

# ŽELJEZNIČAR

broj 831 veljača 2015.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.





## / IZ SADRŽAJA

- /4 Otvorene ponude za dva EU-ova projekta
- /4 Razgovor s Hrvojem Milasom, voditeljem projekta Gradec - Sveti Ivan Žabno
- /6 O događanjima u Pružnim građevinama



- /7 Ljudima treba dati priliku da se voze
- /9 RŽV Čakovec: Sasvim dobra godina
- /10 Razgovor s Natkom Vlahovićem, predsjednikom Hrvatskog društva lobista
- /12 Vlakom kroz Gorski Kotar
- /20 Kad su putnici karte plaćali jajima
- /29 HŽ Putnički prijevoz u pratnji buduće šampionke

Protekli mjesec obilježilo je nekoliko događanja među kojima je najviše medijske pozornosti izazvala najava otpuštanja 750 radnika iz Pružnih građevina i prosvjed sindikata koji djeluju u toj tvrtki održan 19. veljače na Markovu trgu. U sjeni tog prosvjeda prošla su otvaranja ponuda za izbor izvođača radova i nadzor nad radovima na dionicama Dugo Selo – Križevci i Gradec – Sveti Ivan Žabno. Vrijednost tih poslova sufinanciranih iz fondova Europske unije premašuje iznos od 200 milijuna eura. Nakon relativno blage zime, gotovo istodobno kao i prošle godine kada se Gorski kotar doslovno zaledio, ove je godine pao gotovo metar snijega.

Prvi znakovi poteškoća koje bi Pružne građevine mogle imati na javnim nadmetanjima pojavili su se 2007. prilikom formiranja klastera hrvatskih proizvođača opreme za željezničku infrastrukturu. Uoči nadmetanja za izvođenje radova na pruzi od Vinkovaca do Tovarnika okupila su se 23 hrvatska proizvođača, a za predsjednika klastera izabran je dipl. ing. građevine Vladimir Frančić. I tada su, kao i danas, proizvođači u vlasništvu investitora bili isključeni iz nadmetanja za radove financirane sredstvima iz fondova Europske unije. Osim toga, HŽ Infrastruktura je za ovu godinu planirala remonta puno manjeg opsega. Uprava HŽ Infrastrukture od sindikata traži odricanja radnika od prava iz kolektivnog ugovora te predlaže da se na taj način sačuva do stotinu radnih mjesta. Također poziva socijalne partnere da dođu sa konkretnim prijedlozima privatizacije, odnosno radničkog dioničarstva. Vremena nema i neophodan je brz dogovor Uprave HŽ Infrastrukture i triju sindikata koji djeluju u Pružnim građevinama. O toj temi zasigurno ćemo pisati i narednih mjeseci.

U noći sa 5. na 6. veljače u Gorskom kotaru napadalo je 60 cm snijega, a ukupno ga je napadalo gotovo metar. Malo se zna o tome da Ogulinci (pri čemu mislimo i na ostale radnike s područja Gorskog kotara) godinama i u takvim uvjetima uspijevaju održavati promet. Vlakovi kasne, ali voze. Ogulinske i riječke rolbe zajedno sa krstaricama raščistile bi prugu bez obzira na padaline, no 6. veljače operativa je zatvorila prugu od Ogulina prema Kninu i Rijeci. Takve situacije ne sjećaju se ni stariji željezničari, a padalina je znalo biti i više.

U Međimurju su nakon dosta uloženog truda uspjeli uvjeriti Upravu HŽ Putničkog prijevoza da vrati dio ukinutih linija, što je u današnjim uvjetima doista hvalevrijedan poduhvat. Istodobno RŽV Čakovec za ovu godinu ima popunjene kapacitete. To može u velikoj mjeri zahvaliti činjenici da se tamo proizvode čelične konstrukcije za »Končareve« vlakove. Posao se obavlja planiranom dinamikom i prvi vlak iz serije na pruzi bi se trebao pojaviti početkom travnja.

Branimir Butković

## / IMPRESSUM

ŽELJEZNIČAR, list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.; Za nakladnika: Renata Suša

Glavni urednik: Branimir Butković; Jezična urednica: Nataša Bunijevac; Priprema za tisak: Lidija Torma; Obrada fotografija: Gordana Petrinjak

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

Dizajn: Oskar Pigac; Fotografija na naslovnici: Osječanka Jelena Dragić

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeve 12; Telefon: 01/4534 288; Telefaks: 01/457 21 31

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr; www.hzinfra.hr

Naklada: 3600 primjeraka; Tisak: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

Otvorene ponude za dva EU-ova projekta

## Evaluacija će trajati do svibnja

**Krajem siječnja i početkom veljače otvorene su ponude za nadzor i radove na dva važna projekta koja bi se trebala početi provoditi polovinom ove godine. Riječ je o gradnji nove pruge Sveti Ivan Žabno – Gradec te rekonstrukciji postojećeg i gradnji drugoga kolosijeka pruge Dugo Selo – Križevci.**



### Sveti Ivan Žabno – Gradec

U ponedjeljak 2. veljače održano je javno otvaranje ponuda koje su stigle na nadmetanje za nadzor nad gradnjom nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno, a u utorak 3. veljače ponude koje su stigle na nadmetanje za izvođenje radova. Na drugu fazu nadmetanja za nadzor (ograničenog postupka javne nabave) stigle su tri ponude, dok su za izvođenje radova na izgradnji nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno stigle četiri ponude. Koliko će cijeli projekt koštati bit će poznato nakon što bude odabran izvođač radova. Procijenjena vrijednost radova na izgradnji nove pruge iznosi 30,7 milijuna eura (230,2 milijuna kuna), a nadzora nad radovima 1,5 milijuna eura (11,2 milijuna kuna). Očekuje se da će 85 posto potrebnih sredstava biti financirano iz EU-ovih fondova, a 15 posto iz proračuna RH. Potvrda o tome očekuje se tijekom godine.

### Dugo Selo – Križevci

U petak 30. siječnja održano je javno otvaranje ponuda za nadzor nad radovima na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka pruge Dugo Selo – Križevci na koje su stigle tri ponude zajednice ponuditelja. Procijenjena vrijednost nadzora je 4,17 milijuna eura. U srijedu 18. veljače u sjedištu HŽ Infrastrukture, u nazočnosti investitora i ponuđača, održano je javno otvaranje ponuda koje su stigle na nadmetanje za izvođenje radova na obnovi postojećeg i izgradnji drugoga kolosijeka pruge Dugo Selo – Križevci. Na nadmetanje za izvođenje radova stigle su dvije ponude dviju zajednica ponuditelja. Ukupna odobrena vrijednost toga projekta je 198 milijuna eura, od čega će 168 milijuna eura biti financirano iz EU-ovih fondova. Europska komisija još je 9. prosinca 2014. donijela odluku o tome da će financirati veliki projekt izgradnje drugoga kolosijeka i rekonstrukcije željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci kao dio Operativnog programa Promet 2007. – 2013. Riječ je o prvoj takvoj odluci od ulaska Hrvatske u Europsku uniju jer svi projekti vrijednosti iznad 50 milijuna eura moraju dobiti potvrdu Europske komisije.

Korisnik projekta je HŽ Infrastruktura, početak radova očekuje se u svibnju 2015. godine, a radovi će trajati četiri godine. Provedbom tog projekta znatno će se skratiti vrijeme putovanja od Dugog Sela do Križevaca, i to sa 30 na 18 minuta.

Tijekom sljedećih mjeseci ponude iz sva četiri nadmetanja bit će evaluirane, potom će biti odabrane one najpovoljnije, a na kraju će biti potpisani ugovori s izvođačima radova i nadzora na oba projekta. Nazivi tvrtki ponuditelja ostat će poslovna tajna do odabira izvođača radova i nadzora. Nakon što s odabranim izvođačem bude potpisan ugovor, početak će i radovi na obnovi postojećega i izgradnji drugoga kolosijeka pruge od Dugog Sela do Križevaca te nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno.

Od 2014. do 2020. planira se nadogradnja i preostalih hrvatskih dionica mediteranskoga koridora RH2, i to modernizacija i nadogradnja pruge od Križevaca do Koprivnice i mađarske granice kod Botova, nadogradnja i rekonstrukcija dvokolosiječne pruge na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac te izlaza iz Rijeke. Projekti su sastavni dio liste projekata koji će se sufinancirati iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) u programskome razdoblju 2014. – 2020.

Hrvoje Milas, voditelj projekta Gradec – Sveti Ivan Žabno

/ Piše: Branimir Butković  
/ Foto: Branimir Butković

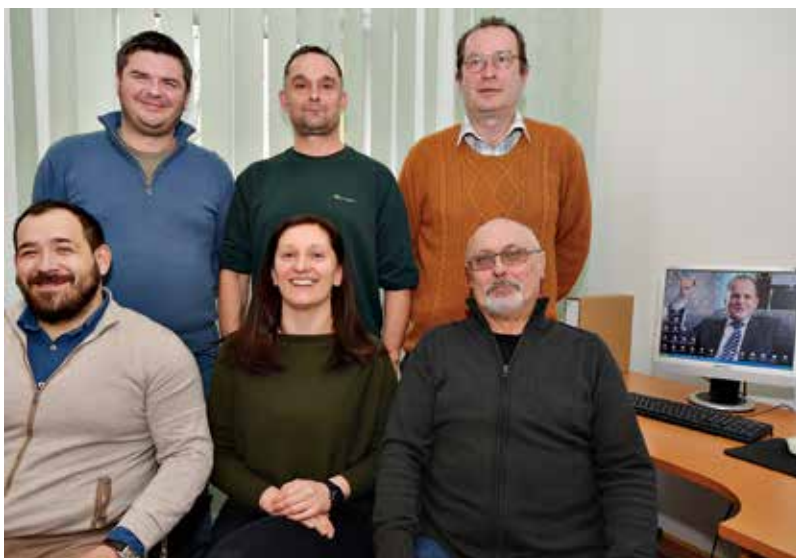
## Otvorene ponude za gradnju

**Nakon što su otvorene ponude za gradnju nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno izgledan je skori početak radova. Pruga duga 12,2 km približit će bjelovarsku regiju Zagrebu na manje od sat vremena putovanja. Sve to povod je za razgovor s voditeljem tog projekta Hrvojem Milasom.**

U sjedištu HŽ Infrastrukture u Mihanovićevoj ulici početkom veljače finalizirane su pripremne radnje vezane uz izgradnju 12,2 km duge pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog. Prvo su 2. veljače otvorene ponude za nadzor nad gradnjom, a sljedeći dan, u nazočnosti predstavnika naručitelja i ponuditelja, otvorene su ponude za odabir izvođača radova.

Realno je očekivati da će HŽ Infrastruktura uskoro otvoriti dva velika gradilišta financirana najvećim dijelom EU-ovim sredstvima. Prošli mjesec razgovarali smo s Tihomirom Lažetom, voditeljem projekta rekonstrukcije postojećega i gradnje drugoga kolosijeka od Križevaca do Dugog Sela, a za ovaj broj pripremili smo razgovor s Hrvojem Milasom, voditeljem projekta gradnje nove pruge od Gradeca do Svetog Ivana Žabnog.

Prije dolaska na željeznicu u rujnu 2009. diplomirani inženjer građevine Hrvoje Milas radio je na Fakultetu građevinskih znanosti, Institutu građevinarstva Hrvatske, u građevinskom sektoru HELIOS-a i Hrvatskim autocestama. Voditeljem projekta gradnje pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno imenovan je 25. rujna 2012. U timu su i Dubravka Sovilj, Karlo Ercegović, Vedran Brkić, Dragutin Krajnik, Mario Lončarić, Jasmina Prvonožec, Borislav Katruša i Igor Poljanec.



U razgovoru smo se dotakli nekoliko tema vezanih uz organizaciju posla u željezničkom sustavu i sama po sebi nametnula se usporedba s velikim projektima u sklopu gradnje autocesta.

/ Iskustvo koje sam stekao u HAC-u svakako je dragocjeno. U samo deset godina sagrađeno je 1100 km autocesta. U to vrijeme HAC je



bio vrhunski organizirana tvrtka, s izvrsnom upravljačkom strukturom, u kojoj je omjer građevinskih u odnosu na prometne inženjere bio 5:1. HAC bi prugu Sveti Ivan Žabno – Gradec sagrađio u roku jedne građevinske sezone. Na željeznici je veliki problem prespori mehanizam donošenja odluka. Situacije sagledavam ponajprije iz perspektive građevinske struke, a ne kao željezničar jer to zapravo i nisam – rekao je Milas.

Gotovo istodobno s projektom rekonstrukcije i gradnje novog dijela pruge od Perušića do Gračaca tekla je gradnja autoceste Sveti Rok – Zadar 2. Zamolili smo Milasa da ukratko usporedi ta dva velika projekta.

/ Radilo se na 63 km pruge i 55 km autoceste. Širina pojasa pruge iznosi 12 m, a ceste 45 m. Površina cestâ po dužnome metru je 12 puta veća i u ceste je ugrađeno 15 puta više materijala. Na cestama je sagrađeno 12 objekata dužih od 100 m, a na pruži samo jedan. I na kraju, sagrađeno je 15 km nove pružne trase i 55 km autoceste. Autocesta je dovršena za četiri godine, a pruga se još uvijek dovrša-

va. U autocestu je uloženo 3,2 milijarde kuna, a u prugu 2,5 milijarde kuna. Sve to pak govori o organiziranosti, stručnosti i o mnogo čemu drugome – rekao je Milas.

Ideja da se sagrađi poprečni spoj između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog starija je od dvadeset godina, a investicijska odluka za njegovu gradnju donesena je 2002. godine. Vlakovi prema Bjelovaru više neće voziti do Križevaca, tamo mijenjati smjer i dvanaest kilometara dužim putem nastavljati putovanje. Do sada je najkraće putovanje tom trasom od Zagreba do Bjelovara trajalo osamdeset minuta. Kada projekt bude završen, vozno vrijeme sa zaustavljanjima bit će kraće od sat vremena. Dva najveća projekta na hrvatskim željeznicama – rekonstrukcija postojećeg i gradnja novoga kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca te gradnja pruge od Gradeca do Svetog Ivana Žabnog – počet će u isto vrijeme, a u nekim se dijelovima i preklapaju. Nakon što su tijekom veljače otvorene ponude, ugovori s izvođačima bit će potpisani u travnju i prema planu radovi bi trebali početi sredinom godine. Radit će se od ponedjeljka do subote, a planirani termin završetka radova je srpanj 2017. godine.

/ Riječ je o jednokolosiječnoj, neelektrificiranoj pruži na kojoj će, uz kolodvore Gradec i Sveti Ivan Žabno, biti sagrađena i suvremeno opremljena natkrivena stajališta u Lubeni, Remetincu Križevačkom i Haganju. Uz stajališta će biti sagrađena parkirališta. Bit će postavljeni i signalno-sigurnosni te telekomunikacijski uređaji u skladu sa zahtjevima za željezničke pruge od važnosti za lokalni prijevoz te rekonstruiran postojeći kolodvor Sveti Ivan Žabno. U oba kolodvora (Gradec i Sveti Ivan Žabno) bit će rekonstruirane i zgrade. Na trasi se nalaze tri nadvožnjaka, dva podvožnjaka i jedan most. U sklopu izgradnje pruge rekonstruiraju se i tri ceste (državna, lokalna i županijska) u dužini od 1,3 km te grade nove spojne i obilazne ceste te poljski i šumski putevi u dužini oko devet kilometara. Pruga je projektirana za brzinu od 120 km/h (s izuzetkom prvog luka nakon stajališta Gradec koji je projektiran za brzinu od 100 km/h) i za osovinu masu od 22,5 t i 8 t/m. Tijekom 2014. premještene su instalacije i sanirana krovništa kolodvorskih zgrada u Svetom Ivanu Žabnom i Gradecu. Ti radovi bili su financirani vlastitim sredstvima HŽ Infrastrukture.

Činjenica da je riječ o novoj trasi izvođačima će olakšati posao. Osim povremeno u kolodvoru Sveti Ivan Žabno, radovi će se izvoditi bez tzv. zatvora pruge. U više smo navrata obilazili tereni i naišli smo na veliku kooperativnost načelnika općina. Do sada smo

uspjeli otkupiti oko 98 posto zemljišta. Trebamo još riješiti problem deponiranja materijala – rekao je Milas.

Gradnjom spojne pruge Bjelovar bi se slično kao Sisak ili Karlovac približio Zagrebu na oko sat vremena putovanja. Iako to nije spomenuto kao cilj projekta, jasno je kako bi se mogla ostvariti i brža i kraća veza Zagreba preko Bjelovara i Kloštra Podravskog s Viroviticom i Osijekom.

Na kraju razgovora dotakli smo se pitanja održavanja mreže hrvatskih pruga.

/ Kada govorimo o našim prugama, obično se spominje oko 2800 km prugâ, no kada se tome pribroje svi kolosijeci, sporedni i industrijski, dolazimo do brojke od 4000 km prugâ. Istina je da s našim kapacitetima ne možemo izvoditi 100 km remonta, a zapravo je i pitanje koliko u sustavu imamo radno sposobnih ljudi. Često spominjana neučinkovitost željeznica, uz ostalo, vezana je uz nerealan sagledane kapacitete projekatana i mogućnosti stručnoga kadra unutar željezničkog sustava – komentirao je Milas.

O događanjima u Pružnim građevinama

## Neophodan je brz dogovor sindikata i Uprave HŽ Infrastrukture

**U četvrtak 19. veljače održan je prosvjed u organizaciji triju željezničkih sindikata, a o stanju u Pružnim građevinama (PG) svoje stavove iznijela je Uprava HŽ Infrastrukture. Situacija u PG-u je takva da očuvanje što većeg broja radnih mjesta kao zajedničkog cilja zahtijeva odlučan i brz dogovor obje strane. Uprava je pozvala sindikate na razgovor o postizanju konsenzusa vezanog uz smanjivanje prava iz kolektivnog ugovora.**



U četvrtak 19. veljače u organizaciji Sindikata infrastrukture hrvatskih željeznica (SIHŽ), Sindikata hrvatskih željezničara (SHŽ) i Sindikata željezničara Hrvatske (SŽH) održan je prosvjed zbog najave otpuštanja 750 radnika u Pružnim građevinama. Nedugo nakon prosvjeda o cjelokupnoj situaciji u Pružnim građevinama i sindikalnome prosvjedu na konferenciji za novinare očitovale se Uprava HŽ Infrastrukture.

Članovi sindikata okupili su se oko 10.00 sati ispred petog perona. Oko 11.00 sati kolona prosvjednika uputila se prema Markovu trgu, no prije toga zaustavila se ispred upravne zgrade HŽ Infrastrukture, gdje su prosvjednici povcima i zvižducima izrekli stavove o najavi otpuštanja radnika u Pružnim građevinama.

Uoči prosvjeda razgovarali smo s čelnikom SIHŽ-a Slavkom Proletom, koji nam je ukratko iznio razloge sindikalnog nezadovoljstva:

/ Povod nevoljama u Pružnim građevinama treba tražiti u promjeni odluke bivše Uprave HŽI-a iz prosinca 2013. koja je poduzeću dozvolila nadmetanje na natječajima koje sufinancira Europska unija. Nova je uprava tu odluku poništila i Pružne građevine ne smiju se natjecati samostalno, ni u konzorciju. Treba pošteno reći da je ova uprava naslijedila i problem radnika, bivših ZOP-ovaca, koji su prebačeni u Pružne građevine. Predsjednica Uprave naslijedila je »kukavičje jajce« i ne krivim je, ali od nje tražim da zajedno s ministrom nađe pravedno rješenje za naše radnike. Uprava HŽ Infra-

strukture planira otpustiti 750 radnika, i to 600 stalno zaposlenih i 150 *sezona*. Nekorektnim i nezakonitim smatramo nastojanje da se kao kriterij za otkaz uzima odrednica *pet godina do mirovine*. Teško nam je prihvatiti činjenicu da se tvrtka restrukturira bez komunikacije sa socijalnim partnerima, a i smatram da smo program mogli i sami izraditi, bez angažmana vanjskih konzultanata.

U razgovoru s radnicima moglo se zaključiti kako im je teško prihvatiti činjenicu da se ne mogu natjecati na najvažnijim projektima HŽ Infrastrukture, a teško se mire i s činjenicom da su gotovo do jučer bili uspješno poduzeće s velikim ostvarenim prihodom, a da su danas u nezavidnoj situaciji.

S druge strane, novinarima okupljenim u Miha-novićevoj 12 svoje argumente iznijela je predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša: /Uprava HŽ Infrastrukture, kao vlasnik Pružnih građevina, testirala je tržišnu sposobnost poduzeća i došli smo do zaključka kako bi s trenutačnom produktivnošću tvrtka teško pobijedila na natječajima Europske unije. Plan restrukturiranja je u izradi i do kraja mjeseca bit će dostavljen Radničkome vijeću na očitovanje. Pružne građevine se u svojem poslovanju gotovo isključivo oslanjaju na HŽ Infrastrukturu i prošle su godine uprihodile 660 milijuna kuna. Za ovu godinu, s obzirom na smanjeni opseg investicija, mogu planirati s dvostruko manjim prihodom i tome se treba prilagoditi. Isto tako smatramo da je udjel podizvođača u iznosu od 120 milijuna kuna u 2014. prevelik.

Predsjednica Uprave istaknula je da sindikati imaju moć te se u suradnji s Upravom moraju opredijeliti za odricanja, što bi rezultiralo uštedama koje bi sačuvale do 100 radnih

mjesta.

/ Smatramo da se za radno mjesto kolege treba nečega odreći, a prostora za to ima u regresu, uplatama u treći stup mirovinskog osiguranja, danima godišnjih odmora, uvođenju šestodnevna radnog tjedna ... U prosjeku, svaki je radnik Pružnih građevina petnaest dana na bolovanju, a s druge se strane plaćaju se prekovremeni sati – rekla je Suša

Pred novinarima je rečeno kako je Uprava HŽ Infrastrukture spremna razgovarati o prijedlogu radničkog dioničarstva koji bi rezultirao promjenom strukture vlasništva čime bi bili stvoreni preduvjeti za to da se Pružne građevine mogu natjecati na projektima koje financira Europska unija.

/ Javno nadmetanje za prugu Dugo Selo – Križevci je u tijeku i bilo bi neozbiljno bilo što mijenjati tijekom natječaja, tim više što smo vezani hrvatskim zakonima i financijskim uredbama Europske komisije. Pravila su jasna i govore kako korisnik sredstava Europske unije ne smije plaćati vlastitoj tvrtki – dodala je Suša.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković istaknuo je da se treba prilagoditi činjenici da će se umjesto stotinu kilometara remonta ove godine raditi trostruko manje. S druge strane, na pitanje o izdvajanju radnika ZOP- a i njihovu prebacivanju u Pružne građevine rekao je kako je na taj način društvu osiguran siguran prihod od 120 milijuna kuna.

Međimurski župan Matija Posavec

## Ljudima treba dati priliku da se voze

**Čakovec i Međimurje tradicionalno su skloni prijevozu željeznicom. Odluka Uprave HŽ Putničkog prijevoza da ukine neke linije, slično kao i u ostalim regijama, izazvala je burne reakcije javnosti, no nakon uvjeravanja i borbe argumentima, izmjenama i dopunama voznog reda iz veljače ove godine vlakovi su vraćeni.**



Matija Posavec

Putnici s područja Međimurja i Zagorja tradicionalno su vezani uz prijevoz željeznicom. Ukidanje nekih linija putničkog prijevoza bio je povod da se u pokušaj vraćanja tih linija u vozni red aktivno uključe i Međimurska županija i Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, ali i čelni ljudi HŽ Putničkog prijevoza Sjever. Na kraju su, snagom argumenata, uspjeli dokazati da je na ukinutim linijama ipak bilo više putnika

nego što se to prikazivalo te uvjeriti Upravu HŽ Putničkog prijevoza da ponovno uvede linije. Oni koji malo dulje rade na željeznici znaju da je to doista bila vrlo složena misija.

S Matijom Posavcem, županom Međimurske županije, razgovarali smo u njegovu uredu u Čakovcu.

Stanovnici Međimurja orijentirani su na prijevoz vlakom pa je ukidanje putničkih linija uznemirilo putnike, a i mediji su opširno izvješćivali o toj temi. Istodobno je to pokrenulo aktivnosti kojima su se vlakovi pokušali vratiti.

/ Suočili smo se s ukidanjem velikog broja linija i kada govorimo o putničkome prijevozu, naša je županija postala tzv. slijepo crijevo. U našoj županiji dosta se ljudi vozi vlakom. Uz to Vlada RH subvencionira prijevoz učenika sa 75 posto, a Županija pridodaje preostali iznos pa se naši učenici voze besplatno ili autobusom ili vlakom. Po tome smo jedinstveni u Hrvatskoj. U suradnji sa Sindikatom prometnika vlakova Hrvatske organizirali smo brojenje putnika i podaci su posvjedočili da se na spornim linijama vozi po 80 putnika, što opravdava vožnje vlakova. Uz to, bili smo spremni sufinancirati neke linije. Ovom prilikom želim istaknuti i kooperativnost čelnih ljudi iz HŽ Putničkog prijevoza u Varaždinu. I konačno su naši ar-

gumenti prevagnuli pa su izmjenama voznog reda od 2. veljače vraćene linije putničkog prijevoza – komentirao je Posavec.

Ponovno je uspostavljena i veza između Hrvatske i Slovenije. U skladu s time vlak tri puta dnevno povezuje Čakovec i Ormož. Ta je veza važna mnogobrojnim studentima i učenicima koji se školuju u Mariboru i Grazu. Donedavno su roditelji bili prisiljeni voziti djecu do Ormoža gdje su *hvatali* vlak. Sada se do Ormoža može vlakom. Mjesta od Kotoribe do Čakovca i dalje do Varaždina smještena su uz prugu, no budući da pruge toga kraja nisu koridorske, unatoč činjenici što se njima koristi dosta putnika, te su pruge uvijek u drugom planu kada se govori o ulaganjima.

/ Naše pruge nisu koridorske, ali su kao spojne pruge na koridore vrlo važne za naš kraj. Ovdje bi se s relativno malim ulaganjima moglo učiniti puno i unaprijediti prijevoz. Ilustracije radi, ovdje je remont posljednji put izveden 1981. godine, a bez obzira na to, između Čakovca i Kotoribe pruga i dalje podnosi osovinski pritisak od 22 tone. Zbog toga ne shvaćamo zašto nas se zaobilazi. Puno je naših mjesta smješteno uz prugu, tako da argumenti poput onih da kod nas nema putnika jednostavno ne stoje. Nama je željeznički promet važan i jasno nam je da broj putnika ne može biti isti kao prije stotinu godina, ali da možemo bolje, i to je istina – rekao je Posavec.

»Hitri Varaždinec« bio je vlak kojim se preko Koprivnice i Ludbrega pokušalo povezati Zagreb i Varaždin. To je bila brza veza, no od nje se ubrzo odustalo. Zanimljivo je kako je taj vlak vozio samo da Varaždina, a do petnaestak minuta udaljenog Čakovca nije se moglo stići ni uz presjedanje.

/ Ta je veza bila zanimljiva, ali uz sva naša nastojanja nismo se uspjeli izboriti za nju. Nama se kao potencijalno zanimljiva čini brza željeznička veza Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Virovitica i dalje do Osijeka. Općenito, ljudima treba ponuditi priliku da se voze – komentirao je međimurski župan.

Čakovec nije na koridorskoj pruzi, no to ne bi trebao biti razlog da se taj kraj zanemaruje u prometnome smislu. Koprivnica odnosno koridorska pruga nije daleko, a i Varaždin i Čakovec imaju spojnu vezu s tom prugom. Isto tako, preko Čakovca se pruga povezuje sa prugama u Sloveniji i Mađarskoj. I dok vlak iz Rijeke preko Zagreba i Koprivnice vozi do Budimpešte i Moskve, veza Zagreba i Varaždina preko Čakovca do Budimpešte ukinuta je prije nekoliko godina.

Zajedničkim snagama Varaždinske, Krapinsko-zagorske i Međimurske županije izrađen je projekt uvođenja integriranoga javnog prijevoza, u kojemu je posebno važna uloga željeznice. Trenutačno je studija na evaluaciji u Ministarstvu pomorstva, promet i infrastrukture. Projekt će se dijelom financirati sredstvima Europske unije. Krajem travnja u Kotoribi će biti organizirana proslava 155. obljetnice prve pruge u Hrvatskoj Kotoriba – Čakovec. Očekuje se i dolazak parnih lokomotiva iz susjedstva. Koliko nam je poznato i u Hrvatskoj se, i to u Remontu i proizvodnji željezničkih vozila d.o.o. Slavonski Brod, jedna parnjača priprema za ponovne vožnje. Ako ona bude dovezena u Kotoribu, moći će se reći da nakon pune dvadeset i dvije godine i Hrvatska ima jednu parnu lokomotivu u voznome stanju.

Novo stajalište Pristava Krapinska

## Mještani vrlo zadovoljni

**Pomalo u sjeni otvorenja dionice Đurmanec – državna granica za promet ostalo je otvaranje stajališta Pristava Krapinska koje se nalazi između kolodvora Sveti Križ Začretje i Krapina na pruzi Zabok – Đurmanec – DG. Izgradnju stajališta inicirali su mještani općina Pristava Krapinska, Radoboj i drugih, kojima to moderno stajalište s velikim parkiralištem omogućuje jednostavniji odlazak na posao.**



Lokacijska dozvola za novo stajalište ispostavljena je u travnju 2010. godine, a potvrda glavnog projekta dobivena je u svibnju 2011. Ugovor o sufinanciranju između HŽ Infrastrukture i Grada Krapine potpisan je u ožujku 2011., čime se Grad Krapina obvezao samostalno ugovoriti i platiti tehničku dokumentaciju za ishođenje dozvola potrebnih za izgradnju i podmiriti polovinu ukupnih troškova izgradnje. Glavni projektant bio je Milivoj Štajduhar iz Dom Konzaltinga.

Radove je izvela tvrtka MB Transgradnja d.o.o. iz Krapine s kojim je ugovor sklopljen u travnju 2014., a radovi su završeni krajem listopada 2014. Glavni nadzorni inženjer građevinskih radova bila je Diana Vuković, a nadzorni inženjer elektro-radova Radislav Nakić. Cijena izgradnje tog malog, ali za lokalno stanovništvo vrlo korisnog objekta iznosila je 1,1 milijun kuna.

Vrlo moderno i lijepo stajalište sastoji se od visokog perona sa staklenom nadstrešnicom kojemu se prilazi stubama i pristupnom rampom za osobe smanjene pokretljivosti. Sagrađeni su cestovna prometnica i parkiralište, pješački pristupi i odvodnja, a uređen je i okoliš. Stajalište Pristava Krapinska nalazi se u km 13+650



pruge R106 Zabok – Đurmanec – DG, u naselju Pristava Krapinska na području Grada Krapine. U novome željezničkom stajalištu sagrađen je bočni perona dužine 90 m, širine 2,5 m te visine 55 cm iznad gornjeg ruba tračnice. Peron je smješten s lijeve strane pruge na 1,72 m udaljenosti od osi kolosijeka. Sagrađeno je i parkiralište za osobna motorna vozila i bicikle te uređeno križanje postojeće ceste s novim cestovnim prilazom za ulazak vozila na parkiralište i izlazak iz njega. Izvedeni su i elektroradovi na elektroenergetskome priključku, vanjskoj rasvjeti, uzemljenju i instalacijama slabe struje.

O izgradnji stajališta inženjerka Diana Vuković rekla je:

/ Tijekom izgradnje stajališta izvrsno smo surađivali sa Gradom Krapinom, osobito sa šefom kolodvora Krapina Dubravkom Kranjčecom, Janicom Pezelj i Ivom Magaš iz Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Centar, Stjepanom Težakom iz Nadzornog središta Zabok te ostalom ekipom iz HŽ Infrastrukture. Tehnički pregled održan je 27. studenoga 2014. Budući da na njemu nije bilo primjedaba, izdana je uporabna dozvola, nakon čega su obavljani interni tehnički pregledi, također bez primjedaba. Odmah je obavljena priprema objekta Održavanju.

Stupanjem na snagu novoga voznog reda 12. prosinca 2014. stajalište Pristava Krapinska pušteno je u promet. Mještani okolnih općina jako su zadovoljni njegovim otvorenjem jer im omogućuje brz dolazak do stajališta, sigurno ostavljanje automobila i bicikala u stajalištu i dolazak na posao u Krapinu ili Zabok. Izgradnja tog stajališta, bez obzira na to što je riječ o maloj investiciji u odnosu na sve projekte koji su u tijeku na željezničkoj infrastrukturi, pokazuje da se suradnjom HŽ Infrastrukture i lokalne samouprave te angažmanom lokalne građevinske tvrtke može postići dodana vrijednost za stanovništvo, ali i lokalno gospodarstvo.



RŽV Čakovec

## Sasvim dobra godina

**Čakovečka radionica u središte medijske pozornosti dospjela je vrlo uspješnom prezentacijom na berlinske Innotransu 2014. Međunarodni mediji, među kojima i utjecajni »Railway gazette«, izvješćivali su o njihovu samohodnome teretnom vagonu za prijevoz rasutih tereta. Javnosti je pak manje poznato da su i čelične konstrukcije za prototipove »Končarevih« elektromotornih vlakova sagrađene u Čakovcu.**



Prema riječima direktora Radionice željezničkih vozila Čakovec Dražena Vidovića, protekla godina bila je uspješna, a kapaciteti za 2015. već sada su gotovo popunjeni.

/ Kada analiziramo poslovanje u protekloj godini, u kojoj smo uspješno proveli pripajanje bjelovarske radionice i u kojoj smo realizirali važne poslove, možemo biti zadovoljni. Godinu smo završili s dobiti od 500 000 kuna, a na obje lokacije zapošljavamo 248 radnika. Prošle smo godine počeli proizvoditi čelične konstrukcije za nove »Končareve« elektromotorne vlakove, a na berlinskom smo Innotrasu predstavili prototip u cijelosti našeg proizvoda *Self prop Rail*. Uskoro ćemo nastupiti i na velikome sajmu željezničke industrije u Istanbulu. Nastupi na sajmovima pokazali su se kao pun pogodak, jer smo u izravnim kontaktima upoznali tržište i sada se zna za nas. Izravni poslovni kontakti otvaraju mogućnosti za nove poslove, a sve što teče elektronički, može dati tek inicijalni poticaj – rekao je Vidović.

U velikome poslu gradnje novih vlakova za HŽ Putnički prijevoz čakovečka radionica dobila je veliki udio. U pogonima radionice bit će sagrađeno jedanaest čeličnih konstrukcija, i to deset za elektromotorne vlakove i jedna za dizel-motorni vlak. Preostale konstrukcije grade se u Šibeniku, u tvrtki VICOM. To je polovina od ukupno planiranog broja vlakova za HŽ Putnički prijevoz.

/ Prema službenim najavama, »Končar« će uskoro potpisati ugovor o gradnji još 23 vlaka. S obzirom na dosadašnju suradnju, očekujemo da ćemo biti uključeni i u taj posao. Možda je taj podatak manje poznat javnosti, no mi smo gradili čelične konstrukcije za dva prototipa »Končareva« vlaka, i to jedan za Željeznice Federacije BiH, a drugi za Hrvatske željeznice. Sa »Končarem« izvrsno surađujemo u konstrukcijskome dijelu i ne sumnjam da ćemo u tome stilu i nastaviti. Do sada smo isporučili konstrukcije za tri vlaka i prvi vlak bi se trebao pojaviti na pruzi krajem ožujka – komentirao je Vidović.

Tvrtka je postala prepoznatljiva po samohodnome teretnom vagonu za prijevoz rasutih tereta. O tome kakve su šanse da se vagon počne proizvoditi serijski, Vidović je rekao:

/ Vagon se trenutačno testira i očekujemo da će do kolovoza biti završene sve faze ispitivanja. *Self prop Rail* će nakon toga steći međunarodni certifikat TSI koji, uz ostalo, potvrđuje njegovu interoperabilnost. Raduje nas činjenica da nas podržava HŽ Infrastruktura koja je zainteresirana predstaviti naš prototip, čime bi se vagon pokazao u konkretnoj uporabi. Nama bi to bila važna referenca. Do sada smo razgovarali s predstavnicima više prijevoznika, a najkonkretniji interes iskazali su oni iz Češke, Slovačke, Italije i Turske. Ako



se otvori mogućnost ulaska na velika tržišta, vjerojatno bi formirali konzorcij, no u svakome slučaju »naša pamet« sastavni je dio cijene.

*Self prop Rail* zaštićen je kao patent RŽV-a Čakovec.

/ Kada su stvari postavljene na pravilan način, u svakoj smo varijanti uključeni u raspodjelu dobiti. Vagon možemo proizvoditi sami, možemo biti s nekim u kooperaciji ili pak prodati licenciju, no mi u bilo kojoj situaciji, bilo gdje u svijetu, imamo pravo na svoju udio vezan uz intelektualno vlasništvo.

Mislim da je jako važno ne raditi tzv. *lohn* poslove. Najvažnije je naše znanje ugrađeno u konačni proizvod. I mišalica je naš originalni proizvod, no za nju smo uspjeli ishoditi konsenzualnu zaštitu koja svjedoči o tome da takav koncept vagona ne postoji, ponajprije vezano uz samohodnost i hidrauliku, no patentnu zaštitu nismo dobili. Dug je put od ideje do konačne realizacije. Kod svakog novog proizvoda postoji rizik da se ne uspije, no toga treba biti svjestan. Bez obzira na to treba ulagati u znanje i nove proizvode. Treba reći i to da su naša nastojanja bila prepoznata te da smo imali potporu vladinih agencija, ministarstava i europskih fondova – rekao je Vidović.

Prvi pokušaj prodaje RŽV-a Čakovec bio je proveden 2008. godine. Posao se činio dogovorenim kada je kupnju najavio jedan američki fond. Isplaćen je i polog, no onda je sve stalo. Odustajanje se tumačilo nadolazećom ekonomskom krizom, no od privatizacije, doduše po drugačijem modelu, nije se odustalo.

/ Prvi nas je put pokušao kupiti američki *hedge* fond. Njihova ne-skrivena računica bila je da kupe tvrtku, malo ulože u nju i za pet godina je prodaju. Interes su vidjeli u razlici između početne cijene i cijene koju bi postigli prodajom, no taj posao nije realiziran. Naša razmišljanja su drugačija. Radnici su na transparentan način zainteresirani otkupiti većinski paket dionica. Kao većinski vlasnici radnici bi se dugoročno osigurali, a sigurno je da bi itekako bili zainteresirani za rezultate poslovanja. DUUDI je izrazio mišljenje da je za provođenje privatizacije nadležan vlasnik, odnosno HŽ Cargo. Od vlasnika se očekuje i određivanje kriterija po kojima bi se privatizacija provodila. Po povlaštenim uvjetima zaposlenici mogu otkupiti 256 posto dionica, a preostali dio mogu otkupiti po tržišnim cijenama. U svakome slučaju radnici su iskazali interes i u to idemo polako, korak po korak – rekao je na kraju razgovora Vidović.

Potpisan ugovor s Vosslohom

## Produljenje vijeka trajanja tračnica

**U petak 20. veljače HŽ Infrastruktura i Vossloh Rail Services GmbH iz Njemačke potpisali su ugovor za mjerenje i reprofiliranje tračnica na mreži željezničke infrastrukture.**



HŽ Infrastruktura d.o.o. i Vossloh Mobile Rail Services GmbH iz Njemačke potpisali su ugovor za uslugu mjerenja i reprofiliranja tračnica na željezničkoj mreži Hrvatske. Vrijednost ugovora iznosi 520 tisuća eura, potpisali su ga član Uprave HŽ Infrastrukture mr. sc. Ivan Vuković i međunarodni direktor tvrtke Vossloh Rail Services Guido Hanspach.

Prednosti primjene tehnologije najviših standarda jesu smanjenje razine buke na prugama, uklanjanje mikropukotina na tračnicama

a time i smanjenje vjerojatnosti pojave većih oštećenja, smanjenje nepovoljnog utjecaja opterećenja željezničkih vozila s tračnica na ostale elemente gornjeg ustroja. Uz sve te koristi koje ima HŽ Infrastruktura kao upravitelj infrastrukture koristi će imati i željeznički prijevoznici jer se očekuje i smanjeno oštećenje i trošenje bandaža kotača na željezničkim vozilima.

Guido Hanspach izrazio je osobito zadovoljstvo potpisivanjem ugovora i početkom suradnje HŽ Infrastrukture i tvrtke Vossloh:

/ Ugovor obuhvaća mjerenje i analizu stanja tračnica na mreži hrvatskih pruga. Na taj način, koristeći sve informacije, bit će omogućeno učinkovito planiranje i poduzimanje optimalnih mjera za preventivno i korektivno održavanje.

Primjenom tehnologije reprofiliranja bit će uklonjeni nedostaci (oštećenja) na glavi tračnice, koji su rezultat dugogodišnjega korištenja tračnica, a profil tračnica nakon reprofiliranja bit će u optimalnome stanju, čime se smanjuje rizik lomljenja tračnica, a povećava udobnost putovanja u željezničkome prometu – rekao je direktor Vossloha.

Tehnologija visokobrzinskoga preventivnog reprofiliranja tračnica s radnom brzinom do 80 km/h u redovitim intervalima uklanja samo do 0,1 mm materijala na površini glave tračnice (oko 0,03 mm po prolazu) te reducira razinu buke u željezničkome prometu.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković izrazio je zadovoljstvo time što je hrvatska željeznička infrastruktura tim ugovorom dobila priliku pristupa visokorazvijenoj tehnologiji.

/ Primjenom ove tehnologije očekujemo da ćemo trajanje tračnica produljiti 30% pa i više te na taj način uštedjeti na troškovima održavanja. HŽ Infrastruktura ovim ugovorom na svoju mrežu uvodi standarde koji omogućuju povezivanje hrvatske željezničke infrastrukture na europsku TEN-T mrežu – rekao je član Uprave Vuković.

/ Ovo je prvi ugovor s tvrtkom Vossloh te vjerujemo da će ovaj jednogodišnji ugovor u konačnici biti jamstvo nastavka suradnje.

Razgovor s Natkom Vlahovićem, predsjednikom Hrvatskog društva lobista

/ Piše: mr.sc. Avenka Butković  
/ Foto: Renato Brandolica

## Hrvatsko lobiranje u Europskoj Uniji

**Iako smo u europsku obitelj ušli prije nešto više od godinu i pol dana, za svaki posao koji želimo dobiti od Europske komisije ili Europskoga parlamenta, moramo se jako dobro pripremiti. U institucijama Europske Unije puno je zainteresiranih predstavnika država članica za poslove u određenim područjima, u kojima nisu bitna samo specifična znanja i vještine, već je puno bitnije tko i kako to promovira. Upravo taj dio posla obavljaju vrhunski stručnjaci – akreditirani lobisti.**

Natko Vlahović je vlasnik i direktor tvrtke Vlahović Grupa d.o.o., prve hrvatske lobističke i konzultantske tvrtke s uredima u Zagrebu i Bruxellesu. Vlahović Grupa osnovana je 2008., a specijalizirana je za poslovno lobiranje u Europskoj Uniji, za analize i *monitoring* javnih politika te regulatornog okvira za poslovanje. Članica je najveće europske lobističke mreže Finsbury International Policy & Regulatory Advisers - FIPRA, a 2012. prijavljena je u Registar transparentnosti

Europske komisije i Europskog parlamenta. Akreditaciju za lobiranje u Europskoj Uniji izdao joj je Europski parlament, što je bilo veliko priznanje za tvrtku, jer takvu akreditaciju posjeduje još samo jedna hrvatska tvrtka. Natko Vlahović je predsjednik Hrvatskoga društva lobista - HDL, udruge za promicanje transparentnog interesnog zagovaranja. Prije osnivanja svoje tvrtke bio je akreditirani lobist Hrvatske obrtničke komore u Europskome parlamentu. Vlahović je i suosnivač prve poslovne udruge Croatia – EU Business Council – CEUBC koja se bavi lobiranjem za hrvatske poslovne interese u Bruxellesu.

Natko Vlahović rođen je u Zagrebu, studirao i diplomirao 1999. na St. Francis College u New Yorku. Poslovnu karijeru započeo je na poslovima informiranja i razvoja gospodarskih odnosa u Velesposlanstvu RH u Washingtonu. Sudjelovao je kao volonter 2003. u predsjedničkoj kampanji Howarda Deana u Americi. Nakon povratka u Hrvatsku zapošljava se 2005. u Hrvatskoj obrtničkoj komori, čije interese kao akreditirani lobist zastupa u Europskome parlamentu. Magistrirao je 2006. na poslijediplomskome specijalističkome studiju pri Fakultetu političkih znanosti, te završio školu *managementa* Executive M.B.A. na Bledu u Sloveniji. Sabor RH imenovao ga je u siječnju 2014. članom Odbora za europske poslove iz reda javnih,

znanstvenih i stručnih djelatnika. Iznimno je aktivan u javnom životu, piše i predaje o javnim poslovima, lobiranju i političkom predstavljanju javnog i privatnog sektora u Europskoj Uniji i u svijetu.

**/ Vi ste istodobno vlasnik prve hrvatske lobističke i konzultantske tvrtke Vlahović Grupa d.o.o. i predsjednik Hrvatskoga društva lobista. Što je profesionalno lobiranje i kakvu ulogu ono ima u Hrvatskoj?**



/ Tvrtka je postavljena tako da klijentima pruži profesionalnu lobističku uslugu zastupanja interesa u Hrvatskoj i EU-ovim institucijama. Budući da je profesionalno lobiranje novi posao, želio bih istaknuti da je trenutačno u Bruxellesu više od 7800 akreditiranih lobista i da ondje lobiranje nije nepoznanica. Hoću reći da mnoge željezničke tvrtke iz Europe imaju ozbiljnu lobističku podršku u Bruxellesu, pogotovo kada je riječ

o pitanju financiranja projekata iz EU-ovih fondova te definiranja regulative, propisa i drugih pitanja u domeni EU-ovih institucija. U tome smislu profesionalno lobiranje je posao kojim donositeljima odluka želimo predstaviti naša stajališta i ukazati na interese i potrebe naše organizacije. Zar to nije legitimno?!

**/ Tko može biti lobist? Može li se lobiranje naučiti?**

/ Lobisti su najčešće mladi profesionalci i stručnjaci koji su specijalisti za određeno područje i koji imaju pristup donositeljima odluka. Lobiranje se može naučiti. U SAD-u i Bruxellesu postoje specijalizirani programi na kojima se može studirati lobiranje, a i hrvatski fakulteti počeli su uvoditi predmet lobiranje.

**/ Postoji li u Hrvatskoj registar lobista?**

/ Hrvatsko društvo lobista (HDL) je jedina organizacija u Hrvatskoj koja okuplja lobiste i koja ima javni registar lobista s više od 70 osoba. Nažalost, to nije službeni registar lobista u Hrvatskoj i od državnih institucija očekujemo da formira takav registar kako bi bilo jasno tko lobira i za čije interese.

**/ Kako se lobira unutar Europske unije? Ima li Hrvatska akreditirane lobiste u Bruxellesu?**

/ Hrvatska je do ulaska u EU imala 12 lobista akreditiranih u EU-ovu registru transparentnosti, a danas ih ima 36. Lobiranje je svakodnevna pojava u hodnicima EU-ovih institucija. Na primjer, lobist hrvatskih željezničkih društava imao bi zadaću na tjednoj razini pratiti rad EU-ovih tijela kao što su opća uprava za promet ili za regionalni razvoj ili odobri Europskog parlamenta ali i EU-ovih udruženja koja se bave prometnim pitanjima i regulativom. Ukratko, lobist prati, izvještava i pokušava utjecati na njihove odluke.

**/ Koji su najpoznatiji hrvatski lobisti i čije interese predstavljaju?**

/ Budući da ne postoji transparentan sustav, teško je procijeniti veličinu lobističke industrije i imenovati najjače lobiste na hrvatskome tržištu. Tradicionalno se lobisti pojavljuju u visoko reguliranim industrijama i sektorima poput farmaceutske, energetske, prometne, financijske, telekomunikacijske, prehrambene, poljoprivredne i ICT-ove.

**/ Začeci lobiranja povezuju se s američkom poslovnom politikom. Tko su najbolji svjetski lobisti?**

/ U svijetu postoji nekoliko lobističkih tvrtki koje su globalno poznate poput tvrtki Burson-Marsteller, Hill&Knowlton, Weber Shandwick, APCO Worldwide i Patton Boggs. Iako se lobiranje povezuje s bivšim visokopozicioniranim političarima, zanimljivo je da na čelu

navedenih tvrtki nisu bivši političari, iako ih takve tvrtke angažiraju zbog njihovih specifičnih znanja i kontakata.

**/ Što znači biti profesionalni lobist? Koje su metode i tehnike lobiranja?**

/ Profesionalni lobist je osoba koja zastupa interese klijenta ili svoje organizacije ispred donositelja odluka. Možemo to usporediti s odvjetnikom koji klijenta zastupa pred sudom. Na isti način lobist je zastupnik interesa pred političkim institucijama. Pritom razlikujemo in-house lobiste, koji su zaposleni u organizaciji koju zastupaju, i ugovorne lobiste, koji rade u lobističkim tvrtkama te zastupaju klijenta koji ih angažira za određeno pitanje. Lobisti se služe tehnikama izravnog i neizravnog lobiranja u ostvarivanju svojih ciljeva.

**/ U Londonu ste radili s čelnim ljudima Tonyja Blaira. Kakva su Vaša iskustva?**

/ Kao stipendist British Councila radio sam u lobističkoj tvrtki LLM Communications koju je osnovala skupina bivših savjetnika Tonyja Blaira. Iskustva su izvrsna. Radi se u međunarodnome okruženju za multinacionalne kompanije, a posao zahtijeva visoku razinu stručnosti i profesionalnosti u kratkim rokovima.

**/ Trenutačno ste akreditirani za lobiranje hrvatskih interesnih skupina u Bruxellesu. Za koga lobirate, kako se pripremate i čemu posvećujete pozornost?**

/ Radimo za različite poslovne interese iz različitih sektora. Tematika je široka; od EU-ovih fondova preko regulativa i odredaba do strategija. Želim naglasiti da svakome lobiranju prethode detaljan monitoring i analitika, na koji se troši većina vremena. Samo manji dio lobističke kampanje odnosi se na izravne kontakte i sastanke. Zanimljivo je da je u Bruxellesu relativno lako doći do prvog sastanka, ali o vašoj stručnosti i pripremljenosti ovisi hoćete li ugovoriti drugi sastanak i uspostaviti dugoročne odnose koji su neophodni za uspješno lobiranje.

**/ Svakodnevno u tiskanim medijima čitamo kako u Hrvatskoj vlada dosta jak cestovni lobi. Kako u takvom okruženju funkcioniraju hrvatske željezničke tvrtke? Imamo li u Bruxellesu akreditirane lobiste za željeznicu?**

/ U željeznice se ulaže dosta novca iz državnog proračuna, EU-ovih fondova i međunarodnih financijskih institucija poput Svjetske banke, što govori o njihovoj važnosti. Hrvatska se nalazi na međunarodnim koridorima koji su definirani europskom TEN-T mrežom te će im na raspolaganju biti znatna sredstva iz europskih strukturnih i investicijskih fondova i CEF fonda. Ponajprije se to odnosi na HŽ Infrastrukturu o kojoj ovisi kakva će biti iskorištenost tih sredstava. Ne postoje akreditirani lobisti za željeznice iz Hrvatske koji su akreditirani u Bruxellesu, što ne znači da oni ne zastupaju svoje interese u EU-ovim institucijama. Mogu potvrditi da sam u Bruxellesu sretao predstavnike hrvatskih željezničkih tvrtki i resornog ministarstva.

**/ Što se podrazumijeva pod pojmom sivo lobiranje?**

/ Sivo lobiranje je termin koji se često koristi za korupcijske skandale političara, ali tu zapravo nije riječ o lobiranju. Želim naglasiti da postoji jasna granica između profesionalnog lobiranja i korupcije.

**/ Je li u Hrvatskoj lobiranje uređeno zakonskom regulativom?**

/ Hrvatsko društvo lobista (HDL) se od svojeg osnutka zalaže za donošenje Zakona o lobiranju. Nažalost, do danas takav zakon nije usvojen. Vezano uz najave novog predsjednika Europske komisije Junckera kako će se lobiranje u EU-u dodatno regulirati, HDL je pokrenuo novu kampanju u cilju donošenja Zakona o lobiranju. To bi trebao biti interes svih sudionika: političara, lobista i javnosti.

**/ Kako je lobiranje uređeno u Europskoj uniji?**

/ EU ima zajednički registar Europske komisije i Europskog parlamenta pod nazivom Registar transparentnosti. On je još uvijek neobvezujući, ali u cilju veće transparentnosti, EU-ovi službenici i dužnosnici često zahtijevaju registraciju prije sastanka s interesnim skupinama. Registracijom se može zatražiti akreditacija s kojom bez prethodne najave možete ulaziti u zgradu Europskog parlamenta i slušati plenarnu sjednicu, nazočiti radu odbora i drugih tijela, koristiti knjižnicu i ostalu infrastrukturu. Postoje brojne pogodnosti i većina ozbiljnih lobista ne izbjegava registraciju.

Vlakom kroz Gorski kotar

## Udobno i sigurno, ali polako

Zadnji put vlakom za Rijeku putovala sam 1999. kada smo organizirali probne vožnje »Adtranzovih« nagibnih vlakova i kada su nam njemački stručnjaci tumačili da bismo, uz manja ulaganja u pruge, tim vlakovima do Splita mogli stizati za 4,5 sata, do Varaždina za jedan sat, a do Rijeke za dva sata. Gotovo 16 godina nakon tog događaja, u srijedu 11. veljače, nakon snježnog vikenda i prvu srijedu otkako je HŽ Putnički prijevoz uveo povlasticu »Srijedom za 30 kuna vlakom do Rijeke«, sjela sam u putnički vlak od Zagreba do Rijeke kako bih provjerila kako je putovati vlakom kroz Gorski kotar u kojemu je tih dana napadalo do metar i pol snijega.



Polazak iz zagrebačkoga Glavnog kolodvora nije bio obećavajući: samo dvadesetak putnika i kašnjenje od 15 minuta u polasku zbog nedostatka lokomotive. Još dvadesetak putnika ušlo je u prvome prigradskom stajalištu u Remetincu. Peron je bio očišćen od snijega, kao i većina ostalih perona, ali nigdje nema nadstrešnice, koša za smeće, ničega ...

Odjeljak se brzo ugrijao. Uživala sam u zvukovima sraza tračnica i kotača te u slikama koje su se izmjenjivale dok sam gledala kroz prozor. Između Hrvatskog Leskovca i Horvata jutarnje sunce blještilo je na smrznutom šumskom snijegu. Do Ogulina karte je kontrolirao kondukter Zdenko Puškarić. U svakome stajalištu izlazio je na vrata, mahao kapom strojovođi, fućkao kroz hodnik i od novih putnika tražio karte na pregled. Na željeznici radi 30 godina, a kondukter je 28 godina.

Bio je i u vlaku koji je u petak 6. veljače vraćao putnike iz Ogulina u Zagreb, a koji zbog snježnih nanosa nisu mogli nastaviti putovanje do Rijeke. Pitala sam ga kako su putnici reagirali.

/ Neki su bili ljuti, no rekao sam im: »Žar niste gledali vremensku prognozu? Danima se najavljivalo nevrijemek«.

O dojmovima o odnosu prema putnicima te podjeli HŽ-a koje je stekao nakon 28 godina provedenih »na kotačima« rekao je:

/ Posao mi je postao rutina. Volim putovanja i ljude, a većinu putnika već poznajem jer stalno radim na relaciji Ogulin – Zagreb ili Ogulin – Vrhovine. Da biste uspješno obavljali ovaj posao, morate ga voljeti, morate vjerovati putnicima, a i oni moraju vjerovati vama. Žao mi je kada stigne neka prijava i što naši šefovi više vjeruju putnicima nego nama. Znam da bi putnik uvijek trebao biti u pravu, ali nije.

Neki još uvijek ne znaju reći hvala i molim ili pozdraviti. Bez obzira na uznapredovalu komunikacijsku tehnologiju ljudski odnos je najvažniji. Putnici željeznicu doživljavaju kao jedan

sustav, razumiju podjelu, ali ih nije briga za to. Za njih smo mi svi isti, bez obzira iz koje tvrtke dolazimo. Nakon podjele promijenilo se samo to što imamo više šefova.

O vandalizmu u vlakovima rekao je da ga ima, ali da su vandali u dosluhu te dojavljuju jedni drugima gdje je kondukter pa ih je teško uhvatiti. No, to nije tako često.

/ Ali zato svakodnevno oko 90 posto mladih putnika putuje sa slušalicama na ušima, žmiri, sluša glazbu i ne čuje kada dođem pregledati karte. Ili gledaju filmove na prijenosnim računalima. Kada ih dotaknem po ruci da ih probudim i pregledam karte, mogu dobiti kaznu jer ne smijem dodirivati putnike! – dodao je Puškarić.

U Generalskom Stolu u vlak je ušla Ivana Kolić s kojom se kondukter ljubazno pozdravio. Kako i ne bi kada je riječ o kćeri strojovođe iz Ogulina koja već devet godina svakodnevno putuje vlakom: četiri godine u Karlovac u gimnaziju i već petu godinu na fakultet u Rijeku. Studira hrvatski jezik i povijest. O dojmovima iz »vlakova u snijegu« rekla je:

/ U vlaku uglavnom učim i ne osjetim ta tri i pola sata putovanja do Rijeke. Volim putovati, a putovanje vlakom ima loših i dobrih stvari. Osoblje je uglavnom ljubazno, ali kašnjenja su česta. Nisam putovala kada su napadale velike količine snijega, pa nisam ni osjetila probleme tih dana. U Ogulinu vlak se napunio putnicima jer su se ljudi vraćali s ogulinskog sajma. U svakome idućem kolodvoru bilo je sve više snijega, a u Skradu je skretničaru koji je čistio skretnice samo glava virila iz snježnoga koridora koji je prokopao od kolodvora do skretnice. Iza tunela Tičevo dočekala nas je prava ljepota: sunce koje blješti u snijegu koji je pokrio crnogoricu na brdima uz prugu. U Gomirju se mlada prometnica jedva vidjela od snijega, ali i tamo su peroni bili očišćeni. U jednome odjeljku u Rijeku je putovao umirovljenik Mile. Rekao je da dva puta godišnje putuje vlakom iz Ogulina u Rijeku u posjet kćeri. Već je 35 godina u mirovini. Dok je radio u Zagrebu češće je putovao vlakom.

/ Ljudi su u redu. Kao i svugdje, s dobrim ljudima je dobro. Prije je sve bilo drugačije. Sada su stare *mašine* i vagoni. Čuo sam da stižu novi vlakovi, ali ne vjerujem puno u to. Čuo sam i da se pruga uređuje, no ja to neću dočekati jer imam 80 godina. Imam poruku za vaše uprave: dajte nam nove vlakove i neka ne kasne – rekao je umirovljenik Mile.

Iz Ogulina prema Rijeci putovali su i majka i sin, Vesna i Igor Brozović. Vlak su odabrali zbog velikih količina snijega, a inače putuju automobilom iz Rijeke u Ogulin pogledati roditeljsku kuću.

/ Skupo je, na internetu nema dovoljno informacija, a dobiti telefonske informacije je kao na lutriji. Znamo da imate puno povlastica, ali na internetu ne piše pod kojim ih je uvjetima moguće

preuzeo kondukter Damir Aldžić. Kao kondukter radi deset godina, a od srpnja prošle godine je vlakovođa.

/ Otac mi je bio kondukter 40 godina i kaže da je tada vlak od Rijeke do Zagreba vozio tri sata i 20 minuta, a autobus šest sati. A danas ... ? Ma, glavno je da se radi. Volim rad s ljudima i nisam imao neugodnih iskustava. Putniku puno znači lijepa riječ – komentirao je Aldžić. U Zalesini mladi prometnik stajao je u snijegu visokom metar i pol, a u Lokvama su bili koridori od snijega ... Lokve su najviša točka riječke pruge. Nalaze se na 806 metara nadmorske visine. U Hrvatskoj je na višoj nadmorskoj visini samo Malovan koji se nalazi na ličkoj pruži. Idili i romantiku putovanja riječkom prugom narušava napuštena kolodvorska zgrada u Liču, koja je bez vrata i ima razbijene prozore. U



Kondukter Damir Aldžić

Umirovljenik Mile

Ivana Kolić

Kondukter Zdenko Puškarić

ostvariti – rekla je Vesna i prepričala iskustvo rođakinje koja je jednom prilikom putovala iz Njemačke u Zagreb da bi joj tek na kraju putovanja rekli da je po nekoj povlastici imala pravo na upola nižu cijenu karte.

/ Vozila sam se godinama vlakom u školu i kada kažem da željeznica propada, znam o čemu govorim. Ne vidim da će biti bolje. Sada se puno govori o obnovi, ali to ćemo vidjeti tek za 50 godina – požalila se Vesna. Nekada su vlakove od Zagreba do Rijeke pratili kondukteri na čitavoj relaciji, a sada se zamjenjuju u Ogulinu. U Ogulinu je službu

Liču je iz vlaka izišla jedna mlada putnica, iako se kuće u blizini nisu vidjele. Nakon Liča pruga se spušta: Zlobin s polukružnim zidovima protiv bure, Melnice, pa sve manje snijega ... U Škrļevu više nije bilo traga ni zimi ni snijegu, a radnici na pruži radili su u kratkim rukavima. U sunčanoj i toploj Rijeci izišlo je tek nekoliko putnika, a u proljetnome ambijentu ni traga priči o snježnim koridorima. Trajanje putovanja - »prava sitnica« od četiri sata i 40 minuta, uključujući kašnjenje od dvadesetak minuta. Što bi sada, nakon 15 godina, rekli njemački stručnjaci?

Lokomotiva nove serije na našim prugama

## Probe austrijske lokomotive

**Sredinom veljače na ispitivanje i homologaciju stigla je lokomotiva serije 1063 Austrijskih saveznih željeznica (ÖBB). Riječ je o električnoj dvosustavnoj manevarskoj lokomotivi koju austrijske željeznice osim za manevarske potrebe po većim kolodvorima koriste i za vuču teretnih vlakova u industrijskim kompleksima.**

Lokomotive serije 1063 proizveo je konzorcij koji čine BBC, SGP i ELIN 1982. godine. Lokomotiva je četveroosovinska, mase 82 tone, sa četiri asinkrona motora snage 2000 kW, napona 15kV/16,7Hz i 25kV/50Hz, dužine 15 560 mm i maksimalne brzine 100 km/h. Ima jednu prostra-

nu kabinu sa svim potrebnim upravljačkim i komunikacijskim elementima. U sklopu liberalizacije teretnog prijevoza na prugama u Hrvatskoj te dobivanja dozvola potrebnih za korištenje lokomotiva u RH, ovo je druga serija lokomotiva operatora Rail Cargo Carrier Croatia d.o.o. koja će moći voziti na HŽI-ovoj mreži te doprinijeti pouzdanosti i povećanju opsega teretnog prijevoza na elektrificiranim prugama.

Zgodno je prisjetiti se da je jedna od lokomotiva te serije krajem 1980-ih godina bila na promociji u Zagreb Ranžirnom kolodvoru u sklopu ponude da se postojeće dizelske manevarske lokomotive djelomično zamijene električnim lokomotivama. U sklopu tadašnje prezentacije austrijske tračničke industrije predstavljeni su i dizel-motorni vlak te prototip novoga modularnog putničkog vagona.

/ Piše: Dragutin Staničić

Snježno nevrijeme u Gorskome kotaru

## Preko noći napadalo 60 cm snijega

**Ove je godine u Gorskome kotaru napadao gotovo metar snijega. U ekstremnim uvjetima željezničari su uložili veliki napor kako bi održali promet. Unatoč tome operativa je bila prisiljena zatvoriti prugu. To je teško palo našim radnicima koji pamte i gore zime, ali se ne sjećaju da je pruga bila zatvorena. Nepodijeljeno je mišljenje da bi angažman krstarice održao promet.**

I prošle se godine u jednome trenutku činilo kako bi zima mogla proći *bezbolno*, a potom se nekako u isto vrijeme kao i ove godine Gorski kotar doslovno *zaledio*. Ove godine u vrlo kratkome periodu, u noći sa 5. na 6. veljače pao je 61 cm snijega. Prema službenim podacima, u Ogulinu je ove godine napadao 91 cm snijega. U pe-



tak 6. veljače situacija je bila najgora i pruga je u 14.00 sati zatvorena za promet od Ogulina prema Rijeci i Vrhovinama.

U Ogulinu kao i u ostalim kolodvorima Gorskog Kotara koje smo tijekom obilaska posjetili porazgovarali smo sa željezničarima i putnicima od kojih su neki i umirovljeni željezničari. Isti su otvorili svoju dušu te nam ispričali svoja mišljenja i doživljaje.

/ Danas je dobro. Snijeg se slegao i otapa se. Gdje si bio prije dva dana kada je padalo? Bilo nam je za izluditi. Sve što se kretalo prugom stiglo je na dva kolosijeka u Ogulin. I onda još *crkne* lokomotiva pa smo morali slati novu lokomotivu i izvlačiti vlak. U petak je bilo najgore i operativa je u 14.00 sati zatvorila prugu u oba smjera, od Ogulina do Knina i od Ogulina do Rijeke. Prvi smo puta doživjeli da je operativa zatvorila gorsku i ličku prugu.

U Ogulinu, kao uostalom u cijelome Gorskome kotaru, zna napadati i do metar snijega. Vlakovi su kasnili, ali su prolazili. Ovog puta na raščičavanju snijega s pruge radile su tri rolbe, dvije ogulinske i jedna riječka. No nije bilo teških lokomotiva, tzv. krstarica, koje bi prugu učinile prohodnom. Budući da je izostao njihov angažman, pruga je zatvorena.

/ Istodobno su se čistile i ceste i pruga, no *cestari* su na željezničko-cestovne prijelaze nanijeli snijeg i zatrпали ih. Da su prometovale krstarice iste bi razbijale nanose na cestovnim prijelazima te se ne bi stigao nagomilati toliki snijeg – komentiraju naši sugovornici. U situacijama kada padaju velike količine snijega, učenicima, radnicima i svima onima koji su u to vrijeme prisiljeni putovati, željeznica je uvijek bila spas. Ovaj put nije bilo tako i željezničari koji su se tada bili u smjeni našli su se u nezavidnoj situaciji kako objasniti putnicima da se vlakovi otkazuju i pruga zatvara.

/ Kad je takva situacija, svi *trče* na vlak. Što reći ljudima? Zna se da kada pada snijeg svi putuju vlakom. Učenici znaju da im je to sigurna veza za Karlovac, Rijeku i Zagreb. Tada vlakovi kasne, ali voze. Svi gledaju u željezničare i pitaju kada doći na vlak, kada će se očistiti pruga te brojna druga pitanja. U ovakvim situacijama uz potporu uprave HŽ- Infrastrukture koja je bila prisutna na terenu i glavne operative odradilo se ovoga puta dosta kvalitetno. Putnički promet bi trebao na vrijeme reducirati putnički vozni red i o tome izvijestiti putujući svijet. Po mogućnosti na vlakove dodati i zaprežne lokomotive kako kompozicije ne bi ostajale u nanosima snijega. Neka ne voze svi vlakovi ali oni koji voze neka voze bez kvarova i izostajanja.

Uz operativu HŽ Infrastrukture prometom upravljaju i operative HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza. Suradnja s tzv. našom operativom u ovako iznimnim situacijama mora biti na visini izvršenja zadaće i homogenosti.

Naši sugovornici prisjećaju se kako su se nekada lokomotive štitile od snijega, a danas se to više ne radi.

/ Nekad je postojala i provodila se zaštita koja je vitalne dijelove lokomotive štitila od toga da u nju ne ulazi snijeg. Upitno je da li se više to radi jer nakon dan-dva lokomotive se kvare. Kada napada više od 20 cm snijega, motorne se garniture ne bi smjele pokretati, a opet *mađar* nam je zaglavio i ove godine.

U ovakvim situacijama vrlo su važni skretničari u zimskim uvjetima pogotovo oni s iskustvom, jer trebaju osposobiti skretnicu nakon što radnici Pružnih građevina očiste snijeg. Izvršni radnici više-manje stalno govore kako bi na prugama trebalo postaviti više skretničara i tako promet učiniti protočnijim.

Nakon što je pruga kroz Gorski kotar osposobljena za promet, nastavljeno je s čišćenjem stajališta i promet je normaliziran. Zanimljivo je da je i dio radnika HŽ Infrastrukture ostao zarobljen u snijegu. Prometnica u ukrižju Zalesina tako je odradila smjenu od 36 sati, a zamjenu joj je dovezao snjegočistač rolba.



HŽ Putnički prijevoz

## Već prvi »Vlak u snijegu« privukao 450 putnika

**Ove je veljače bilo posebno veselo u posebnim vlakovima HŽ Putničkog prijevoza. Osim već tradicionalnog »Gubec-expressa«, koji je 7. veljače vozio u Donju Stubicu na uprizorenje Seljačke bune, i »Karnevalskog vlaka«, koji je 15. veljače vozio u Rijeku, na glavnu povorku Međunarodnoga riječkog karnevala, prvi je put od Rijeke do Delnica i natrag vozio »Vlak u snijegu« koji se pokazao kao pun pogodak! Već na prvoj vožnji 31. siječnja »Vlak u snijegu« okupio je 450 putnika, a velik je interes bio i za druga dva termina – 12. i 21. veljače.**

Ana Gašparec, glavna referentica za posebne vlakove u HŽ Putničkom prijevozu, iznimno je zadovoljna time što je nakon božićnog »Tin-expressa« i nastavak zime pokazao da su posebni vlakovi atraktivni u svako doba godine. Kako je naglasila, njih ne bi bilo moguće organizirati bez izvrsne suradnje sa HŽ Infrastrukturom i HŽ Cargom.

/ »Gubec-express« je ove godine iz Zagreba u Donju Stubicu doveo 315 putnika. Od Donje do Gornje Stubice neki su išli autobusom, a drugi pješice. U vlaku su bili i članovi zagrebačkih planinarskih društava koji su stigli na 45. pohod »Stazama Gupčevih puntera«. Ugođaj je bio pravi zimski, snježni, bilo je izvrsnog jela i pića, a posjetitelji su obišli Muzej seljačkih buna u Gornjoj i Majsecov mlin u Donjoj Stubici. Neki su, po želji, otišli na kupanje u Terme »Jezerčićak«, a većina je promatrala živopisno uprizorenje bitke seljačke i plemićke vojske. U svemu su puno pomogle i Turističke zajednice Krapinsko-zagorske županije i Donje Stubice – opisala nam je Ana Gašparec.

No, kako rekosmo, prava zvijezda posebnih vlakova ove je veljače bio novopokrenuti »Vlak u snijegu«. U njegovoj organizaciji sudjelovala je i Udruga »Dotepenec« iz Delnica, čija je predsjednica Snježana Šibenik Klaić, a velik doprinos dao je i Željko Tulić, menadžer HŽ-ove Regionalne jedinice Jadran iz Rijeke. Inače, Udruga »Dotepenec« okuplja građane Delnica koji su se doselili iz drugih dijelova Hrvatske, a takvih je tamo više od polovice. Naravno, »Vlak u snijegu« osmislio je HŽ Putnički prijevoz prema istoimenom filmu, možda i najboljem filmskom ostvarenju za djecu ikad snimljenom u nas, ponudivši putnicima, ponajprije mališanima, putovanje u snježnome ugođaju, ali i bogat program u vlaku i Delnicama.

/ Druženje je počinjalo već u riječkome kolodvoru, a potom su u vagonima djecu i roditelje pjesmom, igrama i šalama zabavljali likovi iz crtića, za što su bili zaduženi članovi »Dotepenca«. Uz pomoć tamošnje turističke zajednice u Delnicama su bili organizirani doček vlaka, kratak obilazak grada i maloga zoološkog vrta te grudanje, sanjkanje ili klizanje na njihovu lijepom klizalištu. Posljednjeg dana siječnja za šest stotina putnika na prvoj vožnji bila je organizirana i predstava iznenađenja u izvedbi skupine »Pahulja«, koja je izvela točku sinkroniziranog klizanja, a nakon toga počele su prijave za igre na ledu te je najboljeg klizača čekala i nagrada. Na vožnji organiziranoj 12. veljače bilo je 250 putnika »Vlaka u snijegu« – rekla je naša sugovornica.

U nedjelju 15. veljače iz Zagreba je put Rijeke krenuo »Karneval-express«. Cilj je bio Međunarodni riječki karneval, najveći u Hrvatskoj i jedan od najstarijih karnevala u Europi. Bilo je to peti put da je poseban vlak vozio veselo društvo na karneval.

/ Na taj vlak treba poraniti, jer iz Zagreba kreće u 6.30, a u Rijeci je u 10.10 sati. Zaustava se u Jastrebarskom, Karlovcu, Ogulinu, Vrbovskom, Moravicama, Skradu, Delnicama i Fužinama. Mnogi dođu već maskirani, no drugi se u vlaku šminkaju, rade frizure i maskiraju, a u tome im nesebično pomažu stručnjaci za oslikavanje lica. Zaista je veselo. U vlak se može ući i s psima i mačkama, a jednom je s nama putovao i kanarinac koji je letio po cijelome



vagonu. Dozvoljeno je unijeti i bicikl. Kao i uvijek, bilo je i odraslih i djece – nastavila je Ana Gašparec.

Idealno je kada je tijekom karnevala vrijeme u Rijeci lijepo, ponajprije kada ne pada kiša, a ako ne puše ni neugodna bura, užitek je zajamčen. A baš tako bilo je ove godine!

/ Treba reći da se puno putnika iz Karnevalskog vlaka njime vozi već tradicionalno, ali uvijek se pridruže i oni kojima je to prvi put. Po dolasku u Rijeku putnici idu na Korzo, kojim prolazi karnevalska povorka. Putnici nisu obvezni biti u skupini. Svatko provodi vrijeme



onako kako mu najbolje odgovara, a zbornu mjesto za povratak je riječki kolodvor, iz kojeg vlak polazi u 17.15, a u Zagreb stiže oko 21.00 sat. Ovisno o vremenskim prilikama, »Karneval-express« okupi od 150 do 300 putnika, a ove ih je godine bilo 150. Sigurno bi ih došlo i više da taj dan nije bila inauguracija predsjednice Kolinde Grabar Kitarović, pa je taj događaj mnoge zadržao kod kuće, pred televizorom – rekla nam je glavna referentica.

U svakome slučaju, ove godine Riječki je karneval bio impresivan – oko stotinu tisuća gledatelja promatralo je povorku oko deset tisuća maškara i više od osamdeset alegorijskih kola. Uz trasu od Rive Boduli preko Korza do Rive bilo je postavljeno šest pozornica, a prvi je put sudjelovao i Američki mornarički orkestar.



Vlak u snijegu



Vlak u snijegu



Vlak u snijegu



Vlak u snijegu

Inače, posebni vlakovi HŽ Putničkog prijevoza sve su omiljeniji i među stranim gostima, željnima upoznavanja Hrvatske, ali i uživanja u želznici. Obično su to veliki zaljubljenici u vlakove.

/ Od 5. do 12. travnja prošle godine organizirali smo putovanje »Rail wonders of Croatia & Bosnia«, na kojemu su nam gosti bili Britanci. Stiglo ih je osamdeset. Bili su oduševljeni krajolicima, ali i mirisima i zvukovima željeznice. Tražili su da vlak vuče baš dizelska lokomotiva – priča gospođa Gašparec.

U rujnu prošle godine na relaciji Zagreb – Split – Zagreb vozila je garnitura vlaka »DB Nostalgija«. Jedna švicarska agencija iznajmila je šest starinski uređenih vagona, s tepisima i svom udobnošću. Također, već deset godina vozi vlak »Majestic Imperator Train de Luxe« kojim iz Beča preko Ljubljane u Opatiju i Matulje stižu turisti željni ugodaja u toj replici austrougarskog vlaka. Njega također organizira jedna bečka agencija. Taj vlak vozi u travnju i listopadu.



Gubec express

/ I talijanski prijatelji željeznice su nam vjerni gosti. Još 2013. vlakom su u sedam dana obišli Zagreb i okolice, Hrvatsko zagorje, Slavoniju i Dalmaciju i bili su oduševljeni. Ove godine stižu nam u rujnu, a posjetit će i BiH. I napokon, u srpnju će kroz Hrvatsku proći retro vagoni mađarske agencije »MAV Nostalgia« na putu prema Sarajevu, Beogradu i Istanbulu – završila je Ana Gašparec.

Uglavnom, posebni vlakovi su izvrsna promocija željeznice uopće i prilika su za puno užitka u vožnji, zabavi i upoznavanju novih krajolika. Sve podatke o tim vlakovima koji voze kroz cijelu godinu možete naći na internetskoj stranici HŽ Putničkog prijevoza [www.hzpp.hr](http://www.hzpp.hr), u rubrici »Zletnički vlakovi« ili ih možete dobiti ako nazovete telefonski broj 01/4573-208 odnosno ako pošaljete upit na e-adresu [posebni.vlakovi@hzpp.hr](mailto:posebni.vlakovi@hzpp.hr).

Kolodvor Reggio Emilia Mediopadana

## Arhitektonsko čudo približava regiju ostatku Italije

Željeznički kolodvor Reggio Emilia Mediopadana, čini se, izgrađen je u polju usred ničega. No, iza cijelog projekta krije se namjera da se cijela regija s brojnim manjim gradovima na taj način priključi na prugu velikih brzina Bologna – Milano. Ključ je u povezivanju regionalnog željezničkog i autobusnog prijevoza s prugom velikih brzina. Tako ona u prostoru male naseljenosti nije samo nekorisna i invazivna infrastruktura, već postaje dodana vrijednost za mobilnost malih sredina. I to brzinama do 300 km/h.



Pruga velikih brzina Milano – Bologna otvorena je u potpunosti za promet 2007. godine. Stara magistralna željeznica ostala je tako za upotrebu regionalnim putničkim i svim teretnim vlakovima a prugom velikih brzina prometuju vlakovi brzinama do 300 km/h. Ta dionica samo je dio velike talijanske mreže velikih brzina, a njome prometuju vlakovi iz smjera Torina i Milana prema Rimu, Napoliju i Salernu i obrnuto. Novi je koridor od trenutka otvaranja postao vrlo prometan, a od 2012. godine osim vlakova Freccia-Rossa (Crvena Strijela), model ETR 500, u vlasništvu državnog prijevoznika Trenitalia, prometuju i vlakovi velikih brzina model AGV, francuskog proizvođača Alstoma, u vlasništvu privatnog prijevoznika NTV.

Na dionici Milano – Bologna dugoj ukupno 215 kilometara vlakovi se nisu zaustavljali nigdje između, te su jedina poveznica sa sustavom brzih željeznica stanovnicima regije uz samu prugu bili sami kolodvori u Milanu i Bologni. Brza je za željeznica u dijelu društva doživljavana kao strano tijelo koje povezuje samo velike gradove, a regije između ignorira, te ih željeznička infrastruktura samo uzurpira. Provincija Reggio Emilia (534,000 stanovnika, dio regije Emilia-Romagna) i njezin istoimeni glavni grad uvidjeli su priliku za priključenje čitave regije na brzu željeznicu. Ideja koja je ušla

i u strateške dokumente sastojala se u tome da se na brzini pruži Milano – Bologna, nekih 5 kilometara od grada Reggio Emilia, izgradi željeznički kolodvor gdje bi se zaustavljao dio vlakova velikih brzina. Sam kolodvor valjalo bi dobro povezati u mrežu regionalnog željezničkog i autobusnog prometa, te izgraditi „park and ride“ sustav. Na taj bi se način formirala gravitacijska regija nekih 70-100 kilometara oko samog kolodvora, a to je područje u kojem živi cca 400.000 stanovnika. Njima bi se pomoću regionalnog javnog prijevoza pružila prilika da budu povezani s mrežom brzih željeznica.

Sama ideja provedena je na veličanstven način. Naime, željeznički kolodvor koji je izgrađen pravo je arhitektonsko čudo, djelo arhitekta Santiaga Calatrave. Stanica izvana podsjeća na veliki bijeli val koji se giba kroz veliki prostor.

Sam kolodvor dio je većeg projekta u kojem su izgrađena dva nova cestovna mosta i kolodvor a sve je dizajnirao Calatrava. Ovakav koncept gradnje regionalnih kolodvora na prugama velikih brzina nije nov i već je dokazao svoju vrijednost u Francuskoj i Njemačkoj. Kolodvor se sastoji od dvije razine. Na donjoj razini okomito na prugu velikih brzina prolazi regionalna pruga koja sam kolodvor povezuje s Reggio Emilijom, Cianom, Sassuolom, Guastallom i drugim manjim gradovima. Uz samu zgradu je autobusni terminal, te „park and ride“ parkirališta. Na istoj razini glavni je vestibul sa restoranima, dućanom, te agencijama i automatima za prodaju karata. Na gornjoj razini četiri su željeznička kolosijeka. Kolosijeci br. 2 i 3 dio su brze pruge, kraj njih nema perona i njima prolaze vlakovi koji se ne zaustavljaju u kolodvoru i to punom brzinom. Kolosijeci 1 i 4 odvajaju se od glavne pruge i prolaze pokraj perona. Tim kolosijecima prometuju vlakovi koji se zaustavljaju u kolodvoru. Sama vrijednost gradnje kolodvora iznosila je visokih 79 milijuna eura, no sama zgrada svojom ljepotom i funkcionalnošću ostavlja vrlo impresivan utisak na putnike. Njeni su prostori vrlo svijetli, prostrani i ugodni za boravak. Time se stvara velika dodana vrijednost u ukupnoj usluzi putovanja.

## Novi vlakovi za Češke željeznice

**Dana 19. veljače Češke željeznice (ČD) objavile su da su potpisale ugovor s tvrtkom Škoda Vagonka o kupnji 11 dodatnih elektromotornih vlakova serije ČD 650, nazvanih RegioPanter.**

Riječ je o dvodijelnim električnim dvosustavnim vlakovima. Ugovor podrazumijeva rok isporuke od 48 mjeseci, a njegova je ukupna vrijednost 1,2 milijarde čeških kruna. Regija Moravskoslezský osigurala je 89,6 mil. kruna. Ta narudžba slijedi onu iz kolovoza 2014. koja je obuhvatila kupnju 14 sličnih vlakova za IC vlakove. Prva dva vlaka iz zadnje narudžbe ući će u redoviti putnički prijevoz početkom 2016. na relaciji označenoj kao S2, od mjesta Mosty u Jablunkovu do nove međunarodne zračne luke u Ostravi – Ostrava-Mošnov. Novi elektromotorni vlakovi moći će voziti prugama elektrificiranim sustavima 25kV i 50Hz i 3kV=, imaju maksimalnu snagu od 1,36 MW i maksimalnu brzinu od 160 km/h. Vlakovi su dugi 52,9 m i 65 % duljine pada je niskopodno. Opremljeni su sa 147 sjedala, i to sa devet sjedala u prvome razredu. Unutrašnjost vlaka je klimatizirana, opremljeni su zahodima koji su prilagođeni osobama koje se otežano kreću, audiovizualnim obavijestima za putnike i bežičnim internetskim vezama. Od kraja 2012. ČD koristi 19 vlakova RegioPanter, a sedam novih gradi se za potrebe prigradskog prijevoza oko Brna. Početkom veljače ČD je raspisao natječaj za modernizaciju 12 katnih putničkih vagona serije Brmo koji su sagrađeni u tvornici Waggonbau Görlitz 1976. godine. Ti vagoni, kojima će se modernizirati čitava unutrašnjost, koristit će se u praškome prigradskom prijevozu. Posljednjih godina češka Škoda učvrstila je svoju poziciju na europskome željezničkom tržištu zahvaljujući činjenici da ne proizvodi isključivo za domaće tržište, već i da izvozi u ostale zemlje članice Europske unije. To je činjenica o kojoj hrvatski proizvođači željezničkih vozila, uspravani poslovima koje su dobivali isključivo na domaćem tržištu, mogu samo sanjati.

## TCDD naručio vlakove velikih brzina

**Dana 18. veljače Turske državne željeznice (TCDD) objavile su da od Siemens kupuju 10 novih vlakova velikih brzina Velaro.**



TCDD je do sada kupio promotivni Siemensov vlak Velaro D demonstrator i dodatnih šest vlakova, a ugovor za tu kupnju potpisan je u srpnju 2013. godine. Ti vlakovi vozit će na turskim prugama velikih brzina od Ankar prema Konyi, Eskisehiru i Istanbulu. Vrijednost ugovora za kupnju 10 vlakova iznosi 400 mil. eura, a vrijednost prethodnog ugovora za kupnju sedam vlakova 285 mil. eura, u što je uključeno i sedmogodišnje održavanje. Prvi vlak je na probnim vožnjama u Turskoj, a sljedećih šest gradi se u Siemensovoj tvornici u Krefeldu i TCDD-u će biti isporučeni 2016. godine. Godine 2017. bit će isporučeno idućih 10 vlakova koji su sada naručeni. Turski vlakovi Velaro imat će maksimalnu brzinu od 300 km/h, snagu od 8 MW i bit će opremljeni sa 516 sjedećih mjesta.

Tom narudžbom Siemens je učvrstio svoju poziciju vodećega europskog proizvođača vlakova velikih brzina koju je čvrsto držao francuski Alstom. Turska u posljednje vrijeme ulaže ogromne napore i sredstva u gradnju novih pruga velikih brzina, čime drastično obogaćuje inače pomalo neatraktivnu nacionalnu željezničku infrastrukturu.

Novi vlakovi Velaro svakako će nacionalnome željezničkom operatoru još

više povećati prijevoznu konkurentnost i putovanje vlakom učiniti još atraktivnijim.

## Finske specifičnosti

**Sredinom veljače vlasti finskoga glavnog grada Helsinkija objavile su da traže legalno i pravno utemeljeno rješenje kojim bi se dozvolila prometovanja Finskih željeznica (VR) na području grada Helsinkija u sustavu prigradskih i gradskih vlakova bez natječaja produljila do 2018.**

Ako rješenje tog problema bude pronađeno, moguće je da će na snagu stupiti i svojevrsan tranzicijski period, koji će VR-u omogućiti da do ljeta 2021. bez natječaja pruža usluge putničkog prijevoza na području Helsinkija. Prije toga bi se raspisao natječaj za novu dodjelu koncesije. Argument za takav razvoj situacije jest činjenica da su gradske vlasti Helsinkija i korisnici vrlo zadovoljni VR-om kao operatorom gradskih i prigradskih vlakova, a neke analize nedvosmisleno dokazuju da je VR i do 30 milijuna eura godišnje jeftiniji od mogućih konkurentskih koncesionara. Finska se, što se tiče privatnih željezničkih operatora, nalazi u posebnome položaju u odnosu na ostale članice Europske unije. Činjenica da je finska nacionalna željeznička infrastruktura dio standardnoga željezničkog sustava GOST koji je karakterističan za bivši Sovjetski Savez, a podrazumijeva kolosiječnu širinu od 1520 mm i veći slobodni profil pruge i vozila, što dokida mogućnost interoperabilnosti. To je vrlo neprikladno za moguće privatne koncesionare željezničkog prometa. Također, ta činjenica onemogućuje kupnju rabljenih vozila, jer je rusko tržište na kojemu bi se takva vozila eventualno mogla naći nedostupno zbog različitih detalja u standardu GOST i ostalim tehničkim i sigurnosnim standardima Europske unije. Zbog tih činjenica Finska je izoliran slučaj unutar Europske unije.

Posljednjih godina prigradski i gradski željeznički prijevoz finske prijestolnice Helsinkija doživljava velik procvat. Kupljeni su novi, vrlo suvremeni električni vlakovi švicarskog Stadlera, a izvedena su i ogromna ulaganja u infrastrukturu. Sve to dovelo je do vrlo velikog porasta popularnosti vlaka kao prijevoznog sredstva u gradskom i prigradskom prijevozu.

Zvonko Ćurak, umirovljeni inženjer i publicist

## Kad su putnici karte plaćali jajima

**Umirovljeni inženjer Hrvatskih željeznica Zvonko Ćurak iz Osijeka čovjek je čiji je život obilježen željeznicom. On je pripadnik trećeg naraštaja željezničara, a u hrvatskim željezničkim tvrtkama i danas radi petero njegovih najbližih. Ćurak je napisao i tri knjige o željeznici, priređuje izložbe, drži predavanja i skuplja sve predmete do kojih može doći a svjedoče o povijesti željeznice. Bilo bi ih i puno više da velik dio nije uništen kada je za Domovinskog rata srušena njegova kuća u Antunovcu.**



/ Gdje ste rođeni i otkad živite u Osijeku?

/ Rođen sam 1948. nedaleko od Dervente. Otac je bio prometnik vlakova i često je po direktivi mijenjao mjesto rada. Tako smo se 1958. doselili u Samobor gdje je otac radio na »Samoborčeku«. Godine 1961. preselili smo u željeznički kolodvor Bare Slavonske, nedaleko od Orahovice, na Gutmannovoj uskotračnoj pruzi. Do zatvaranja pruge otac je radio u kolodvoru Mislavac, a kasnije u Čačincima. U Osijeku živim od 1968.

/ Koje ste škole završili i što ste sve radili na željeznici?

/ Završio sam srednju školu za prometnika vlakova i počeo raditi u kolodvoru Osijek. Godine 1975. završio sam redoviti studij za prometnog inženjera. Bio sam prometnik u Osijeku, a zatim prometni kontrolor i školski instruktor za prometnu službu. Od 1978. do mirovine 2011. radio sam kao inspektor računsko-blagajničkog poslovanja (revizor blagajni) u Kontrolni prihoda. U više od četrdeset

godina rada na željeznici u više navrata obišao sam sve kolodvore hrvatske željezničke mreže.

/ Kao što rekosmo, Vaša obitelj naraštajima je vezana uz željeznicu?

/ Djed Marko je do 1932. bio skretničar na uskotračnoj pruzi Brod – Derventa – Doboj, na kojoj su radili i stričevi Lazo i Franjo kao vlakovođe, a otac Anto kao prometnik. Danas u hrvatskim željezničkim tvrtkama rade moja tri brata: prvi (magistar) kao kontrolor vuče, drugi (inženjer) na održavanju vučnih vozila i treći kao prometnik. Moji sin i kći također rade na željeznici.

/ Napisali ste zbirku oko 300 anegdota »Druga strana kolosijeka«?

/ To su sjećanja i svjedočenja o željeznici kakvu pamtim iz sedamdesetih godina prošloga stoljeća. Posvećena su putnicima, željezničarima, prugama i kolodvorima Slavonije, osobito kolodvoru Osijek, gdje sam radio prvih desetak godina. Ti stvarni, komični događaji svjedoče o vremenu kada su željezničari živjeli poput velike obitelji. Recimo, u noćnome vlaku kondukter Janković pita znanca policajca kamo vodi psa vučjaka. »Vodim ga u Zagreb na ispit za konduktera«, zajedljivo će policajac, a kondukter mirno uzvratiti: »Ako ne položi, hoće li i dalje raditi u policiji?« Ili ova. Sedamdesetih godina iz Baranje je noćnim vlakom često otpremalo nekoliko košara živih žaba u neki zagrebački hotel. Jedne noći pri pretovaru prtljažari razbiju jednu košaru i prospu tridesetak kilograma žaba. Skoro mjesec dana kolodvor Osijek bio je opsjednut žabama ...

/ Autor ste i knjige »Slavonsko-podravske željeznice«?

/ Godine 1884. mađarski poduzetnik S. H. Gutmann sagradio je pilanu nedaleko od sela Bistrinci, oko koje se kasnije formirao grad Belišće. Za dovoz sve veće količine trupaca sagradio je prvu prugu od Belišća do Donjeg Miholjca 1890. godine. Do 1907. pruge su povezale šumom bogata područja do Noskovaca, Orahovice, Slatinskog Drenovca i Voćina. Do Osijeka pruga je

bila dulja od 180 km. Sagrađena je veza s prugama normalnoga kolosijeka u Osijeku, Prandauncima i Čačincima te s Mađarskom u Donjem Miholjcu i Noskovicima. Pruge su zatvarane od 1968. do 1970., a u spomen na njih ostali su vlak u Belišću i lokomotiva u Orahovici.

/ Povijest »Guce« je puna živopisnih detalja?

/ Da, u tim prvim vlakovima koje su zvali »Guco« putnici su se grijali zagrijanim ciglama koje su mogli uzeti iz lokomotive ili uz peći koje su sami ložili u vagonima. Strojovođa bi brzinu vlaka regulirao *odoka* i nastojao bi prije vremena stići u mjesto s gostionicom, jer bi tamo vlasnik častio osoblje na račun zarade od putnika. Vlak bi često pogazio krupnu divljač, što su željezničari znali iskoristiti ... Vlakove su po potrebi kočili radnici-kočničari po signalima strojovođe. Ponekad su putnici karte plaćali jajima, a njih su željezničari mijenjali za novac, pa su nakon namire blagajne uvijek imali i za piće.

/ Vaša najnovija knjiga je »Bosanske uskotračne željeznice«?

/ Izgradnja uskotračnih pruga širine 760 mm u BiH počela je ubrzo nakon Austro-Ugarske aneksije 1878., i to radi dovoženja vojnog materijala i odvoženja drveta, rudnog blaga i poljoprivrednih proizvoda. Do 1885. pruga je stigla do Mostara, a nekoliko godina kasnije do Ploča i Dubrovnika. U Banja Luci i Prijedoru spojena je s prvom prugom normalnoga kolosijeka u Bosni koja je od Zagreba sagrađena 1872. i bila je duga stotinu kilometara. Veza s hrvatskim željeznicama bila je i u Kninu. Zatim je sagrađena pruga od Splita do Sinja nazvana »Sinjska rera«, ali nije spojena s bosanskim prugama kako je bilo planirano.

Od 1968. do 1978. zatvorene su sve uskotračne pruge u BiH, osim dvije. Tako još danas radi pruga duga oko 10 km koju koriste rudnici Banovići za prijevoz ugljena i pruga od Mokre Gore do Dobruna, kod Višegrada, duga oko 17 km, koja je namijenjena turistima. Na obje pruge vozi po nekoliko parnih lokomotiva i to je velika atrakcija.

/ Sigurno ima mnogo zanimljivih anegdota o »Čiri«?

/ Ima ih jako puno. Posebno su zgodne priče o voznoj brzini. Tako su neki momci trčali pored vlaka i pitali strojovođu: »Može li to malo brže?«, a on im je odgovorio: »Može, ali ne smijemo napustiti voz«. Pružna trasa preko planine Šargan tvorila je »osmicu« radi savladavanja visinskih razlika, pa su neki putnici izlazili iz vlaka i brali voće uz prugu ili se osvježavali u usputnim selima. Nakon nepunih sat vremena bi se spustili/popeli stotinjak metara i ponovno ušli u svoj vlak. Često bi osoblje zaustavilo vlak ako bi ugledali neko slavije pored pruge kako bi se pogostili kod domaćina, koji bi se osjećao počašćen. Na tim je prugama vozila

i garnitura motornog vlaka brzinom do 50 km/h pa su je zvali »Ludi Sarajlija«. Parna lokomotiva stenjući uz uspon kod Lupljaniće glasala se kao da moli: »Bo-že po-mozi ...«, a nizbrdo kao: »Po-mogo ne po-mogo...«

/ Vlakom ste proputovali Europu uzduž i poprijeko?

/ Još u djetinjstvu često sam putovao vlakom. Kasnije sam kao željezničar putovao od Sankt Peterburga do Madrida i Casablance, od Carigrada do Pariza i Londona, od Kopenhagena do Rima, od Amsterdama do Moskve, Varšave, Praga, Budimpešte ... Pored toga, radeći svoj posao u nekoliko sam navrata obišao sva mjesta i regije koje imaju željeznicu, upoznao prirodne ljepote, običaje, kulturu, posjetio mnoge kulturno-zabavne manifestacije i još za sve to bio solidno plaćen.

/ Što još planirate u budućnosti?

/ Imam u planu još nekoliko knjiga, a dvije – putopisi vlakom po Europi – su već pripremljene. Svoje knjige tiskam u vlastitoj nakladi, u malim serijama, za što trebam prikupiti novac. Pišem i autobiografiju koja obuhvaća običaje, navike, kulturu i događaje iz vremena mog djetinjstva i krajeva u kojima sam živio. Posjećujem željezničke muzeje, fotografiram stare željezničke objekte ... Sudjelujem i u postavljanju izložbi o željeznici u Belišću, Valpovu, Donjem Miholjcu i Našicama te u predavanjima promoviram ljubav prema vlakovima. Velika mi je želja da se pored osječkoga kolodvora postavi parna spomen-lokomotiva koja u depou osječke vuče vlakova stoji već desetak godina.

Proslava Dana Čeških željeznica

## Okupilo se 30 000 posjetitelja

Češke željeznice organizirale su proslavu Dana Čeških željeznica po regijama. Na središnjoj proslavi u Breclavu bio je naš suradnik Goran Marincel.



Posljednjih nekoliko godina godišnji odmor ne provodim na moru, već krajem ljeta krećem u upoznavanje europskih željeznica. Pripreme počinju vrlo rano, pretraživanjem interneta u potrazi za lokacijama za fotografiranje, traženjem smještaja te proučavanjem voznih redova. Čistom srećom, a na moje zadovoljstvo, naletjeh na

podatak da u rujnu 2014. Česi slave Dan Čeških željeznica. Proslava je bila organizirana po regijama i gradovima, no ona središnja održana 27. rujna u Breclavu bila mi je i najzanimljivija.

Dakle, uzeo sam *fipovku* i dan ranije EC-vlakom br. 158 otputovao do Beča, gdje sam presjeo na RailJet i izišao u Breclavu, vrlo važnome željezničkom čvorištu. Grad je nekada imao i granični kolodvor, a danas je preko Praga povezan s Berlinom, a preko Ostrave s Poljskom. Prema jugu povezan je s Bečom, a prema istoku s Bratislavom i Budimpeštom.

Teme proslave bile su 175. obljetnica prve parne lokomotive te novi RailJet. Ljubitelji lokomotiva, pogotovo onih starih, svoje pozicije za fotografiranje počeli su zauzimati i sat prije njihova dolaska iz raznih smjerova.

Dok smo fotografirajući skakutali po kolosijecima, oni manje aktivni iste te vlakove dočekali su na peronima kolodvora, a u ložionicama i hangarima mogle su se razgledati i ostale lokomotive koje taj dan nisu vozile. Uz toliko dima i pare, ako ste u *pravim* godinama, lako se vratiti u djetinjstvo i prisjetiti parnjača u sisačkome kolodvoru.

Po običaju, takvo događanje prati i dobra gastroponuda, a mene je iznenadilo da su Česi, barem u Južnoj Moravskoj, ljudi za krumpirom, koji se mogao kušati spravljen na stotinu načina. Ono što me nije iznenadilo jest izvrsna piva.

Više od 30 000 posjetitelja dokaz je da se željeznica voli, no i da se ne smije zaboraviti prošlost.

/ Piše: Goran Marincel

/ Foto: Goran Marincel

25. Željino sijelo

## Zabava do jutarnjih sati

**U subotu 7. veljače u Studentskome centru u Osijeku održano je 25. Željino sijelo. Kao i svake godine, atmosfera je bila izvanredna.**

Za vrhunsku glazbu pobrinuo se Tamburaški sastav »Slavonija band«, koji je i ove godine pokazao svoje zabavljачke sposobnosti. Njima su se pridružili i gosti iznenađenja dr. Tonči Mišćević i Stjepan Jeršek – Štef, koji je uz pomoć razgaljene publike otpjevao nekoliko svojih hitova. Za humor »zaduženi« su bili gosti iz osječčkog HNK-a: Aleksandar Bogdanović, Duško Modričić i Aljoša Čepel koji su izveli nekoliko skečeva, a ponosni izvrsnom atmosferom i zapjevali su sa »Slavonija bandom«.

Voditelj programa bio je voditelj Radio Baranje Robert Repić, koji je i sâm odjeven u baranjsku nošnju najavljuvao izbore za najbolju

žensku, mušku i nošnju u paru te najbolju etnokreaciju. Posebnu nagradu dobio je najbolje ukrašen stol.

Zadovoljstvu gostiju pridonijela je vrlo bogata tombola u kojoj su glavni zgodici bili električna gitara, televizor i vikend u Trakošćanu. Zabava na kojoj je bilo oko 400 gostiju potrajala je do ranih jutarnjih sati. HKUD »Željezničar« zahvaljuje svim dragim gostima koji su uveličali 25. jubilarno sijelo. Posebnu zahvalu uputili su članovima prijateljskih društava: KUD-u »I. K. Adamović« iz Čepina i HKUD-u »Beli Manastir« koji su pridonijeli rasplešanome ozračju sijela.

Marko Brekalo, predsjednik HKUD-a »Željezničar«, izrazio je svoje zadovoljstvo:

/ Kada vidim koliko smo ljudi uspjeli okupiti, mogu samo izraziti svoje zadovoljstvo. Donacije koje smo prikupili i ostvareni prihod olakšat će nam rad u sljedećoj godini. Cilj nam je održati kvalitetu, a istodobno smo prisiljeni štedjeti na svakome koraku.

Karlo Cvetković

## I naš predstavnik u »The Voiceu«

**Dana 17. siječnja na 1. programu Hrvatske televizije počeo se prikazivati show pod nazivom »The Voice – Najljepši glas Hrvatske«. Među mladim talentima ističe se i dvadesetdvoгодиšnji Karlo Cvetković. Kako i ne bi kada je i njegov otac Dalibor, inače putnički blagajnik u Bizovcu, također dobar pjevač u gradskome zboru »Valpovo«.**

/ Drago nam je da imamo predstavnika željeznice u tome natjecanju. Kako se nastavlja natjecanje?

/ Prošao sam audiciju i Indira me odabrala. Nadam se da ću u natjecanju dospjeti što dalje – rekao je Karlo.

/ Da, iako nam je ponekad naporno putovati u Zagreb i tamo provesti cijeli dan na snimanju, svi se radujemo tome. Osobito supruga koja je sretna kada vidi sina na televiziji – komentirao je Dalibor kroz smijeh.

/ Od ovog natjecanja očekujem da ću se dobro zabaviti, ali i steći pjevačko iskustvo i osjetiti kako je to biti na velikoj pozornici, ispred kamera. Naročito se nadam da ću puno naučiti na temelju Indirinih savjeta, ali i savjeta ostalih mentora – dodao je Karlo.

/ Kada se Karlo počeo zanimati za glazbu?

/ Karlo je od malih nogu pokazivao zanimanje za glazbu. Krenuo je u glazbenu školu sa sedam godina, u isto vrijeme kada i u osnovnu, što inače nije slučaj, ali povjerenstvo za upis ocijenilo je da je izrazito muzikalan. Mogao je prepoznati svako ton, makar bio odsviran samostalno – rekao je Dalibor.

/ Kako ste pratili solfeggio?

/ U toj dobi nisam mogao dovoljno brzo pisati, pa mi je bilješke sa solfeggia zapisivala kolegica iz razreda – objasnio je Karlo.

/ I u kojemu je smjeru krenuo Karlo?

/ Zavolio je harmoniku koja nije bila popularna 1990-ih godina, tako da je bio jedini koji je završio taj instrument u posljednjih dvadeset godina. Kasnije je u Valpovu počela djelovati glazbena škola. Budući da se kasnije počeo zanimati za rock, počeo je svirati gitaru – rekao je Dalibor.

/ Od 2007. do 2011. bio samu rock-bendu »Mentalna higijena«. Bend je izvodio i autorsku glazbu, a svirali smo po cijeloj Slavoniji – dodao je Karlo.

/ Što je bilo po završetku srednje škole?

/ Kada sam završio srednju školu, osnovali smo i tamburaški sastav »Lege« - rekao je Karlo.

/ Koji je repertoar »Lega«?

/ Sviramo autorsku i narodnu tamburašku glazbu, ali u aranžmanu s bas gitarom i bubnjevima, tako da zvuči vrlo moderno – objasnio je Karlo.

/ Kakvi su Vaši planovi? Namjeravate li se profesionalno baviti glazbom?

/ Nemam namjeru biti profesionalni glazbenik. Mogao bih se nazvati poluprofionalcem. Volim i zanimanje za koje sam se školovao (medicinski tehničar) i namjeravam se baviti time – rekao je Karlo.

/ Namjeravate li studirati?

/ Imam još vremena da donesem tu odluku. Možda se i to dogodi, ali za sada planiram da se osim pozivom za koji sam se školovao bavim i glazbom.

/ Što na to kaže otac?

/ Ne želim mu savjetovati koji put da izabere jer i liječnički i umjetnički poziv zahtijevaju puno odricanja, i to cjeloživotnog, pa i financijska ulaganja. Ne želim u njemu razvijati nezdrave težnje, kao u ovome televizijskom natjecanju, da ne stremi tome da pošto-poto bude pobjednik i da bude »najbolji«. Neka se dobro zabavi i stekne iskustvo te se dodatno razvije kao glazbenik, ali i kao čovjek – rekao je Dalibor.

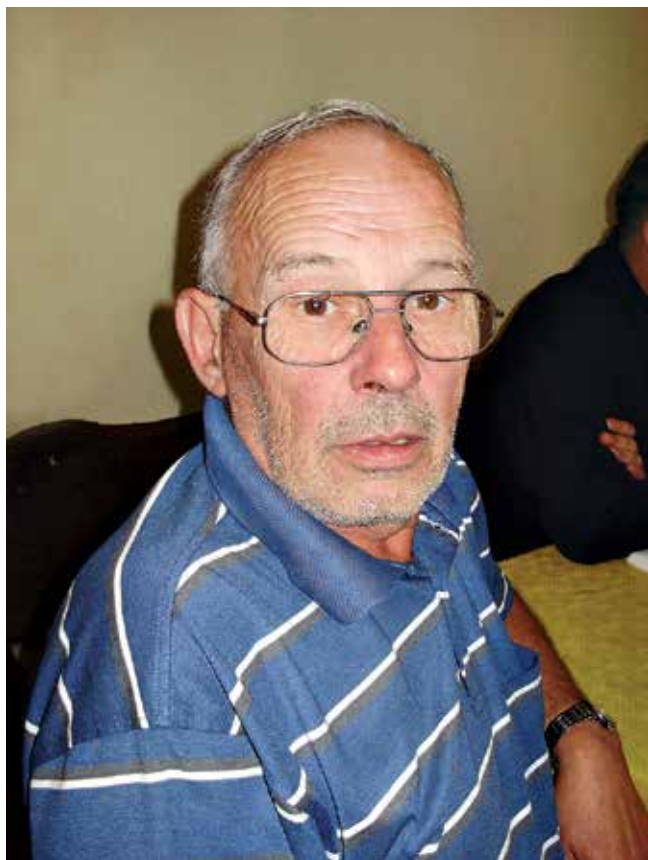


/ Piše: Nenad Katanić  
/ Foto: Nenad Katanić

Razgovor s umirovljenim strojovođama

## Ribolov, zidarija ili čuvanje unuka

**Strojovođe su se nedavno oprostili od devetorice svojih kolega. Ljudi koji su cijeli radni vijek vozili lokomotive odjedanput imaju višak vremena. O tome kako su organizirali vrijeme u mirovini razgovarali s njima je razgovarao naš suradnik Boris Čavar.**



Davor Budojević rekao je kako je sedam Zagrepčana, novoumirovljenih strojovođa odlučilo organizirati domjenak, a pridružila su im se i dvojica Splitskana, koji su nekoliko godina vozili nagibne vlakove od Zagreba do Splita. Strojovođe su to iz HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza, iz bivšeg društva HŽ Vuče vlakova. Davor Budojević završio je radni staž u HŽ Putničkom prijevozu, a vozio je vučna vozila svih serijâ na Hrvatskim željeznicama. Karijeru je počeo kao elektromehaničar 1976. godine, a kao strojovođa radio je od 1984. godine. Ima 55 godina te 51 godinu radnog staža. U tri desetljeća vožnje na bolovanju nije bio ni jedan dan. Dana 15. travnja 2014. uzeo je poticajne mjere.

/ Prvi mjesec u mirovini bilo je vrlo teško jer nije bilo posla koji sam radio tri desetljeća. Kad pogledam unatrag, osjećam se sjajno. Radio sam posao koji sam želio raditi odmalena. Doživio sam četiri tzv. pregaženja, a dva sam izbjegao – rekao je Budojević.

Franjo Grbus iz Križevaca je u 57 godina stekao pola stoljeća radnog staža. Nakon što je uzeo poticaje, mirovinu je čekao godinu dana. Počeo je raditi 1982. u Zagrebu na nekada, najtežoj manevarskoj

lokomotivi, koju je vozio sedam godina. Poslije je većinom radio na dizelskoj vuči, a vozio je vozila svih serijâ osim nagibne vlakove. Po zanimanju je bio strojobravar i staklar. U mirovini će čuvati dva unuka ili boraviti u vikendici kraj Križevaca. Za njega nema praznog hoda, uvijek je aktivan. Bitno je zdravlje, kazuje, i druženje, a toga nam uvijek nedostaje. O proteklim danima rekao je samo:

/ Nekad je bilo reda, a sad ...

Krešimir Vukoje završio je u HŽ Cargu nakon što je 34 godine vozio razne lokomotive na raznim prugama negdašnjeg HŽ-a. Nastavio je obiteljsku tradiciju slavonskih željezničara. Djed i dva strica, punac i šogor bili su ili su još uvijek strojovođe, a supruga radi u HŽ Cargu. Kratko je radio i kao dispečer. U razgovoru je otvoreno rekao:

/ Dok je postojala Vuča vlakova, sve je išlo kako treba, nakon toga – kaos.

Od rujna je u mirovini, a poticajne mjere uzeo je u zadnji trenutak. Još ne zna što će raditi u mirovini, a čak razmišlja da počne voziti za nekog privatnika.

Zdenko Vukorepa bio je strojovođa u HŽ Putničkom prijevozu Split. Ima 55 godina i 49 godina staža. Raditi je počeo kao pomoćnik strojovođe 1980., a kao strojovođa vozio je 24 godine. Zadnjih desetak godina vozio je nagibne vlakove od Splita do Zagreba i natrag.

Vukorepa je na burzi rada do svibnja iduće godine i tada će ima uvjete za mirovinu. Uzeo je poticajne mjere. Od novca koje je dobio treba živjeti, a dio je namijenio za dovršetak obiteljske kuće kako bi djeca imala uvjete za život. U mirovini će Vukorepa igrati balote ili, ako bude mogao, raditi zidariju kod privatnika.

Šime Ilić također je iz Splita. Voziti je počeo 1981. godine. Šest dana mu nedostaje da napuni trideset godina vozačkog staža, a ima i dvije ratne godine staža. Čekat će mirovinu do svibnja iduće godine. Živi u Perkoviću, a vrijeme u mirovini provodit će čuvajući unuke i baveći se poljoprivredom oko kuće.

Stanko Tomašković iz Samobora otišao je u prijevremenu mirovinu kao šef Vuče vlakova Zagreb. Nedostajala su mu tri mjeseca života do pune mirovine. Inače ima šest desetljeća života i 41 godinu, devet mjeseci i 15 dana radnog staža.

Na željeznici je počeo raditi 1974. kao strojovođa, da bi nakon osam godina vožnje postao nadzornik lokomotiva. Vjerojatno ima najdulji nadzornički staž – punih 27 godina. Tri godine bio je šef Vuče vlakova.

Svaki će strojovođa reći da je Tomašković bio šef najbliži strojovođama, čak i onda kada je morao biti strog, iako je bilo vrlo rijetko. Tomašković je rekao da je posao strojovođe, kao i nadzornika lokomotiva, zanimljiv, ali i intenzivan posao. U mirovini će čuvati unuku i u Samoboru obrađivati vrt.

Organizatori okupljanja novoumirovljenih strojovođa bila su devetorica strojovođa iz Zagreba i Splita, i to Davor Budojević, Zdravko Vukorepa, Ivan Kušt, Damir Tuđa, Stjepan Kralj, Ivan Šćuric, Šime Ilić, Krešimir Vukoje i Franjo Grbus.

Filatelija

## Međunarodni dan žena

Početak prošlog stoljeća, u vrijeme brze industrijalizacije i ekonomskog rasta, ali isto tako i teških radnih uvjeta, osobito žena, pojavila se ideja o obilježavanju Međunarodnog dana žena. Zbog toga je, tražeći kraće radno vrijeme, bolje plaće i pravo glasa, 8. ožujka 1908. u New Yorku demonstriralo 15 tisuća žena.



Na Međunarodnoj konferenciji žena održanoj u Kopenhagenu 1910., a na kojoj je sudjelovalo više od stotinu žena iz gotovo dvadesetak država, donesena je odluka prema kojoj se 8. ožujka obilježava Međunarodni dan žena. Taj dan je, između ostaloga, i dan sjećanja na žrtve požara u tvornici u New Yorku 1911. u kojem je poginulo više od 140 žena. Nakon 1975. koja je bila proglašena Međunarodnom godinom žena i Ujedinjeni narodi 8. ožujak obilježavaju kao Međunarodni dan žena.

Izdavači poštanskih maraka godinama obilježavaju Međunarodni dan žena te na taj način podsjećaju javnost na sve žene koje su sudjelovale u ženskim pokretima diljem svijeta, na dan pobune, prkosa i ustrajnosti u ostvarivanju ženskih prava. Također, markama se skreće pozornost na sve one žene koje žive daleko od svijeta u kojem vladaju zakonski utemeljena prava jednakosti i ravnopravnosti spolova (u izoliranim i siromašnim zemljama). Većinu siromašnih u svijetu čine žene. U prosjeku imaju manja primanja od muškaraca za isti posao, a i dalje su u velikome postotku žrtve raznih vrsta nasilja. Marke izdane u povodu Međunarodnog dana žena, između ostalog, javnost upoznaju s njemačkom političarkom, predlagateljicom odluke da se 8. ožujka proglasi Danom žena i radnicom Clarom Zetkin (Sovjetski Savez, 1957.; Bugarska, Mađarska i Kina, 1960.; Farski otoci, 2011.; Kuba 1965.), s 9. međunarodnom konferencijom žena (Vijetnam, 2002.), stotom obljetnicom Dana žena (Makedonija, Makao – Kina, BiH, 2010.; Meksiko, 2012.) te s različitim poslovima koje obavljaju žene (Poljska, 1954.). Marke na temu Međunarodnog dana žena izdali su Afganistan (više izdanja od 1962. do 2004.), Egipat

(1975.), Austrija (2002.), Ekvador (2003.), Indija i Pakistan (2007.), Bangladeš, Sjeverna Koreja, Grenland i BiH (2010.) te brojni drugi. Poštanskim markama odaju se priznanja mnogobrojnim ženama za njihova dostignuća na različitim područjima ljudskog življenja. One su umjetnice, voditeljice nacija, liječnice, izumiteljice ali i ratne heroine. Objava njihova lika ili motiva povezanog s njihovim doprinosom na marki zasigurno ostavlja veliki i trajni edukativni zapis. Lik engleske kraljice Viktorije objavljen na prvoj poštanskoj marki izdanoj u svijetu 1840. govori u prilog tomu. U 1996. kao Europskoj godini žena više od pedeset izdavača poštanskih maraka izdalo je jednu ili više maraka na temu znamenitih žena (npr. lik Majke Tereza na markama izdanima u Makedoniji i San Marinu, lik princeze Diane objavljen na markama izdanima u Gibraltaru). U Hrvatskoj su izdane dvije marke s motivima književnica Cvijete Zuzorić i Ivane Brlić-Mazuranić, prve hrvatske akademkinje. Za Hrvate vrlo važne žene su bosanska kraljica Katarina Kosača Kotromanić koja se našla na poštanskoj marki Hrvatske pošte Mostar te autorica austrijske himne Paula von Preradović koja se našla na austrijskoj marki. Za posebne zasluge u promociji svoje države poštanski operatori nerijetko izdaju marke s motivima planetarno popularnih živućih osoba. Sportska dostignuća (Blanka Vlašić, Hrvatska, 2007.), glazba (Kylie Minogue, Australija, 2013.), književno stvaralaštvo (dobitnica Nobelove nagrade Wisława Szymborska, Poljska, 2003.), najviše državničke funkcije (18. inauguracija predsjednice Park Geun-hye, Južna Koreja, 2013.) i slično neki su od primjera uspjeha ženâ čiji je doprinos trajno zapisan.

Proslava 35. obljetnice mature

## Izvrstan provod u Kutini

U povodu proslave 35. obljetnice mature, u Kutini potkraj prošle godine okupila generacija prometnika vlakova koja je prije 35 godina završila školovanja u Željezničkom školskom centru u Zagrebu.

Taj se naraštaj željezničara školovao od 1977. do 1979. u dva razreda za zanimanje prometno-transportnog stručnog radnika. Na dvodnevno druženje u Kutini i njegovoj okolini od 71 bivšeg maturanta pozivu na proslavu obljetnice mature odazvao se 21 bivši maturant. Uz smijeh, šalu, pokoku rakiju i suhomesnate proizvode društvo se zabavljalo do podneva, a potom su domaćini proslavu okupljene poveli u Lonjsko polje. Poplavljeno polje omogućilo je gostima vožnju čamcima i razgledanje krajolika. Nakon kratkog predaha uz fiš-paprikaš, šarana na rašljama i hladne gemište uputili su se u selo Repušnicu. Druženje bivših maturanata nastavljeno je dugo u noć u OPG-u Malbašić, u selu Čaire. Prije odlaska, sljedećeg dana ujutro, bivši maturanti zahvalili su na gostoprimstvu domaćinima Anti Pranjicu i Zlatku Žuniću.



/ Piše: Krešimir Lovreković  
/ Foto: Krešimir Lovreković



Izložba »Čekaonica za ljude, strojeve i grad«

## Emotivni doživljaj i izvrnuta perspektiva

**Na stropu čekaonice željezničkoga kolodvora u Rijeci svakoga dana od 5. do 11. veljače, od 16.00 do 21.00 sat mogla se pogledati izložba – zapravo jednosatna videoprojeksija – živuća priča o riječkoj luci i pojasu na kojem se proteže željeznica. Autori te neobične instalacije pod nazivom »Čekaonica za ljude, strojeve i grad« su riječki videoumjetnici Nadija Mustapić i Toni Meštrović.**

»Čekaonica za ljude, strojeve i grad« rezultat je njihova zajedničkoga jednogodišnjeg sakupljanja audio i videozapisa o riječkoj luci, njezinim gatovima i dokovima, skladištima, silosima, kao i cijelome potezu željezničke pruge sa željezničkim kolodvorom u neposrednoj blizini, starim okretištem lokomotiva, svjetionikom i rafinerijom nafte. Instalacija istražuje njihove preostale tragove skrivene na industrijskim površinama ili zapisane u sjećanju radnika i njihovim razmišljanjima o budućnosti grada.

Nadija i Toni, inače životni i umjetnički partneri, zajedno rade nekoliko godina. Još 2013. izradili su prvi zajednički projekt o Brodosplitu



u brodogradilištu »3. maj« u Rijeci pod nazivom »Minuta šutnje«, što je primijetila kanadska umjetnička organizacija »Musagetes«, koja već pet godina djeluje u Rijeci i koja im je ponudila, kao prvim lokalnim umjetnicima, da izrade nešto na temu umjetnosti u ljudskim životima. Prihvatili su i odabrali prostor u kojemu žive – blizu pruge – i taj im je ambijent gotovo kao dvorište.

O realizaciji izložbe razgovarali smo s Nadjom i Tonijem.

/ Već godinama promatramo život željeznice i luke pa smo odlučili godinu dana hodati tim područjem, razgovarati s ljudima raznih profesija da snimimo život te industrije. Najviše smo se zblížili sa skretničarima, među kojima je najviše Ličana, ljudina u svakome smislu te riječi. Poučili su nas kretanju uz kolosijeke, pokazivali nam zanimljivo-

sti – bili su divni. Sve smo ih upoznali, a ponekad smo i *marendali* s njima. Podijelili su s nama tužna iskustva, saznali smo sve o njihovim problemima, osobito u HŽ Cargu. Snimili smo mnogo audio i videomaterijala, ali kada smo to sve pregledali, shvatili smo da nema te umjetnosti zbog koje bi netko mogao imati problema ili bi ga mogla dovesti u neugodnu situaciju. Zato na kraju u instalaciju nismo uključili njihove osobne priče, nego smo ostali na zvukovima i motivima ranžiranja vlakova, pomicanja skretnica, zvižduka lokomotiva, škripe lučkih dizalica, dovikivanja pri manevriranju ... – komentirali su.

/ Zašto?

/ Kod tih ljudi naišli smo na veliki strah, ljutnju na politiku, vladu, ministra, uprave i sindikate, ali i međusobne animozitete među ljudima različitih zanimanja na željeznici. To su teške životne priče, žive u teškoj tenziji, u očekivanju otkaza. Prije snimanja točno bi nam rekli što žele reći pred kamerom, a o čemu možemo razgovarati nakon što se ona ugasi. A onda bi se otvarali – rekla je Nadija.

/ Snimili ste sate i sate materijala. Jeste li bili zadovoljni odabranim materijalom i kada ste prvi put vidjeli cijelu videoinstalaciju?

/ Konačna verzija nam se sviđjela, ali smo strepili kako će videoprojeksija funkcionirati u prostoru. Već sa zvukom dobili smo emotivni doživljaj i izvrnute perspektive jer se slika projicira na stropu. Namjerno smo odabrali čekaonicu za projekciju jer je to prostor u koji navraća malo ljudi, što putnika, što beskućnika, jer je sve manje vlakova i putnika. Mislimo da smo uspjeli okupiti ljude. Na otvorenju je bilo puno ljudi, a tijekom izložbe svaki je dan došlo od dvadesetak do pedesetak novih posjetitelja. Prošlo je ovuda i puno djece, i to u organizaciji Vijeća mladih »Benčić«, koja nisu samo gledala nego i istraživala prostor pa su jedan dan oni bili vodiči svojim roditeljima.

/ Kako ste tehnički riješili izložbu?

/ Svakoga dana sat prije zakazane projekcije slagali bismo kompjutere, projektore i zvučnike, rastezali kabele ... Uz pomoć dva projektora na stropu su projicirani filmovi, pa su se na stropu izmjenjivale slike u dva kvadrata, i to paralelno ili su se preklapale, ponekad isti, a ponekad različiti dijelovi projekcije. Sve je bilo u pokretu, a opet jedna cjelina. Dijelovi projekcije prikazani su simbolično kroz točke susreta, a prijelaz iz jedne u drugu cjelinu bile su snimke sata u čekaonici u realnome vremenu ili snimke ručnog prebacivanja skretnice – opisali su Nadija i Toni.

/ Iako u završnu projekciju niste uključili ljude, mogu li se kroz snimljeni materijal pratiti promjene u odnosu ljudi prema novim tehnologijama?

/ Nema tu puno novih tehnologija. Uređaji su iz vremena Franje Josipa i malo je toga modernizirano da bi moglo znatno utjecati na promjene u ponašanju ljudi. Moramo reći i to da su svi ljudi sa kojima smo razgovarali bili krasni, ali posebno moramo pohvaliti šefa kolodvora Miju Katića. Bio je divan, pomagao nam je u svemu, osigurao nam prostoriju za opremu, omogućio pristup struji i brinuo se za nas – rekli su.

/ Što planirate dalje?

/ Ovo je tek početak. Grad Rijeka objavio je nominaciju za projekt Rijeke kao Europske prijestolnice kulture u 2020. godini. Sljedećih pet godina nastavit ćemo snimati malo šire područje do kontejnerskog terminala na Brajdici pa ćemo raditi novu projekciju – rekli su Nadija i Toni.

Rad na ovome projektu omogućen je kroz suradnju i potporu Odjela za kulturu pri Gradu Rijeci, HŽ Infrastrukture, HŽ Carga, HŽ Putničkog prijevoza, željezničkoga kolodvora Rijeka, Luke Rijeka, Lučke uprave Rijeka i Plovputa.

Berlin

## Grad koji je preživio

**Berlinske ulice izuzetno su široke i ako odlučite pješice obilaziti gradske znamenitosti, malo ćete toga vidjeti i jako se umoriti. Gradski je prijevoz organiziran jako dobro i svatko će uočiti da u radno vrijeme nigdje nema gužve, nervoze i užurbanosti ... Zagrebački kafići u središtu grada u svako doba dana više-manje puni. Samo od sebe postavilo se pitanje: »Gdje su ljudi?«. Netko je odgovorio: »Rade ...«**



Ovogodišnji Innotrans bio je prilika da nakon obilaska toga zavidno rastućeg berlinskog sajma prošetimo gradom tako bogate prošlosti i više nego svijetle budućnosti. Povijesni se događaji samo nižu od njegova osnivanja i prvog spomena u 13. st. preko proglašenja u Potsdamu, Friedricha Velikog, zlatnih dvadesetih godina 20. stoljeća, Olimpijskih igara 1936., stvaranja nacističke Njemačke i njezina kraja 1945., progona i istrebljenja Židova do planskih razaranja, pljački i masovnih silovanja koja su sustavno provodili ruski pobjednici, poniženja Njemačke i njezinih građanki i građana. Nakon Drugoga svjetskog rata uslijedila je i podjela grada koja je svoju zastrašujuću kulminaciju dosegla podizanjem Berlinskog zida 1961. godine. Time se se i na vidljivi, fizički način podijelila dva svijeta, ušavši u eru Hladnog rata. Jedan posjet i poznata rečenica američkog predsjednika J. F. Kennedyja: »Ja sam Berlinčanin« bila je dovoljna da građani Berlina Amerikancima oprostite nemiješanje prilikom gradnje zida. Studenti iz Zapadnog Berlina preobrazili su tadašnju zapadnu Njemačku 1968. i predložili političke promjene ali i preispitivanje njemačke nacističke prošlosti. Stotine ubijenih na zidu i oko njega ostat će trajni spomen na vrijeme za koje smo, nažalost, samo mislili da se nikada više ne može ponoviti u novoj ujedinjenoj i civiliziranoj Europi. U blizini se nalaze i bijeli križevi s imenima onih koji su poginuli u želji da prebjegnu u Zapadni Berlin. Skupina ljudi ondje ostavlja uvijek svježe cvijeće. Bivši zatočenici tamnica tajne istočnonjemačke policije svjedoci su nezamislivih stradanja i ljudskog poniženja. »Dok je mraka, bit će i svanuća«, davno je proročki zapisao bivši veleposlanik u Berlinu, nobelovac Ivo Andrić.

Slike radosti i slavlja s Brandenburških vrata obišle su svijet i ušle u srca mnogobrojnih ljudi. Tada su se obistinile riječi berlinskoga gradonačelnika Willyja Brandta iz razdoblja gradnje zida: »Berlin će preživjeti!«.

Danas, 25 godina kasnije, poput valova berlinskih tekućica, stotine tisuća ljudi iz cijelog svijeta zapljuskuju ta vrata građena od 1788. do 1791. po uzoru na trjemove starogrčkih hramova. U svom prvotnome sjaju Brandenburška vrata obnovljena su 2002. godine.

U nastavku obilaska ugledali smo Reichstag, zgradu njemačkog parlamenta. U mislima vidimo ruskog vojnika koji je 9. svibnja 1945. na njegov vrh postavio crvenu zastavu i time označio kraj 12-godišnje vladavine nacizma, koja je i počela njegovim insceniranim paležom 27. veljače 1933. godine.



Nakon povijesnog ujedinjenja Njemačke 3. listopada 1990. u Reichstagu je već sljedeći dan održana sjednica vlade i podignuta golemu njemačka zastava.

Danas, iako još uvijek opterećena ekonomskim naslijeđem istočnonjemačkoga gospodarstva, ujedinjena Njemačka kreće novim putem razvoja.

### Znameniti Berlinčani

Jedan od najpoznatijih Berlinčana je glasoviti fizičar Albert Einstein, koji je 1933. morao emigrirati u SAD. Treba spomenuti i Bertolta Brechta, glazbenika i velikog dirigenta Herberta von Karajana, liječnika i dobitnika Nobelove nagrade za područje mikrobiologije Roberta Kocha, romanopisca Theodora Fontanea, pisce braću Jacoba i Wilhelma Grimma, filozofa Georga Wilhelma Friedricha Hegela, kiparicu i slikaricu Kathe Kollwitz i Marlene Dietrich, koja je pjevala da dok god budu lipe cvjetale bit će i Berlina. Mislila je na najpoznatiju berlinsku ulicu Unter den Linden (Ispod lipa). Hodajući tom ulicom uz katedralu – Domus, muzeje i Humboldtovo sveučilište ne možemo zaboraviti ni Alexandera von Humboldta. Upravo je on svojim stipendijama omogućio i mnogobrojnim hrvatskim znanstvenicima odlazak na brojna glasovita sveučilišta. Oni se danas ponosno nazivaju hrvatskim humboldtovcima.

Humboldt ima i ulicu u Trnju, u Zagrebu, u kojoj se danas nalazi i njemačko veleposlanstvo.

Berlin je svojim romanima proslavio i Alfred Döblin, uhvativši ritam grada u svojem glasovitom romanu »Berlin Aleksanderplatz«. Saveznici su Aleksanderplatz bombardiranjima pretvorili u ruševine.

Tako je ostalo sve do izgradnje novoga televizijskog tornja, ponosa glavnoga grada tadašnje Istočne Njemačke. Njegovom gradnjom od 1965. do 1969. ondašnja istočnonjemačka vlada željela je naglasiti pobjedu i sjaj njihove, sada već bivše države. Toranj je visok 365 metara. Dizalo vodi do visine od 203,78 metra. S tog platoa pruža se nezaboravan pogled na grad.

U jednome od brojnih parkova i šuma, na Trgu Marxa i Engels, na brončanome spomeniku koji je izradio Ludwig Engelhart 1986. neposredno nakon ujedinjenja osvanuo je grafit: »Sljedeći će put biti sve drugačije«. Danas i jest sve drugačije kada je sagrađen novi velebni glavni berlinski željeznički kolodvor.

Kolodvor Zoo nalazi se u neposrednoj blizini berlinskoga zoološkoga vrta. Svakako ga treba obići. U tome se kolodvoru u večernjim sati-

ma uvijek iznova odigrava tužna životna predstava prema knjizi »Mijeca s kolodvora Zoo«.

Obišli smo dvorac i park uz dvorac Charlottenburg te ulice u kojima se vidi sav sjaj luksuznih berlinskih avenija. Kao korisnici besplatnih FIP-ovih kupona Njemačke željeznice vozili smo se berlinskim S-Bahnom. Koristeći tu blagodat obišli smo male životopisne gradice kao što su Potsdam ili Spandau do kojih se može stići željezničkim linijama.

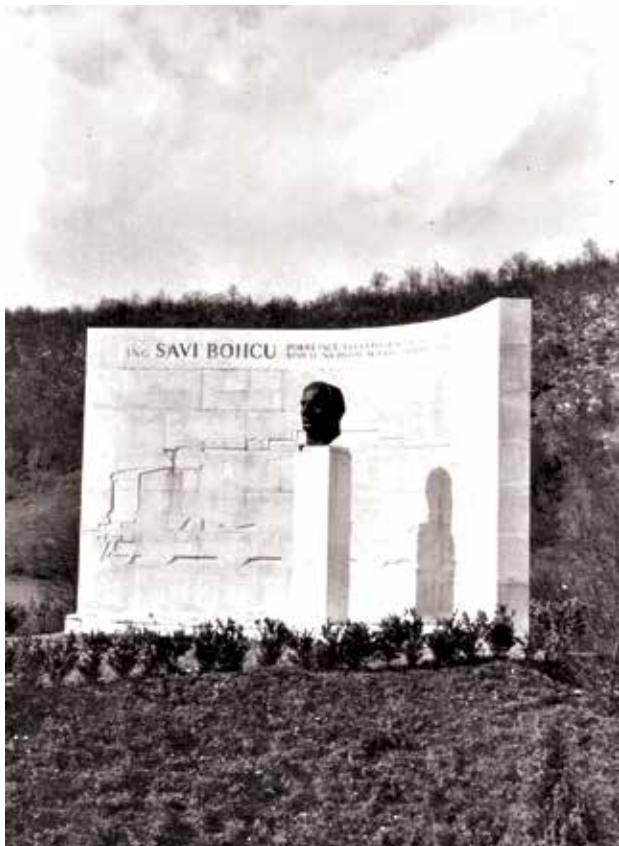
Kažu kako se tek u Spandau osjeti izvorni duh starog Berlina. Na svakome mjestu rađa se novi, drugačiji Berlin, koji je i danas veliko gradilište. Dok gledamo sve te brojne dizalice mislimo da će Berlin još dugo ostati nedovršeni projekt. To veliko gradilište sigurno će biti drugačije kada u Berlin dođemo na 11. Innotrans od 20. do 23. rujna 2016. godine.



Nesreća na riječkoj pruzi

## Pogibija ing. Save Bojića

**Na pruzi pokraj željezničkoga kolodvora Gomirje nalazi se spomenik poginulom ing. Savi Bojiću. Putnici u vlaku za Rijeku vjerojatno se zapitaju tko je bio Sava Bojić.**



Inženjer Sava P. Bojić rođen je 11. kolovoza 1903. u Šapcu. Osnovnu školu i gimnaziju završio je u Šapcu, a Mašinski otsjek tehničkog fakulteta Univerziteta u Beogradu 1930. godine. Odmah po završetku studija zaposlio se na Jugoslavenskim željeznicama (JŽ). Do Drugoga svjetskog rata radio je na više radnih mjesta, a 1942. premješten je u Mašinsko odjeljenje Direkcije željeznica Beograd. Nakon oslobođenja postavljen je za šefa vuče u novoformiranoj Direkciji Novi Sad. Kasnije je upućen u još neuređenu Direkciju željeznica Skoplje za pomoćnika direktora i načelnika Mašinskog odjeljenja. Početkom 1947. kada je osnovana Generalna direkcija JŽ-a u Beogradu postavljen je za direktora eksploatacije željeznica i zamjenika generalnog direktora. Na tome položaju ostao je sve dok Generalna direkcija nije rasformirana, a u novoj organizaciji postavljen je za načelnika Uprave lokomotivske službe Ministarstva željeznica. Bio je pokretač elektrifikacije pruge Rijeka – Zagreb.

Sava Bojić, načelnik Mašinskog odjela Glavne direkcije JŽ-a, poginuo je vraćajući se s otvorenja prve dionice elektrificirane pruge Zagreb – Rijeka (Rijeka – Sušak Pećine – Sušak) 25. travnja 1953. u teškoj željezničkoj nesreći između kolodvora Gomirje i Ogulinski Hreljin. O tome je 27. travnja 1953. »Vjesnik« objavio sljedeći tekst: »U subotu, 25. travnja u 20,20 sati između stanica Gomirje i Ogulinski Hreljin došlo je do željezničke nesreće. Iz Rijeke se vraćala drezina s rukovodiocima naših željeznica koji su bili na otvorenju

prve dionice elektrificirane pruge Zagreb-Rijeka. U drezini se nalazilo 6 ljudi. Među njima bili su ing. Sava Bojić, načelnik Mašinskog odjela Glavne direkcije željeznica, direktor zagrebačke direkcije željeznica i ing. Šegvić iz Zagreba. Iznenada, između stanica Gomirje i Ogulinski Hreljin iskočila je drezina iz tračnica. Ing. Bojić zadobio je prijelom ključne kosti i lubanje, a ing. Šegvić prijelom rebra na desnoj strani. Ostali su nepovrijeđeni. Unesrećeni su odmah prevezeni u ogulinsku bolnicu. Zagrebačka direkcija, čim je primila obavijest o nesreći, zamolila je kirurga dr. Branka Oberhoferera sa Rebra, da odmah otputuje za Ogulin i pomogne tamošnjim liječnicima. Dr. Oberhofer se spremno odazvao i odmah je otputovao posebnim vlakom. Međutim, njegova pomoć nije bila više potrebna, jer je ing. Bojić umro ujutro u 4 sata. No, željezničari su nas zamolili da odamo priznanje dr. Oberhoferu, koji je bio toliko požrtvovan i odmah se odazvao pozivu. Zagrebački željezničari dočekali su u nedjelju prije podne svog druga i prijatelja, kojeg su neobično cijenili i volili. On je poginuo, vršeći svoju dužnost. U jednoj prostoriji na Glavnom kolodvoru sjedili su najbliži drugovi i suradnici ing. Bojića, među njima i Đuka Savičević, pomoćnik glavnog direktora Glavne direkcije željeznica. Duboko dirnut rekao nam je drug Savičević: - Ing. Bojić je čovjek visokih stručnih kvalifikacija, koji je bio osobiti organizator željezničkog transporta. Na svim dosadašnjim dužnostima pokazao je primjer rodoljublja i odanosti socijalizmu. Uspjeh željezničkog transporta vezan je uz njegov rad. Bio je neobično energičan u radu, iako teško bolestan. S njim smo izgubili jednog od naših najboljih drugova i prijatelja - završio je suznih očiju drug Savičević. Stigao je vlak iz Ogulina. Tijelo unesrećenog ing. Bojića preneseno je u drugu kompoziciju, koja će ga odvesti u njegovo rodno mjesto Šabac.«

O pogibiji ing. Save Bojića bilo je govora i na VIII. godišnjoj skupštini Zemaljskog odbora Sindikata željezničara Hrvatske održanoj 26. travnja 1953. u Zagrebu, gdje mu je odana počast minutom šutnje. U povodu njegove smrti, a na inicijativu kolektiva Ložionice Rijeka, prihvaćena je akcija sakupljanja dobrovoljnih priloga za podizanje spomenika ing. Bojiću. Zbog toga je na kolegiju Direkcije željeznica Zagreb 29. travnja 1953. osnovan Odbor za podizanje spomenika. Za predsjednika Odbora imenovan je Mato Kordić. Odbor za podizanje spomenika uputio je 8. svibnja 1953. proglas svim vanjskim jedinicama Direkcije željeznica Zagreb, i to:

»... Budući, da je drug ing. Sava Bojić poginuo na području ove direkcije, to ovaj odbor pozivlje sve radnike i službenike sa područja Direkcije željeznica Zagreb, da uzmu učešća u davanju priznanja našem zaslužnom drugu i starješini. Odbor za podizanje spomenika moli sve Radničke savjete i šefove jedinica da budu tumači značaja ove pokrenute akcije, da bi svojim doprinosom dali što vidnije priznanje poginulom, koji je vršeći svoju dužnost izgubio život. Molimo šefove jedinica, da odrede jednog odgovornog službenika, a u većim jedinicama odbor od 3 lica, koji će prikupljati dobrovoljne priloge za podizanje spomenika. Akcija sakupljanja dobrovoljnih priloga, obzirom na ostale radove potrebno je da se završi 15. VI. 1953.. Budući da su do sada željezničari u svakoj ovakvoj akciji uzimali vidnog učešća, to ovaj odbor očekuje i ovom prilikom puni odaziv, te se unapred zahvaljujemo svima učesnicima.«

Na taj apel Odbora za podizanje spomenika odazvali su se radnici i službenici gotovo svih jedinica s područja Direkcije željeznica Zagreb i time dali priznanje ing. Bojiću. Ta akcija omogućila je da se poginulome stručnjaku podigne dostojan spomenik na samome mjestu nesreće.

ANA - MARIJA MEDIĆ, TENISAČICA

## HŽ Putnički prijevoz u pratnji buduće šampionke

**Uprava HŽ Putničkog prijevoza prepoznala je doista izuzetne napore svog djelatnika osječkog konduktera Željka Medića i talent njegove kćerke Ana – Marije i dodijelila joj P-1 kartu. Tenisačica Ana – Marija prvakinja je i reprezentativka Hrvatske za igračiće do 14 godina.**



Ana-Marija i Željko Medić



U grupu od nekoliko izuzetno talentiranih mladih hrvatskih tenisača svakako spada Ana – Marija Medić. No bez obzira na uloženi trud i talent, bez logistike ne bi išlo, a za to je zadužen otac, Željko Medić.

- „Ana – Marija doista puno putuje. Gdje god je to moguće koristimo željeznički prijevoz, pa nam ova karta puno znači. Osijek je zemljopisno daleko od svih destinacija. I za Umag, Ana – Marija putuje do Rijeke vlakom, i onda je tamo netko *preuzme* i odveze dalje.“

Tenis je izuzetno skup sport i jasno je da su u takvim uvjetima potrebni izuzetni naporu kako bi se Ana – Mariji omogućili solidni uvjeti. Tu su jako važni prijatelji i prijatelji prijatelja...

- „Nije jednostavno, ali uspijevamo. U posljednje četiri godine nismo nigdje platili noćenje. U situaciji kada gotovo sve igračiće dolaze iz bogatih sredina, bez obzira na podršku koju imamo u Osijeku, jasno je da nemamo dovoljno sredstava. Ipak uspijevamo i vjerujem kako će Ana -Marija uspjeti.“

Prilikom uručjenja prigodnih darova i P – 1 karte, Dražen Ratković je istakao kako su HŽ Putničkom prijevozu osjetili potrebu da sa svoje strane pomognu. Predsjednik Uprave istakao je kako i samo voli putovati i da se nada kako će mu Ana – Marija pokloniti dvije karte za svoje prvo ATP finale:

- Nije važno gdje se igra. Trebam samo dvije karte i doći ću.“  
Možda Osijek već ima novu Donnu Vekić. Zahvaljujući jednoj od najmlađih i najtalentiranijih tenisača na WTA touru, popularnost tenisa je porasla u gradu na Dravi. Jedna od pojava je i Ana Marija Medić, državna dvoranska prvakinja do 14 godina i reprezentativka u svom uzrastu. Nedavno je na prvenstvu u Zagrebu mlada Osječanka pobijedila (2-6, 6-3, 6-2) dvije godine mlađu Nou Krznarić, koja je prije toga osvojila

državno prvenstvo svog uzrasta bez izgubljenoga gema. Uskoro, to bi moglo prerasti u veliko suparništvo dviju talentiranih djevojčica.

- U Zagrebu je bilo odlično na prvenstvu, pobijedila sam! – kaže Ana-Marija. – U finalu mi je bio najteži meč, tri duga seta.

Ana - Marija će u proljeće napuniti četrnaest godina, a tenis igra već devet godina, počela ga je igrati prije nego je krenula u školu, s pet godina. Svojim talentom brzo je napredovala, ne samo u svojoj generaciji, nego pobjeđujući i starije djevojčice. Zaljubljenica je u sport općenito. Počela je s plesom pa se 'zabavljala' s nogometom, ali se odlučila za tenis u kojemu je njena staza uspon.

- Tenis ima raznolike udarce i sviđa mi se zato što je pun motiva i tema – kaže mlađahna prvakinja osječke Olimpije.

- Svi smo nekako u tenisu, Ana - Marija nas sve vuče kroz svoj sport, svojim velikim radom i ljubavlju – kaže otac Željko, kondukter u HŽ Putničkom prijevozu – Pratimo je na turnirima koliko možemo.

Sportska obitelj

Ana Marijin brat isto je sportaš, bavio se karateom pet godina pa došao u nogomet i ostao ga igrati, a to je i sport Željka Medića.

Osnovnoškolka je, u osmom razredu OŠ Tin Ujević u Osijeku, i ondje sa starijim curama jer je krenula godinu dana ranije u školu. Nastavu i učenje usklađuje s treninzima, teniskim od jednog sata nakon škole, i kondicijskim navečer. U školi imaju razumijevanja za Ana Marijin tenis i izostanke, a ona sama zna učiti i pripremati se na putovanjima.

Željko Medić je 26 godina kondukter na kolodvoru Osijek

- Mnogo su nam pomogle Hrvatske željeznice, dajući na P1 kartu za besplatnu vožnju po cijeloj Hrvatskoj. Vlakovi su nam ponekad kao druga kuća. I moji su kolege velika potpora na dugim putovanjima i već smo se sprijateljili, a ni njima ne mogu dovoljno zahvaliti – kaže.

Putovanja vlakom znaju biti vrlo duga pa ih osječka tinejdžerka provodi u slušanju glazbe, čitanju, igricama i razgovorima, ponekad i dobar dio prespava.

- Koliko je god tenis lijep sport, toliko je i težak jer jedan je od najskupljih sportova – mišljenja je trener Domagoj Wagner. – Ne znam i kako se roditelji sve snalaze. Divim im se kako uspijevaju u tomu.

- Snalazimo se, pomaže nam rodbina i prijatelji – dodaje otac Željko. No, put je dug i neizvestan, koliko god talenta bilo na njemu. Ana Marija Medić, kojoj je trener Domagoj Wagner iz njenog kluba, igra sa starijima od sebe već dugo. I u takvoj konkurenciji joj ide.

- Najteže su mi duže izmjene, ne mogu to još pratiti i zadržati koncentraciju, ali osjećam da mogu dobro igrati sa starijim curama.

Donna Vekić joj pomaže, ali je i uzor

Na glavnu karakteristiku njene igre, trener kaže "dum-dum Medić", a ona sama zna i prednosti i nedostatke u svojoj igri: - Forhend je moj najjači udarac, bekhend sam popravila, ali na servisu još moram raditi. Uzor joj je sugrađanka Donna Vekić, koja joj pomaže doniranjem opreme, od kad se poznaju.

- Donna mi je uzor jer je mlada i dobro igra, imamo sličnu igru, i iz Osijeka je – jednostavno objašnjava Ana Marija.

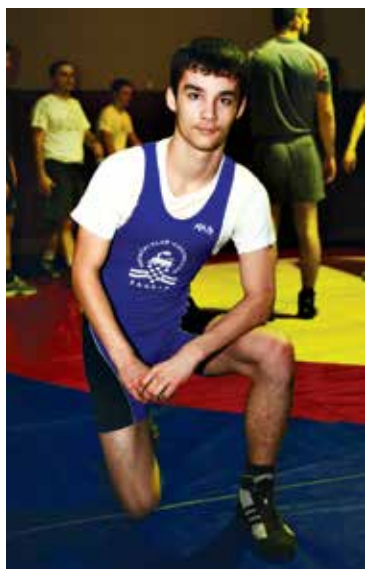
Kad igra na WTA turnirima, Ana Marija šalje Donni poruke i u kontaktu su. Kad je Donna u Osijeku nađu se u svom klubu, na terenu u Olimpiji.

Ipak, njena je napadačka igra slična onoj velike prvakinje Ruskinje Marije Šarapove.

Hrvački klub »Lokomotiva«

## Sport u kojemu nema novca, ali je atmosfera izvrsna

**Ove godine Hrvački klub »Lokomotiva« slavi sedamdesetu obljetnicu. Bio je to povod za razgovor s trenerom Markom Idžojićem i mladim hrvačem Nikolom Svetinom.**



Nikola Svetina

Nikola Svetina počeo se baviti hrvanjem s devet godina. Taj sport osvojio ga je odmah i danas, kada ima devetnaest godina, teško može zamisliti život bez njega. Zasluge za to pripadaju i treneru Marku Idžojiću, ali i dobroj atmosferi, društvu i zanimljivim treninzima.

/ Trener je došao u trnjanšku školu, predstavio hrvanje i doveo me u klub. Nije to samo hrvanje. Ne može vas privući samo to da vas netko baca ili da vi po strunjači bacate nekog drugog. Privuku vas ljudi, prijateljstva, treneri ... Svaki dan ne samo da radimo već se i družimo. Baš smo dobra

grupa – rekao je Nikola s izrazom prave zaljubljenosti u sport kojim se bavi.

I Nikolini stariji brat bavio se hrvanjem, ali na strunjačama nije ostao predugo.

/ Povukao sam ga u hrvanje i jedno vrijeme smo bili skupa, ali on nije sportski tip. On je radilica pa se ostavio hrvanja – objasnio je Hrvoje.

Onima koji taj sport ne poznaju hrvanje bi ponekad moglo izgledati kao žestoki sport i ne tako bezazlen za mladog borca kao što je Nikola.

/ Ne sjećam se ozljeda. Poneka mala, i ništa više. Kada u sparingu padnemo, jedan drugoga poklopimo ... To je sasvim zanemarivo. Ne pamtim ni jednu situaciju u kojoj bi se mogla dogoditi ozljeda. Na sve se pazi. Dobro smo pripremljeni – rekao je Nikola.

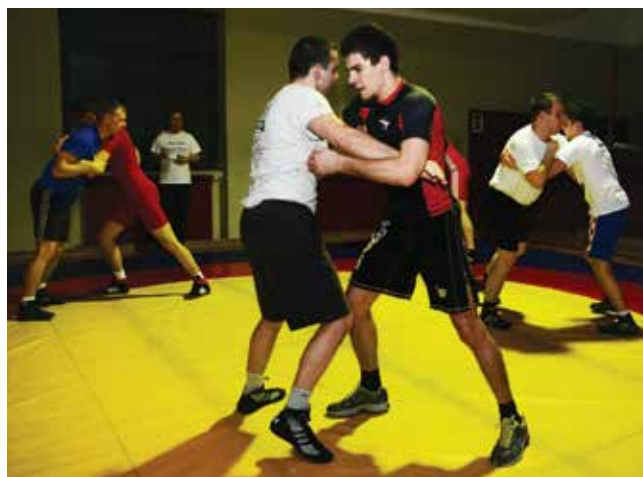
Nikola je upravo započeo juniorski staž, koji, za razliku od većine sportova, u hrvanju traje od 18. do 20. godine. Među nižim uzrastima bio je državni prvak i član reprezentacije. Ove se godine tek treba izboriti za to.

/ Tek sam ušao među njih. Stariji su juniori ispred mene i moram se izboriti za svoje mjesto. Ne mogu im odmah konkurirati. Izbornik će izabrati onoga koji je ispunio staž, a ne onoga koji pred sobom ima još tri godine u toj kategoriji – komentirao je.

Nikola pohađa treći razred zagrebačke VIII. gimnazije i za sada vodi borbu između škole i hrvanja.

/ To nije sport s kojim ću se proslaviti i od kojega ću moći živjeti. Morate biti vrhunski sportaš, a opet, to nije ništa posebno. Bez obzira na to, škola je važna. Nikada ne možete znati što će biti s vama, što će se dogoditi, treba se osposobiti za još nešto u životu. S tim balansiram, osobito u ovome trenutku kada iz jednog razreda

hrvanja prelazim u drugi. Važno mi je da sada *zagrizem* u školu i maturu, da to dobro riješim, osobito što nikada nisam imao problema s ocjenama. Najviše učim na satovima – brzo *upijam*, dobro me se *prima* i nemam posebnih problema – rekao je uz smijeh. Pun je riječi hvale za trenera i njegov rad:



/ Naš trener ima jako dobar koncept rada. Imam toliko dobru osnovu da čak kada se godinu dana hrvanjem ne bih bavio punim intenzitetom, mogao bih se nastaviti boriti na istoj razini.

Trenira svaku večer po sat i pol, a odrađuje i kondicijske treninge kako to odredi trener:

/ To se sve zna. Jedino se može promijeniti prije natjecanja, kako bismo bili što bolji.

Iako je mlad, Nikola je svjestan što ima i što bi u svojem hrvanju trebao popraviti:

/ Sigurno trebam popraviti koncentraciju, sa čime bih dobio i na konstantnosti u nastupima.

Nikola se bori u klasičnome, grčko-rimskome stilu, ali se vidi i u slobodnome stilu:

/ Da, to bi bio neki prirodan put.

Trener Marko Idžojić ima pune ruke posla. Interes za hrvanje je sve veći i taj se sport na neki način u Hrvatskoj revitalizirao.

/ Utorkom i četvrtkom treniraju osnovnoškolci, a ponedjeljkom, srijedom i petkom srednjoškolci i studenti. Svoju školu hrvanja imamo u OŠ »Dubrava«. Išli smo iz grada da bismo privukli što više djece. Hrvanju kao tzv. malom sportu nije lako na tržištu. Liga nije profesionalna, nema ugovora ni menadžmenta.

/ Zakonski su škole hrvanja stimulirane, a za sve iznad toga treba se jako pomučiti, snalaziti, kombinirati. Svugdje, gdje god da se *zagrebe*, javljaju se problemi. U hrvanju nema tzv. instant prvaka i brzinskih uspjeha – rezultati se vide za deset godina. Potreban je kontinuitet.

Najveći su problem slabe financijske mogućnosti, ali i kalendar natjecanja te oprema. Također, skupine su financijski isplative, ali pojedinci nisu. Želio bih raditi s vrhunskim hrvačem kao što je u Hrvatskoj Ivan Lizatović – rekao je Marko Idžojić.

Hrvački klub »Lokomotiva« osnovan je nakon Drugog svjetskog rata 1945. i od tada djeluje bez prekida.

/ Veliku obljetnicu obilježavamo klupskim slavljeničkim turnirom. Imat ćemo i novu internetsku stranicu. Snimit ćemo i kratke filmove u kojima ćemo prikazati hrvačke tehnike. – rekao je na kraju razgovora Idžojić.



/ Foto: Dragutin Staničić



/ Foto: Branimir Butković

# /100 GODINA HŠD "LOKOMOTIVA"



/ Foto: Renato Brandolica