće pravilo da su svi oni koji nakon niza godina rada poznaju dušu velikih strojeva majstori u preciznome upravljanju specijalnim pružnim strojevima kakav je i Slavonac Željko Matorić.



Montaža skretnica uz pomoć DESEC-a u kolodvoru Vrbovsko

# BIT ĆE POSLJEDICA, ALI OVAKVA STRESNA DOGAĐANJA UJEDNO UJEDINJUJU LJUDE (2. dio)

PIŠE: Zdenka Dokaza  
FOTO: Ružica Stanić

**U**ovome broju »Željezničara« donosimo nastavak velikog intervjua s kolegicom iz Sektora za upravljanje ljudskim potencijalima HŽI-a Ljiljanom Mikuš. Kolegica Mikuš, koja je i dopredsjednica Hrvatskog psihološkog društva te pročelnica Sekcije za prometnu psihologiju HPD-a, u prvome dijelu razgovora govorila je uglavnom o posljedicama izrazito stresne godine iza nas i kako se s njima nositi. U nastavku donosimo još stručnih savjeta.

**Na koji način poslodavac zaposlenicima može olakšati suočavanje s teškim iskustvima koje donose takve situacije?**

Poslodavac je uveo alternativne načine rada: rad od kuće i podjelu u timove – izmjenu dolazaka na radno mjesto te rada od kuće po tjednima, čime se smanjuje mogućnost zaraze na radnome mjestu ili u sredstvima javnoga prijevoza. Bilo bi jako dobro da se uvede fleksibilno radno vrijeme zbog rasterećenja javnoga prijevoza u većim gradovima i smanjenja izloženosti virusu.

Moguće je uvesti antistresnu pauzu, koja bi podrazumijevala da se tijekom radnoga vremena uvedu dva do tri prekida u radu u trajanju od po 10 minuta tijekom kojih bi se provjetrali radni prostori, a koje bi radnici mogli iskoristiti za šetnju, tjelesnu aktivnost, antistresne vježbe kao prevenciju anksioznosti, strahova, uznemirenosti... Potrebno je, a naš poslodavac to i čini, smanjiti broj radnih sastanaka uživo te umjesto njih uvesti videosastanke.

Iznimno je važna komunikacija sa zaposlenicima. Potrebno je imenovati tijelo/osobu za upravljanje informacijama i komunikacijom prema zaposlenicima koja bi redovito informirala radnike o promjenama koje se događaju te koja bi pratila i implementirala najnovije upute i preporuke Stožera. To bi smanjivalo doživljaj neizvjesnosti te mogućnosti pojave priča i govorkanja među zaposlenicima. Vidimo



Ljiljana Mikuš

da naši poslodavci to i rade kao i to da provode još jednu dobru mjeru – postavljaju postere s pravilima ponašanja. Slikovna zdravstvena upozorenja povezana su s većom percepcijom važnosti informacija. Nekim je zaposlenicima teško prilagoditi se novome načinu rada: tijekom rada od kuće mogu osjetiti nestanak granice između privatnoga i poslovnoga života, što može rezultirati povećanim umorom i osjećajem iscrpljenosti. Vodstvo tvrtke treba prepoznati da promjene navika i ponašanja nisu jednostavne, važna je struktura dnevnoga ritma, moraju se postaviti jasna pravila za rad, mora se osigurati podrška zaposlenicima u organiziranju i planiranju zadataka, ciljeva i vremena. Potrebno je također osposobiti rukovodstvo za krizno upravljanje i upravljanje u stresnim situacijama.

**Trebamo li se suzdržavati u iskazivanju straha? Kako naš strah utječe na okolinu?**

Psihološke reakcije na potres mogu se razlikovati od osobe do osobe, ali obično uključuju stanja zbuđenosti, dezorijenta-

cije, uznemirenosti, neugode, intenzivnoga straha, nesigurnosti, neizvjesnosti i bespomoćnosti. Može se javiti osjećaj srama i krivnje zbog nekih reakcija ili postupanja ili nepostupanja u kriznoj situaciji. Problem je sa strahom taj što osim neugodnog osjećaja na osobnoj razini strah koči, zaustavlja, smanjuje razinu kognitivnoga funkcioniranja. Može doći do prostorne i vremenske dezorijentiranosti, zaboravljanja događaja, osjećaja nestvarnosti, nesposobnosti da se brinemo za sebe i druge, nesposobnosti donošenja čak i najjednostavnijih odluka. Zbog toga je važno da u kriznoj situaciji vodstvo preuzme emocionalno i psihički najstabilnija osoba kako bi strah i negativne emocije imale što manji utjecaj na donošenje odluka koje su možda i životno važne.

**Pomaže li i dijeljenje iskustava i razgovor o situaciji u kojoj smo se našli za vrijeme potresa?**

Kako bi se spriječile dugotrajne nepovoljne posljedice traumatskih iskustava, važ-



no je razgovarati. Jako je važno ispričati drugima što ste doživjeli, kako ste se osjećali, kako se sada osjećate, a također budete spremni na slušanje tuđih misli i osjećaja te na njihovo prihvaćanje bez optuživanja ili procjenjivanja. Budite povezani s partnerom, obitelji, susjedima i prijateljima. Dijelite svoje misli i osjećaje s drugima. Razgovarajte.

Nakon što sa sugovornicima podijelimo osjećaje neugode i zabrinutosti, struktura naših razgovora treba dobivati nove oblike. Ponekad se to dogodi spontano, ali je bolje da budemo svjesni činjenice kako će preoblikovanje naših misli utjecati i na to kako se osjećamo. Odbacite prazne riječi i fraze u razgovoru (»glavno da si preživio« ili »sve će biti dobro«). Razgovarajte o tome što možete učiniti da se situacija popravi ili da se štetne posljedice ne ponove, na primjer, razgovarajte o sigurnosti objekta u kojemu se nalazite, odaberite najsigurnije mjesto u kući, odredite najkraći put za izlazak iz stana ili kuće, razmislite na koji način evakuirati djecu ili slabije pokretne članove obitelji, sastavite popis neophodnih stvari u kriznoj situaciji, odredite zadatke za svakog člana obitelji... Nakon razgovora i promišljanja o tome što se sve može poduzeti kako bismo ipak osigurali neku sigurnost i u uvjetima potresa, nad kojim nemamo kontrolu, važno je i raditi, aktivirati se, postupati prema dogovorenome: premjestiti se u sigurniji dio stana/kuće, maknuti teške stvari sa polica, pripremiti potrebne stvari koje ćemo nositi ako ćemo kuću morati brzo napustiti, pozvati stručnu osobu da procijeni statiku kuće, osigurati stan ili kuću protiv potresa, označiti, obilježiti nosive zidove i najsigurnija mjesta u stanu, izbaciti nepotrebne, stare predmete iz kuće, dogovoriti popravak oštećenih dijelova, dodatno ojačati dijelove stana ili kuće koji se čine nesigurnima, dogovoriti pomoć i potrebne aktivnosti s prvim susjedima, zatražiti finansijsku pomoć i drugo.

### **Izloženi smo prekomjernoj količini informacija, pa i onih lažnih. Kako se sačuvati od viška informacija, a osigurati neophodnu razinu informiranosti?**

Informacije treba prikupljati iz pouzdanih izvora i dodatno ih provjeravati. Samo istinita i jasna informacija o tome što se događa te osjećaj da nismo prepušteni sami sebi jest ono što nas može umiriti i stabilizirati.

Vijesti i internetske portale treba gledati i slušati u dovoljnoj mjeri da budete informirani, ali ne i nepotrebno uznemireni. Budite sigurni u to da će sve vijesti koje trebate saznati stići do vas! Ne treba gledati pet informativnih emisija jednu za drugom navečer na televiziji, a prije spavanja još provjeriti informacije na društvenim mrežama. Nije vam potrebna aplikacija za praćenje potresa jer uznemirava i daje lažni osjećaj kontrole.

### **Možemo li i kako pomoći kolegi/ci na poslu? Kako se boriti s vlastitim stresom i pomoći nekome tko situaciju podnosi vidljivo teže od nas?**

Za odgovor na to pitanje mogu poslužiti (javno dostupne) smjernice dr. Gordane Kuterovac Jagodić i dr. Nataše Jokić Begić s Odsjeka za psihologiju Filozofskog fakulteta u Zagrebu :

- Ne tjerajte sebe i druge u stresu da brzo donose dugoročne odluke. Dajte sebi i njima vremena jer se u krizi ne razmišlja posve jasno. Ne optužujte se za odluke donesene u kriznoj situaciji jer one su bile donesene pod pritiskom i u najboljoj namjeri te s trenutačnim informacijama o situaciji.

- Pokušajte se prisiliti da jedete dovoljno i što kvalitetnije, ne uzimajte previše kave i alkohola koji vam dugoročno mogu štetiti. Izmjenjujte se s drugima u pružanju pomoći, ne lomite se i ne iscrpljujte do krajnjih

granica jer kriza je dugoročnija i treba štediti snagu.

- Kada su ljudi u kriznoj situaciji, praktična pomoć je vrlo važna (pričuvati dijete, nabaviti lijek, donijeti namirnice). Ne sramite se zatražiti pomoć; mnogima će biti drago da vam je pruže jer tako im pomažete jer imaju osjećaj da čine nešto za vas. Ipak, sami obavite ono što možete, ne padajte u bespomoćnost. Kada nudite pomoć drugima, nudite je i više puta, ali dopustite osobi da je i odbije jer je važno da ljudi vrate osjećaj kontrole i samoučinkovitosti nakon krize.

- Strukturirajte dan što je više moguće; neka se otprilike zna kada su obroci i kada se što radi. Vratit ćete osjećaje kontrole.

- Kadgod se sjetite, nekoliko puta duboko udahnite i izdahnite. Time ćete tijelu dati signal da se može smiriti.

- Sjetite se i recite si više puta na dan: »I ovo će proći«.



# SJAT ĆE TI IME ZA VELIKE ČINE

PIŠE: Renata Veličan

FOTO: arhiva HŽM-a

**S**trossmayerova galerija starih majstora Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pripremila je sredinom siječnja ove godine virtualnu izložbu »Sjat će ti ime za velike čine: biskup Strossmayer na svečanosti otvorenja Galerije slika i posvećenja Akademijine palače 1884. godine«.

Virtualna izložba »Sjat će ti ime za velike čine« ocrtava tijekom višednevnih svečanosti kojima je u studenome 1884. obilježeno posvećenje Akademijine palače i otvorenje njezine galerije slika kao i niz zanimljivih okolnosti koje su im prethodile.

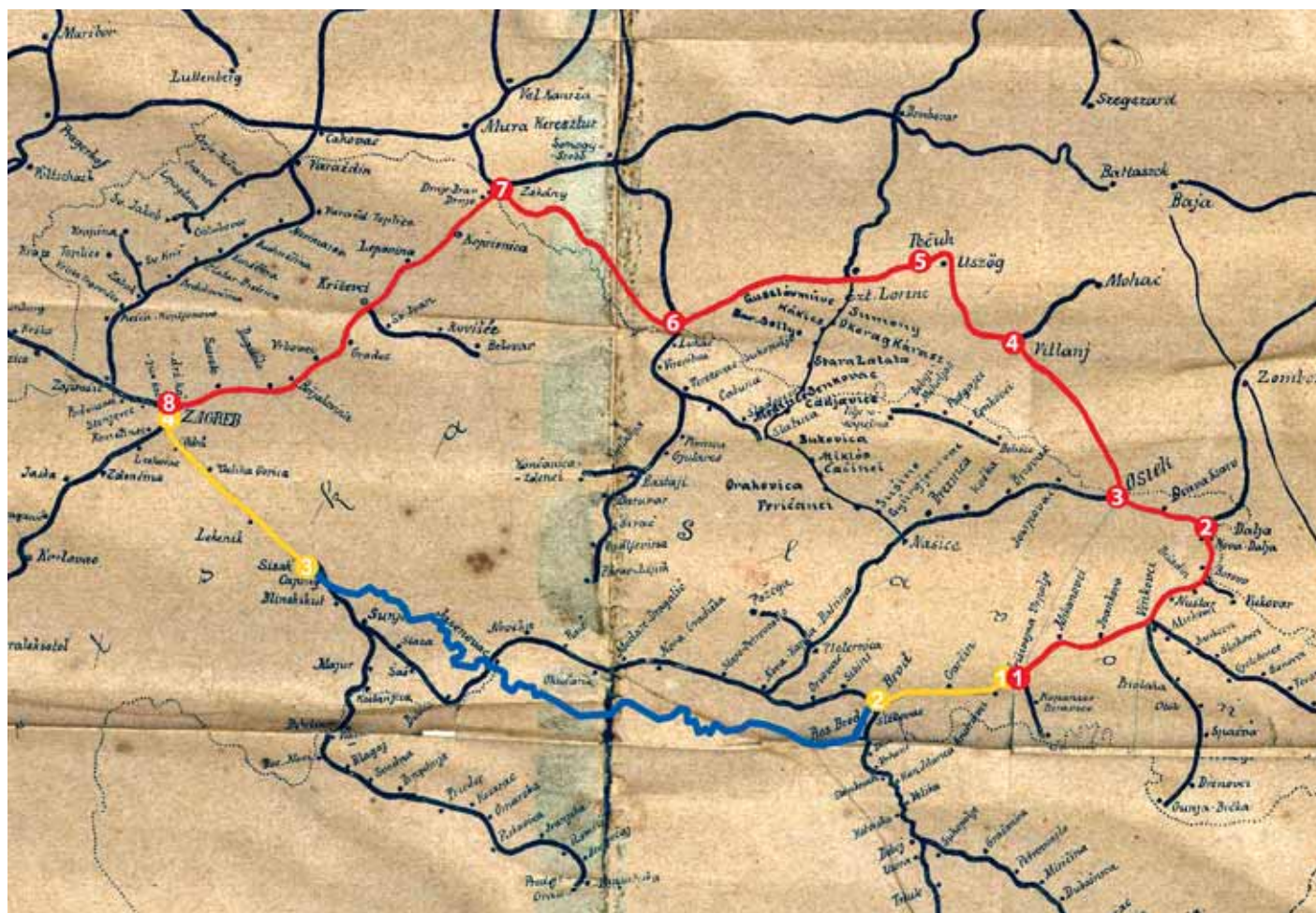
Izložba nas vodi kroz nekoliko poglavlja odnosno tematskih cjelina među kojima je prva »Povijest utemeljenja Galerije i gradnje Akademijine palače«. Potom slijede »Akademija i veliki zagrebački potres 1880. godine«, kao aktualna cjelina o Velikome zagrebačkom potresu te o njegovim posljedicama za grad i novosagrađenu Akademijinu palaču, »Doprema umjetnina iz Đakova u ljeto 1883. godine« i »Strossmayerov dolazak u Zagreb na svečanost otvorenja«. Dva poglavlja u kojima je ispričana priča o putovanju Strossmayerovih umjetnina vlakom iz Đakova, koji u to vrijeme još nije bio željeznicom povezan ni s Osijekom ni sa Zagrebom, u Zagreb, te o putovanju vlakom i riječnim parobrodom Izidora Kršnjavog, slikara i prvoga hrvatskog povjesničara umjetnosti, i dolasku biskupa Josipa Jurja Strossmayera vlakom u Zagreb na svečanost otvorenja Galerije: »Vlak je na Južni kolodvor – do izgradnje Državnog (danas Glavnog) kolodvora, 1892. godine, središnji zagrebački kolodvor – gdje je biskupa čekalo nekoliko tisuća građana, stigao oko deset i tri deset sati. Doček nije upriličen na peronu već ispred cvijećem i sagovima ukrašenog paviljona koji je podignut ispred kolodvorske zgrade«. Bio je to kraj 19. stoljeća koji su obilježili počeci razvoja pružne mreže u Hrvatskoj. Poglavlja posvećena danima svečanosti slijede na kraju izložbe.



Trg N. Šubića Zrinjskog, oko 1910. godine

Rođen 4. veljače prije 206 godina biskup Josip Juraj Strossmayer u rodnome gradu Osijeku završio je osnovnu školu i šest razreda srednje škole. Nakon boravka u đakovačkome sjemeništu i ispita zrelosti upućen je na studij Sveučilišta u Pešti, gdje je 1834. stekao naslov doktora filozofije. Na Bečkome sveučilištu u lipnju 1842. promaknut je u doktora bogoslovnih znanosti. Od 1844. predavao je matematiku i prirodne znanosti u đakovačkome sjemenišnom liceju. Biskupom s rezidencijom u Đakovu bio je imenovan 18. studenoga 1849. na prijedlog bana Josipa Jelačića, a ustoličen 8. rujna 1850. Od samih početaka svu pozornost usmjeravao je prema utemeljenju Akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu te je za potrebe njezina osnutka darovao 40 000 forinti, a na kraju je ta svota iznosila i više od 60 000 forinti. Zahvaljujući nizu raznih aktivnosti, inicijativa i potpora u modernoj hrvatskoj povijesti bio je jedan od najpoznatijih Hrvata u svijetu, inicijator i pokrovitelj najvažnijih kulturno-prosvjetnih i znanstvenih projekata. Novčano je potpomagao Zavod sv. Je-

ronima u Rimu, pomogao je u osnivanju Više gimnazije u Osijeku, u osnivanju Kongregacije svetih anđela čuvara sestara dominikanki, u gradnji njihova samostana u Korčuli i u osnivanju tiskare na Cetinju i Matice slovenske. Za potrebe osnivanja modernoga sveučilišta u Zagrebu 1866. darovao je 50 000 forinti i iste godine počeo gradnju katedrale u Đakovu. Po završetku gradnje palače, danas Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, za potrebe utemeljenja Galerije 1884. darovao je svoju privatnu zbirku slika. Njegova nesebičnost u pomaganju ogleđa se i u činjenici da je 1900. darovao 200 kruna za unutrašnje uređenje i opremanje crkve sv. Martina u Dugome Selu, koju je gradio Hermann Bollé, jer zbog nedostatka financijskih sredstava nije mogla biti posvećena na dan zaštitnika župe. Veliku ulogu imao je i u životu Marije Jurić Zagorke, kojoj je na poseban način pomogao u životnoj borbi za društvo u kojemu će muškarci i žene imati ista prava. Umro je u 90. godini 8. travnja 1905. u Đakovu. Raznovrsna građa za izložbu prikupljena



Karta austrougarske željezničke mreže s početka 20. stoljeća

je iz baštinskih ustanova i od privatnih imatelja. Hrvatski željeznički muzej s ponosom ističe kako je jedna od dvadesetak odabranih baštinskih ustanova koja je svojom građom pridonijela realizaciji te iznimno vrijedne i zanimljive virtualne izložbe, koja u okolnostima pandemije i posljedica potresa obogaćuje spoznaje i otvara pogled u uvijek posebno lijep i drugačiji svijet kulture i umjetnosti. Uz multimedijску prezentaciju sadržaja atraktivnosti virtualne izložbe pridonosi i funkcionalnost interaktivnosti. Autorice virtualne izložbe su Indira Šamec Flaschar i Ivana Gržina. Izložba je ostvarena uz financijsku potporu Zaklade Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti te Grada Zagreba – Gradskog ureda za kulturu, dok je partner u pripremi bio Hrvatski državni arhiv. Iz Strossmayerove galerije pozivaju nas »na izložbu kroz koju je moguće sudjelovati u veličanstvenom događaju kojim je Zagreb izašao iz traume Velikog pot-

resa koji ga je pogodio na isti datum četiri godine ranije i postao scenografija za veličanstvenu proslavu kojom je Strossmayerova galerija poklonjena voljenoj domovini«.

Veličanstvena svečanost otvorenja Strossmayerove galerije bilo je događanje koji je danas dugotrajnim i temeljitim istraživanjima detaljno rekonstruirano u virtualnome svijetu. S velikom pozornošću i ljubavlju pripremana svečanost otvorenja bila je puna političkih gesti pažljivo odvađanih, odabranih pamtljivih govora, memorabilija i rituala. Bilo je to i događanje kojim je »Zagreb simbolički prešao iz potresom preoblikovana srednjoeuropskog grada u važnu kulturnu metropolu«. Vjerujemo da će sva željena i lijepa preoblikovanja biti ostvarena i nakon svih potresa koji su tijekom 2020. protresli Hrvatsku.

U tako velikome i važnome događanju za Zagreb i Hrvatsku posebno mjesto i ulogu imala je i željeznica. Uz riječi Josipa Jurja

Strossmayera o nužnosti poštovanja i sklonosti naroda prema znanosti i umjetnosti koje je izrekao tijekom svečane sjednice na dan otvorenja Galerije pozivamo vas da, u očekivanju njezine engleske inačice, virtualnu izložbu pogledate na poveznici <https://sgallery.hazu.hr/izlozba/svecanost-otvorenja-1884/>: »Znanost je najljepši ures svakoga naroda, ona mu je obilni izvor svake snage i svake obrane. Znanost je paru prisilila, da nas brzinom vjetra od jednoga na drugo mjesto prenaša; po znanosti se bičem i brzinom munje s jednoga kraja svijeta s drugim dogovaramo. Znanost brda probija i u glatke putove pretvara. Znanost je u ovo naše doba Sredozemno s Indijskim morem spojila, a uskoro će Tihi sa Atlantičkim oceanom spojiti. U zao čas narodu, koji ne zna znanost i umjetnost cijeniti, koji ne zna u štovanju i ljubavi pravim učenicima i umjetnicima prvo i odlično mjesto ustupiti. Taki narod propada, gine i izumire«.

## »NOSTALGIČNA ŽELJA DA OSTAVIM PISANI TRAG...«

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: arhiva Zvonka Ćurka

**U** izreku »Jednom željezničar, uvijek željezničar« uvjerila sam se tisućama puta, a posljednji put u slučaju Zvonka Ćurka, umirovljenoga željezničara iz Osijeka. Iako je već gotovo deset godina u mirovini, Zvonko ne miruje: istražuje povijest, vodi Klub željezničkih umirovljenika, organizira izložbe i predavanja za djecu, piše novinske članke, a ovih dana iz tiska je izašla i njegova šesta knjiga »150 godina željeznice u Osijeku i OBŽ, 1870. – 2020.«.

Otkako je otišao u mirovinu, Zvonko Ćurak izdao je dvije putopisne knjige »Vlakom po Danskoj« i »Vlakom po Njemačkoj« (2016.) te tri knjige vezane uz željezničku povijest. Godine 2013. izdao je knjigu istinitih željezničkih anegdota »Druga strana kolosijeka« i »Slavonsko-podravške željeznice«, a 2015. »Bosanske uskotračne željeznice«. Njegova šesta knjiga, čiji su suizdavači Centar za kulturu Beli Manstir i Klub željezničkih umirovljenika Osijek, tiskana je u Željezničkoj tiskari, a cijeli projekt poduprlo je desetak sponzora od malih slavonskih općina preko udruge branitelja do željezničarskih sindikata. U prošloj, »godini korone« bio je pravi poduhvat tiskati takvu knjigu. Kako je sam autor u uvodu naveo, »... ova knjiga nema dokumentarnu vrijednost i nije nastala na temelju dubljih znanstvenih i arhivskih istraživanja...«, već je »...nostalgična želja da ostavim pisani trag o povijesti željeznice u Hrvatskoj, s naglaskom na Osječko-baranjsku županiju«.

Knjiga ima 176 stranica i u tridesetak poglavlja mogu se naći osnovne informacije o počecima željeznice u svijetu, gradnji pruga u Hrvatskoj, parnoj vuči, uskotračnim željeznicama, željezničkim mostovima i sličnome. Najviše je prostora posvećeno željeznicama u Slavoniji, kako je i naznačeno u naslovu. Knjiga je bogato ilustrirana starim razglednicama i fotografijama iz obiteljske arhive i arhive Ćurkavih prijatelja.



Naslovnica knjige

U knjizi se mogu vidjeti i fotografije nekih kolodvora kojih više nema, na primjer, Sarvaša i Vukovara, što će biti zanimljivo mlađemu čitateljstvu.

O tome kako je unatoč pandemiji koronavirusa uspio izdati knjigu Ćurak je rekao:

— Knjiga je dio programa koji je Klub željezničkih umirovljenika pripremio prošle godine u povodu obilježavanja 150 godina dolaska prvoga vlaka u Osijek. Za realizaciju tražili smo potporu hrvatskih željeznica,

grada Osijeka i Osječko-baranjske županije, ali sve potpore bile su obustavljene zbog pandemije koronavirusa. Sredstvima Kluba i skromnim donacijama uspjeli smo realizirati dio plana, i to izložbu muzejskih predmeta u osječkom kolodvoru te izdavanje knjige »150 godina željeznice u Osijeku i OBŽ«.

O dojmovima čitatelja rekao je:

— Knjigu su izvrsno primili umirovljeni i ak-



Zvonko Ćurak u odori s početka 20. stoljeća



Kolodvor Vukovar

tivni željezničari, ljubitelji željeznice te građani starije generacije koji su osvježili uspomene iz svoje mladosti, ali i mladi se zanimaju za nju jer iz nje mogu dosta naučiti o ulozi željeznice i njezinu doprinosu razvoju grada Osijeka.

Knjiga se može kupiti u Klubu željezničkih umirovljenika Osijek. Nadam se da će i željezničke tvrtke kupiti koji primjerak, barem nekoliko za stručnu knjižnicu.

O planovima Kluba željezničkih umirovljenika u Osijeku u ovoj godini Ćurak je rekao:

„I ove godine imamo puno posla. U povodu Dana hrvatskih željeznica, 5. listopada, planiramo postaviti izložbu maketa lokomotiva i vagona te malih željeznica koje su izradili naši članovi. Također, prošlogodišnja izložba o 150 godina željeznice u Osijeku imala je izvrstan medijski odjek pa se za nju zainteresiralo i Ministarstvo kulture, koje je najavilo stručnu i financijsku pomoć. Predložili su nam da napravimo kataloški popis svih tristotinjak predmeta, što uskoro počinjemo raditi.



Kolodvor Sarvaš

Inače, većinu sam predmeta sâm prikupio i sačuvao, a zahvaljujem i onima koji su, ponukani mojim primjerom, svojim donacijama obogatili njezinu vrijednost. Želio bih zbirku ustupiti željeznici i gradu Osijeku kao početak nekoga budućeg željezničkog muzeja.

Također, Klub i osječki željezničari nisu odustali od postavljanja parne spomen-lo-

komotive serije 51-014 uz kolodvorsku zgradu. Inicijativa je stara deset godina i trebala je biti realizirana u prošloj godini, u povodu 150. obljetnice, ali sve je obustavljeno zbog epidemije i spora oko lokacije. Lokomotiva se nalazi u neadekvatnoj hali i ako se uskoro nešto ne poduzme, bit će uništena, na žalost željezničara i građana Osijeka.

## TRI »ZLATNA STUDIJA« PREDSTAVI O ŽELJEZNICI

PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: Damir Krajač/Cropix



Zdenko Rečić, ravnatelj GK-a iz Vinkovaca, prima nagradu na najbolju kazališnu predstavu u 2020.

**S**tručni žiri i publika Slavoniji su dodijelili tri nagrade »Zlatni studio«, koja se dodjeljuje u veljači svake godine. Sve tri vezane su uz kazališnu predstavu »Štajga« Gradskog kazališta »Joza Ivakić« iz Vinkovaca. Jedan »Zlatni studio« dodijeljen je kazališnoj predstavi nastaloj prema istoimenome romanu istaknute književnice Ivane Šojat iz Osijeka, Osječaninu Miroslavu Čabraji za najbolju mušku ulogu koju je ostvario upravo u toj predstavi, dok je najboljim »novim licem u kazalištu i na filmu« proglašena Matea Marušić, koja je također odigrala ulogu u toj predstavi. »Velika je to stvar«, rekao je osječki glumac Čabraja i nastavio: »Napokon ovako jedna velika nagrada da ode u Slavoniju, nakon Mije Dimšić«.

Gradsko kazalište »Joza Ivakić« iz Vinkovaca novu je 2020. počelo pretpremijerom predstave »Štajga« u dramatisaciji i režiji Jasmina Novljakovića. To je priča o željezničarima i vinkovačkome kolodvoru, jednome od simbola Vinkovaca, znanome u Vinkovcima i regiji pod nazivom »Štajga«.

U predstavi su željezničari predstavljeni kroz situacije koje oni proživljavaju na poslu, kroz ono nešto sakriveno, što putnici ne vide. – rekao je na pretpremijeri ravnatelj vinkovačkoga Gradskog kazališta »Joza Ivakić« Zdenko Rečić, koji je predstavu najavio kao »najvinkovačkiju«. Vinkovačko-osječka glumačka postava oduševila je publiku, koja ih je sa scene ispratila gro-

moglasnim pljeskom.

U nominaciji za najbolju kazališnu predstavu »Štajga« je bila u finalu zajedno s predstavama Gavelle iz Zagreba i HNK-a iz Splita.

Nama je bila izuzetna čast biti u društvu takvih kazališta, ponajboljih, ako ne i najboljih dramskih i nacionalnih kazališta u Hrvatskoj. – rekao je na dodjeli »Zlatnog studija« ravnatelj kazališta Rečić.

Dodao je to da ove nagrade posvećuje svim bivšim, sadašnjim i budućim željezničarima i njihovim obiteljima:

Ovo je zajednički uspjeh svih u procesu

stvaranja predstave, od Ivane Šojat preko redatelja Jasmina Novljakovića na čelu izvrvnoga autorskog tima do cijeloga glumačkog ansambla, koji je napravio izvršnu predstavu, koji su na taj način dali podlogu stručnome žiriju »Zlatnog studija« i »Jutarnjem listu« da nas nominiraju, a čitatelji da nas nagrade.

Ovo je prvi put da su nominirani kazalište/predstava, glumac i novo kazališno lice/glumica iz Slavonije i da su svi dobili nagradu. Ovo je i prvi put da je vinkovačko kazalište dobilo nagradu »Zlatni studio« u kategoriji kazališta te da je jedno kazalište sa svojom predstavom i glumačkim ansamblom dobilo tri »Zlatna studija«. Osim toga na ovogodišnjoj dodjeli nagrada u Slavoniju je otišlo i najviše nominacija i nagrada u svim kategorijama.

Osvojena tri »Zlatna studija« ne bi bila moguća bez partnera koji su nas podržavali i pomagali u ovome projektu, a to su HŽ Infrastruktura i Grad Vinkovci. Zato još jednom zahvaljujem HŽ Infrastrukтури na velikoj pomoći, našim Vinkovčanima koji su potegnuli. Hvala i svima koji su iz svojega djelokruga rada pomogli u realizaciji ove predstave. Imamo velike planove s predstavom, no to, naravno, ovisi o epidemiološkoj situaciji. U travnju idemo s još jednom predstavom za naše Vinkovčane u našem kazalištu, idemo na Marulove dane u Split, na Krležine dane u Osijek, prijavili smo se na Dane satire u Kerempuhu u Zagrebu, a uskoro iz tiska izlazi roman Ivane Šojat »Štajga«. – rekao nam je ravnatelj Rečić.

Roman Ivane Šojat, nagrađivane književnice u zemlji i inozemstvu, posvećen je životnoj priči njezina djeda, željezničara, rodnome gradu njezina oca i svim željezničarskim obiteljima kojih je u Vinkovcima i u regiji kroz dugu željezničku povijest bilo na tisuće. Povodom dodjele nagrada »Zlatni studio« književnica Šojat napisala je na društvenim mrežama:

Velika je ta moja Slavonija, prostrana dušom, bogata pričama, bremenita poviješću kao i svako raskrižje kojim su narodi pristizali i miješali se malo u spokoj zajedništva, malo u krvave razdore rata. A Vinkovci, oni su uvijek bili raskrižje, prostor

na kojemu je dovoljno malo dublje zabiti ašov, da bi se iskopali tragovi kakva rimskog cara, avarskog konjanika ili naušnice gospe iz vremena prije Krista koja je zbog neke nama neznane tuge odlučila skočiti na dnu bunara... Oni koji vele da su Slavonci mutavi (ima i takvih), takvi ne znaju da Slavonci vrijedno rade i šute dok

im ne prekipi... Neću duljiti, niti se prenemagati, nego ću od srca zahvaliti svima koji su svojim glasom doprinijeli da »Štajga«, moja »Štajga«, »Štajga« vinkovačkog Gradskog kazališta »Joza Ivakić«, »Štajga« sjajnog redatelja Jasmina Novljakovića bude ovjenčana nagradom »Zlatni studio«.



Miroslav Čabraja – nagrada za mušku kazališnu ulogu



Matea Marušić – nagrada za novo lice u kazalištu i na filmu

# FINANCIJSKE POSLJEDICE PANDEMIJE

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić



Putnički prekogranični prijevoz trpi ogromne gubitke uzrokovane pandemijom i ne zna se kada bi mogao biti normaliziran.

**P**andemija koronavirusa i željeznici je uzrokovala nebrojene poteškoće, a njih su nizom odredbi i prijedloga pokušala umanjiti tijela Europske unije.

Prema podacima koje je prikupilo udruženje CER, željeznice u Europskoj uniji su u 2020. izgubile ukupno 26 milijardi eura prihoda kao rezultat pandemije koronavirusa. Od 27 država članica Europske unije, 25 ih ima željezničke mreže. Željeznicu nemaju Malta i Cipar.

Prema podacima CER-a, pandemija i njezine posljedice puno su jače pogodile putnički prijevoz; teretni je prijevoz u određenoj mjeri uspio ublažiti gubitke u drugoj polovini 2020. U putničkome prijevozu se

situacija nakon kratkog oporavka tijekom ljeta ponovno počela pogoršavati u jesen 2020., a u prosincu je pad njihova prihoda iznosio rekordnih 50 posto.

Vijeće EU-a pozvalo je 23. listopada 2020. Europsku komisiju da brzo izradi krizni plan za pomoć teretnome željezničkom sektoru zbog posljedica pandemije. U zaključcima Vijeće je navelo to da plan treba uključivati mjere koordinacije na EU-ovoj razini i jasne smjernice za održavanje prekograničnih teretnih ruta duž TEN-T koridora i drugih važnih relacija, za omogućavanje slobodnoga kretanja radnika u prometu uz zaštitu njihova zdravlja i sigurnosti, za pripremu smjernica i alata (uz poštovanje trenutanih pozitivnih praksi) ka-

ko bi se ojačala otpornost sektora na nepredvidive i teško predvidive situacije te za uspostavljanje koherentnoga regulatornog okvira koji će se primjenjivati ako se eventualno ponovno pojave nove krizne situacije poput pandemije.

Vijeće je sugeriralo Komisiji da, prema potrebi, proširi plan i na nepredviđene situacije u sektoru putničkoga prijevoza i u prijevozu općenito. Također je pozvalo Komisiju da razvije poseban pravni okvir za privremene državne potpore koji bi državama članicama omogućio da brzo djeluju kako bi podržale prometni sektor u kriznim situacijama.

Pozdravljajući poziv Vijeća, ERFA (*European Rail Freight Association* / Europsko





Teretni željeznički prijevoz oporavlja se od posljedica pandemije, no još mu uvijek niz epidemioloških prepreka stvara goleme poteškoće.

udruženje željezničkih prijevoznika) istaknula je to da će »teretni željeznički prijevoz koji dobro funkcionira biti presudan za postizanje ciljeva Zelenog sporazuma o smanjenju emisija štetnih i stakleničkih plinova«. Složivši se da TEN-T koridori i druge važne prekogranične željezničke teretne relacije trebaju biti stalno operativne, ERFA je istaknula to da je »prijevoz tereta sustavno važan za našu zajednicu i naše opskrbe lance« te da je za »opskrbe lance slobodno kretanje radnika u transportu neophodno«. Nadajući se da će Komisija uzeti u obzir lekcije naučene tijekom pandemije u svojim budućim zakonodavnim inicijativama, »posebno u pogledu točnosti i pouzdanosti teretnih željezničkih usluga«, ERFA je dodala to da »svi programi potpore moraju biti pošteni, transparentni i nediskriminirajući«.

Tijekom trenutačne krize željeznica je pokazala svoju otpornost i sposobnost pružanja usluge pouzdanoga i sigurnoga teretnog prijevoza. Zato možemo samo po-

zdraviti to što je Vijeće istaknulo ulogu željeznice u budućem planiranju nepredviđenih okolnosti. – rekao je tadašnji izvršni direktor CER-a Libor Lochman.

Propis kojim se državama članicama Europske unije dopušta smanjenje ili odgađanje naplate naknada za pristup infrastrukturi kako bi se pružila potpora željezničkome sektoru koji je pretrpio gubitke u pandemiji koronavirusa službeno su usvojili Vijeće Europske unije i Europski parlament. U uredbi 2020/1429 objavljenoj 7. listopada 2020. navedeno je to da je izbijanje pandemije koronavirusa izazvalo nagli pad potražnje za uslugama željeznikoga prijevoza i da je imalo ozbiljan utjecaj na željezničke prijevoznike od početka ožujka. U uredbi se dalje navodi to da je pandemija prijevoznike suočila sa znatnim problemima s likvidnošću i s velikim gubicima, a u nekim slučajevima donijela je i izravan rizik od nesolventnosti.

Kako bi pružila izvanrednu financijsku pot-

poru željezničkome sektoru na transparentnoj i nediskriminacijskoj osnovi, Europska komisija predložila je to da upravitelji infrastrukture trebaju biti ovlašteni smanjiti, odreći se ili odgoditi naplatu naknada za pristup infrastrukturi koje su propisane Direktivom 2012/34 i uspostavljanjem jedinstvenoga europskog željezničkog prostora.

U normalnim uvjetima naknade za pristup infrastrukturi za putničke i teretne prijevoznike ne bi trebale pasti ispod razine troškova koji su izravno nastali kao rezultat rada željezničkih prijevoznika. Upravitelji infrastrukture također mogu naplaćivati dodatne naknade za profitabilne segmente tržišta ili za rezervaciju trasa kako bi optimizirali korištenje kapaciteta, što u uvjetima pandemije također može stvarati poteškoće željezničkim prijevoznicima. S obzirom na to da bi odricanje od naknada rezultiralo gubicima za vlasnike i upravitelje željezničkom infrastrukturom, uredba predviđa i to da ih vlade država članica moraju nadoknaditi do kraja 2021.

# PREDSTAVLJEN PROJEKT NOVIH MOTORNIH VAGONA ZA PILATUS BAHN

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**D**ana 2. veljače Pilatus Bahn, prijevoznik na najstrmijoj željezničkoj pruzi na svijetu, predstavio je projekt novih motornih vagona, čija je vrijednost procijenjena na 55 milijuna švicarskih franaka.

Od ljeta 2023. osam novih putničkih vagona i jedan teretni motorni vagon prevozi će putnike i teret 4,62 kilometra dugom prugom kolosiječne širine 800 mm i opremljenom zupčaničkim sustavom Locher. Visinska razlika između početne i završne postaje iznosi 1635 metara, a maksimalan nagib nevjerojatnih 480 promila!

Novi motorni vagoni opremljeni su panoramskim prozorima, a dizajnirao ih je Küchler Design. Vagone će proizvesti tvrtka Stadler Rail. Inovativan sustav upravljanja razvila je švicarska tvrtka Actemium LeitTec posebno za Pilatus Bahn. Novi motorni vagoni omogućit će provođenje taktinoga voznog reda pa će od 2023. vlakovi od postaje Alpnachstad do Pilatus Kulma voziti svakih 30 minuta.



Gornja postaja pruge Pilatus Bahn nalazi se na nadmorskoj visini od 2073 metra

Nova će vozila biti znatno tiša i zahvaljujući regenerativnome kočenju, što će prilikom vožnje nizbrdo smanjiti potrošnju električne energije najmanje 30 posto. Ulaga-

nje Pilatus Bahn financira uglavnom vlastitim sredstvima. Vožnja uzbrdo u novim vagonima trajat će 19 minuta (sada traje 30 minuta), a njihova maksimalna brzina



Novi panoramski motorni vagon Pilatus Bahna



Početna postaja Alpnachstad nalazi se uz jezero Vierwaldstättersee



Pogled iz vlaka prema Alpnachstadu

pri kretanju uzbrdo iznositi će 15 km/h (sada iznosi 12 km/h). Vožnja nizbrdo trajat će 28 minuta (sada traje 40 minuta), a maksimalna brzina pri kretanju nizbrdo iznositi će 12 km/h (sada iznosi 9 km/h). Putnički kapacitet novih motornih vagona mase 18 tona je 48 putnika, a snaga iznosi 154 kW.

Novi projekt motornih vagona predstavili su predsjednik Upravnoga odbora Pilatus Bahna Bruno Thürig i izvršni direktor Godi Koch.

„Želimo imati prvoklasna, moderna vozila koja će vrhunski proizvođači proizvesti od visokokvalitetnoga materijala. Putnicima želimo pružiti vrhunsko iskustvo putovanja u planine u kombinaciji s vrhunskom sigurnošću. – rekao je Godi Koch promovirajući projekt.

Također, početna postaja pruge u Alpnachstadu modernizirala bi se dodavanjem drugoga kolosijeka, a zahvaljujući tome putnici bi mogli istodobno ulaziti u više vlako-

va bez manevriranja. Jedinstveni sustav zupčanice koji su Eduard Locher i njegov tim koncipirali i proizveli prije više od 130 godina do danas nije znatnije istrošen pa

će prilikom rekonstrukcije infrastrukture biti minimalno moderniziran.

Zahvaljujući novome dizalu i proširenoj čekaonici, planinska postaja Pilatus Kulm udovoljavat će najnovijim švicarskim standardima za javni prijevoz prilagođen osobama s invaliditetom. Novi će vagoni zamijeniti stara vozila Bhe 1/2, koja je proizvela švicarska tvrtka SLM 1937.

„Zamjena starih vozila novima važna je kako bismo našim putnicima zajamčili sigurno putovanje do Pilatusa i u budućnosti. – objasnio je Godi Koch.

Građevinski radovi, pažljivo prilagođeni osjetljivome alpskom planinskom okolišu, počeli su 9. studenoga 2020. Stadler Rail isporučit će prve nove motorne vagona u ljeto 2021. Prema planovima, svi radovi na modernizaciji infrastrukture bit će završeni u svibnju 2023. i do tada će već biti u upotrebi svih osam novih motornih vagona. Pilatus Bahn vlakove od Alpnachstada i Pilatus Kulma vozi isključivo u ljetnoj sezoni, točnije od svibnja do studenoga.



Pruga Pilatus Bahna ima i nekoliko kraćih tunela, od kojih je najdulji Oberer Spycher, dug 97 metara

# NAPULJ I POMPEJI

PIŠE: Avenka Butković  
FOTO: Avenka Butković

**N**a samome jugu Italije, u podnožju ugasloga Vezuva, nalaze se sačuvani relikti antičkoga grada Pompeja. Arheološka iskapanja Pompeja počela su 1748. i traju do danas. Do sada iskopan je gotovo cijeli grad sa zidinama i kulom. Arheološko je nalazište od 2012. dio Velikog projekta za očuvanje Pompeja, koji su zajednički osmislili arheolozi i konzervatorski stručnjaci, a znatna financijska sredstva osigurali su Europska unija i Republika Italija u svrhu očuvanja toga iznimno važnoga arheološkog lokaliteta koji je uvršten na prvi UNESCO-ov popis svjetske kulturne baštine.

Tijekom konzervatorskih radova otkriveno je nekoliko fresaka, na primjer, freska na kojoj se nalazi portret Narcisa koji se ogleda u jezeru i prikaz grčkog boga Zeusa, prerušenoga u labuda, kako zavodi spartansku kraljicu Ledu.

Arheolozi su tijekom novih iskapanja 2019. otkrili bogato oslikanu uličnu zalagajnicu ili termopolij (*thermopolium*) na prostoru između Ulice srebrnog pira i Balkonske ulice. Pult termopolija oslikan je animalističkim prikazima patki, pijevca i psa koji više sliče na ponudu hrane s jelovnika. Rimljani su običavali objedovati izvan svojega doma. Ako u ova čudnovata vremena odlučite putovati u Pompeje, sigurno ćete vidjeti i termopolij. Arheološka se istraživanja nastavljaju jer Pompeji još uvijek nisu iskopani u cijelosti. Prekrasne freske, čudesni mozaici i bestidni grafiti tek su djelići kulturnih i povijesnih otkrića tijekom velikoga istraživanja Pompeja posljednjih sedamdesetak godina.

Talijanski sjever i jug razlikuju se povijesno, kulturološki i jezično. Krenete li od Napulja, najvećega i najpoznatijega talijanskoga grada, južnije prema Tirenskomu moru, uočite sve dublje različitosti u običajima, izgledu i ponašanju ljudi koji ondje žive.

Na ulicama Napulja stalno se osjeća neka čudna živahnost. Gradsku vrevu pojača-



vaju zvuci sirena nervoznih vozača automobila i glasni razgovori slučajnih prolaznika koji žestoko gestikuliraju rukama. Najdraže prijevozno sredstvo svih Talijana bila je i ostala kulturna vespa.

Arhitektonski, Napulj čine stara gradska jezgra, koja djeluje pomalo otužno i zapušteno, i raskošno interpolirani neboderi od stakla i čelika. Tržnice su posebna mjesta na kojima svatko pokušava nešto prodati i zaraditi; prodaje se sve od prastarih talijanskih kancona do kućnih ljubimaca. Ulice su pune malih dućana s robom koja se prodaje po prihvatljivim cijenama.

Od Napulja do Pompeja može se putovati nacionalnim i privatnim željezničkim prijevoznicima. Putujete li nacionalnim željezničkim prijevoznikom Trenitalia, koji polazi iz kolodvora Piazza Garibaldi, vožnja do kolodvora Pompei trajat će 37 minuta. Potom do arheološkoga nalazišta morate hodati kroz gradić od sedam do deset minuta, no možete zastati u nekoj od brojnih taverni, pizzerija i slastičarnica te se okrijepiti. Privatni željeznički prijevoznik Circumvesuviana vozi izravno do samoga ar-

heološkog lokaliteta u podnožju Vezuva, odnosno do kolodvora Pompei Scavi. Cijena prijevozne karte jest veća, ali usluga prijevoza nije bolja.

Pompeji su smješteni na samome ušću rijeke Sarno. Osnovao ih je italsko pleme Oskanaca, potom su ih preuzeli Etrušćani i Grci, a Samničani su ih arhitektonski uređili u obliku strogih geometrijskih površina koje su odvojene prolazima odnosno ulicama. Sinergija raznih utjecaja vidljiva je u uređivanju trgova, zgrada i javnih kupelji. Pompeji su svoju graditeljsku i kulturološku renesansu proživjeli pod rimskom upravom *Colonia Cornelia Veneria Pompeianorum*.

Ondašnji stanovnici Pompeja nisu znali da se nalaze na vrlo trusnome području koje su mogli zahvatiti potresi i vulkanske erupcije. Tijekom 63. i 64., nakon prvoga potresa, Pompeji su bili obnovljeni i iznova sagrađeni, no ne zadugo. Ugasli vulkan Vezuv iznenada je erupirao 24. kolovoza 79., a stanovnike zasuo vrućom lavom. Siva mumificirana tijela žena, muškaraca i djece prekrivena pepelom nala-



ze se u staklenome sarkofagu u javnoj kupelji, na istom mjestu na kojemu su se nalazila u trenutku erupcije. Nakon erupcije grad je pomaknut iz trusnoga područja i polako je zamro.

Grad se iznova počeo buditi u 18. stoljeću, kada su počela arheološka istraživanja koja traju do danas jer trećina područja na kojemu se nalaze Pompeji nije još iskopana. Arhitekt Fontana prvi je zabilježio rezultate istraživanja kada je bilo iskopano nekoliko raskošno dekoriranih zgrada. U sljedećim stoljećima iskopan je cijeli grad sa zidinama. Sustav navodnjavanja sastojao se od mrežnoga cjevovoda kojim

su se privatne kuće, javne kupelji, fontane i tvornica u okolici Pompeja opskrbljivali vodom.

Unutar zidina nalaze se trgovi s hramovima, vijećnicama i bazilikama te gradske četvrti s popločanim ulicama kao što su Ulica Abbodanza, Ulica Stabia i Ulica Nola. Gradske četvrti imale su javnu kupelj, amfiteatar, teatar, javnu kuću, cisternu, dućane i privatne kuće raskošno uređenih interijera poput Kuće fauna, Kuće Salustijeve, Kuće Vetijevaca i Kuće tragičnog pjesnika.

Amfiteatar je ovalnoga oblika i sagrađen na tri razine. U skladu s ondašnjim ugle-

dom i važnošću uzvanika na prvoj razini sjedile su najuglednije rimske obitelji, na drugoj rimski patriciji, a na trećoj žene i djeca. Svi drugi gledatelji ostajali su izvan arene. Najposjećenije su bile gladijatorske igre u kojima su se borili robovi gladijatori s lavovima ili nekom drugom vrstom zvijeri. Ili bi lav rastrgao i pojeo roba ili bi rob postao slobodan.

Rimljani su se osobito voljeli kupati u javnim kupeljima, a potom su se mazali ljevakovitim pomadama. Stabijske terme imale su prostor za mlako kupanje (*tepidarium*) i bazen s kupolom za hladno kupanje (*frigidarium*).

»Kupanje, vino i žene nam truju tijela, ali te tri stvari i jesu život« napis je u jednoj privatnoj kući.

Za Neronove vladavine vino je bilo jako skupo pa su stanovnici Pompeja vino miješali s vodom, što je preteča današnje bevande. Najobrazovaniji čovjek u ondašnjim Pompejima bio je Papius Proccullius, koji je za potrebe nepismenih sugrađana pisao dopise koje su oni potom potvrđivali otiskom svojega palca, a Papius je dopis završavao okrećući novu praznu stranicu (*tabula rasa*).

Život u Pompejima bio je idiličan sve do trenutka kada je vulkanska lava iz Vezuva zamrznila tragični trenutak za vječnost.

Sadašnji stanovnici žive od turizma i za turizam. Bogato arheološko nalazište pod zaštitom UNESCO-a, plantaže naranči, limuna i vinove loze, blizina atraktivnih gradova Amalfija i Sorrenta uklesanih u strmu obalu i izvrsna prometna povezanost čine Pompeje važnom svjetskom destinacijom koju svake godine obiđe više od tri milijuna ljudi iz cijeloga svijeta. U ova osjetljiva vremena Pompeji su otvoreni svima uz obvezno pridržavanje zdravstvenih preporuka. Tek kada osjetite Pompeje, moći ćete razumjeti kako mrtvi grad živi punih 27 stoljeća.



# I DANAS SUDJELUJEM U RADU ORKESTRA

PIŠU: Vesna Lalošević, Joža Horvat  
FOTO: Vesna Lalošević, arhiva Josipa Horvata

**J**osip Horvat umirovljeni je radnik TŽV-a »Gredelj«. Taj zanimljivi željezničar, koji je svoj radni vijek posvetio radu na lokomotivama, život je posvetio i nastupima u Puhačkome orkestru HKUD-a »Željezničar«. Zato smo u povodu njegova 80. rođendana razgovarali o njegovim aktivnostima, no za početak nam je otkrio kako je počeo i prošao njegov radni vijek.

U rodnome Ludbregu, u dobro opskrbljenoj obiteljskoj radionici, u kojoj sam pomagao, a poslije primjenjivao naučeno, našao sam put za sutra uz pomoć roditelja, koji su znali da je ondašnji ŽIŠ u Zagrebu baš to što tražim. Ta škola obrazovala je bravarske majstore za radove na željezničkim vozilima. Zaposlio sam se 1960. u TŽV-u »Gredelj«, u pogonu parnih lokomotiva, gdje sam radio do odlaska u JNA, a po povratku iz vojske 1963. radio sam na konstrukciji dizelskih lokomotiva i elektrolokomotiva te na pneumatici. Godine 1966. upisao sam Saobraćajno-tehničku školu, koju sam završio 1970. uz redoviti rad. U novome pogonu za lokomotive u Vukomeru, kamo smo preseljeni 1967., bio sam zaposlen na mjestu tehnologa na dizelskim motorima. Na tzv. čekanju 1991. proveo sam najviše dana u odnosu na sve zaposlene u pogonu, a »nagrađen« sam i premještajem u alatnicu. Unatoč tomu posao sam volio i radio zdušno do umirovljenja u 61. godini.

**Dugogodišnji ste član Puhačkoga orkestra HKUD-a »Željezničar«. Kako ste tamo došli?**

— S 15 godina, upisan u ŽIŠ, nisam odolio pozivu članova Puhačkoga orkestra KUD-a »Vinko Jeđuta«. Odgajateljica je nas dobrovoljce odvela u prostorije društva, gdje nam je dirigent ispitivao sluh i ritam. Dodjeljujući instrumente, pitao je i ima li među nama ljevaka, a zbog mojega potvrdnog odgovora odlučeno je da ću svirati



Josip Horvat

rog. Nakon tri godine učenja i vježbanja sviranja roga uključio sam se u orkestar, koji su činili ljudi iz raznih gradova. Rado smo se okupljali u našim prostorijama – i radi muziciranja i radi druženja. Moje sudjelovanje od 1956. (osim tijekom služnja vojske) bilo je vrijedno svega; obavljao sam razne funkcije u orkestru (arhivist, višegodišnji pročelnik sekcije, član Pred-



sjedništva KUD-a te Nadzornoga odbora).

**S orkestrom ste išli na mnoga putovanja. Koja su Vas se najviše dojmila?**

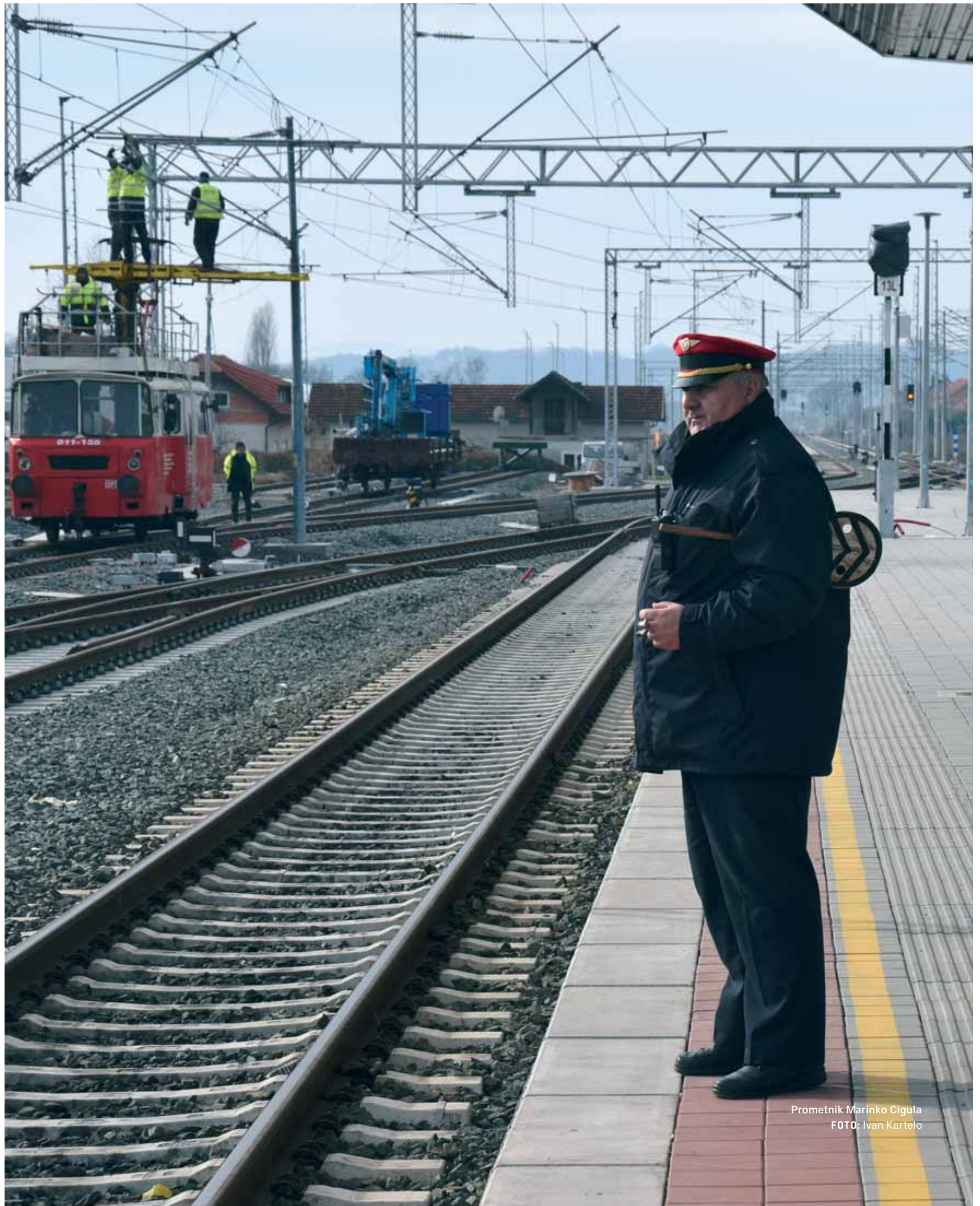
— Orkestar je prvi put u inozemstvo putovao 1963., no to sam putovanje propustio zbog služenja vojske, ali zato se dobro sjećam pustolovina s puta u Toulouse, kamo nikada nismo stigli, no zato smo tom prigodom obišli Milano, Genovu, Marseilles, Rim, Vatikan, Veneciju i Trst. Izrazito dojmiva bila su i dva putovanja u norveški Hamar; jednom smo putovali vlakom, a drugi put autobusom. Posjet Hamaru i sudjelovanje na festivalu draga nam je uspomena jer smo u našoj kategoriji osvojili srebrnu plaketu, dok zlatna plaketa nije bila dodijeljena. Dakle, bili smo najbolji! Mnogo puta putovali smo vlakom i zato velika hvala željezničkomu poduzeću koje nam je to omogućilo!

**Što biste još istaknuli?**

— S raspadom SFRJ-a raspao se i Vojni orkestar. Za svečanost formiranja Zbora narodne garde i njegova prvog postrojavanja u Kranjčevićevoj ulici u Zagrebu bila je potrebna glazbena pratnja. Nju je naš tadašnji dirigent Josip Janković sastavio od članova našega »Vinka Jeđuta«, orkestra »Ivo Mikac« iz Varaždina te orkestra »Žitokombinat« iz Zagreba. Uvježbanim programom uveličali smo svečanost kojoj je nažočio politički i vojni vrh.

**Čime se bavite danas kada ste u mirovini?**

— I dalje sudjelujem u radu orkestra, iako trenutačno manje intenzivno zbog epidemiološke situacije. Brinem o arhivi, a sviram po potrebi. Veseli me napredak orkestra i angažman mladih snaga, naročito dečki s Visa, koji doprinose kvaliteti sadržaja, zvuka i druženja. Pripremamo knjigu o orkestru, koja će svjedočiti o našem kontinuiranom, gotovo stoljetnome radu!



Prometnik Marinko Cigula  
FOTO: Ivan Kartelo



Zaprešić – Zabok  
FOTO: Ivan Kartelo