

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 842 || SIJEČANJ 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



## AKTUALNOSTI

HŽ Infrastruktura  
na Danima tržišta

4

## HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Uskoro u prometu  
novi vlak

14

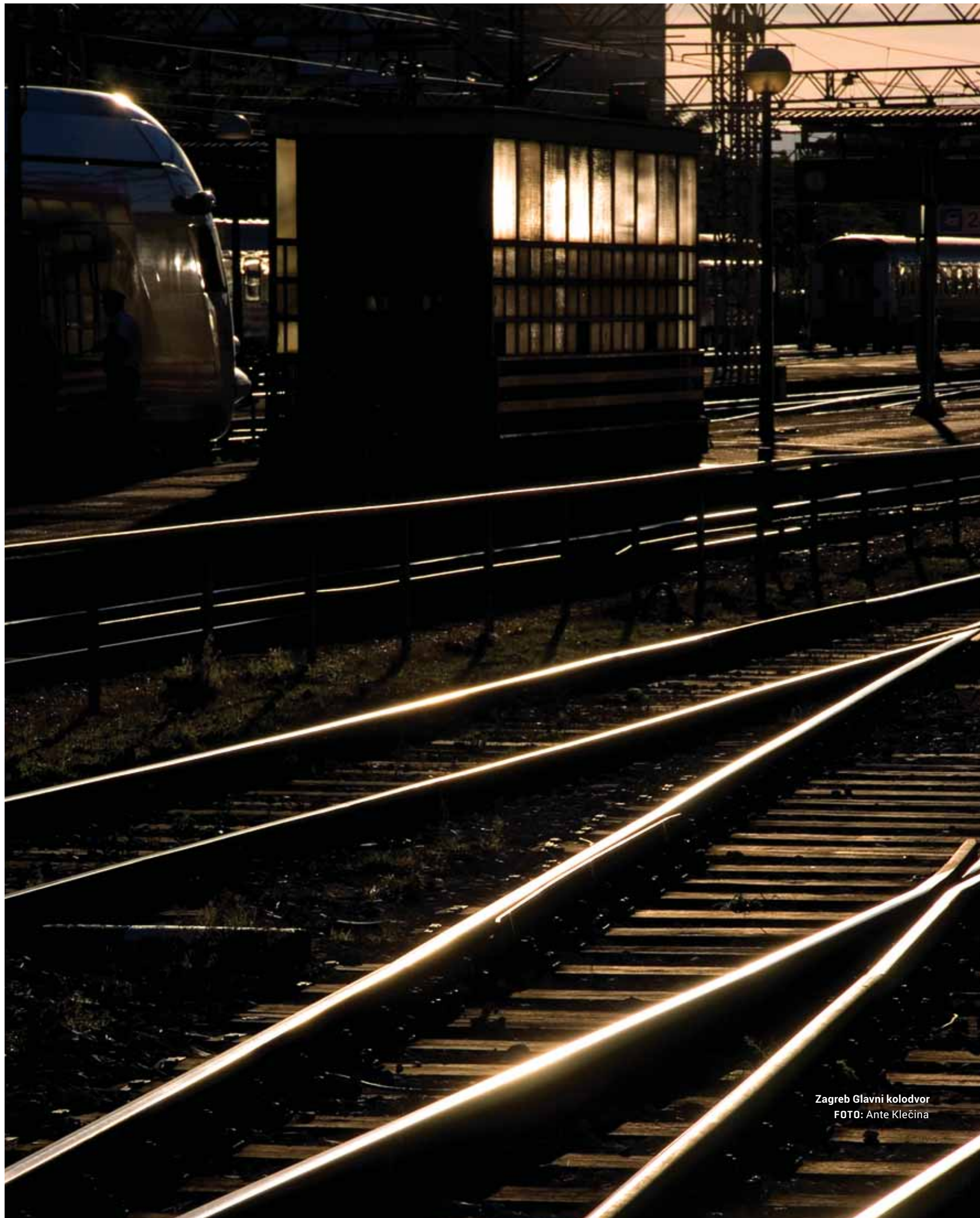
## HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Konduker  
spasio život

15



HŽ INFRASTRUKTURA



Zagreb Glavni kolodvor  
FOTO: Ante Klečina

## IZDVOJENO

### AKTUALNOSTI

HŽ Infrastruktura  
na Danima tržišta

4

### KOLODVORI

U Slavonskom Brodu  
radi se punom parom

10

### LJUDSKI POTENCIJALI

Program »Hodaj u mojim cipelicama«  
opravdava očekivanja

12

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Uskoro u prometu novi vlak

14

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Kondukter spasio život

15

### HUMANITARNI RAD

Pomoć za obitelj  
u Badalićevoj

30

## IMPRESUM

### ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

**NAKLADNIK:** HŽ Infrastruktura d.o.o.

**ZA NAKLADNIKA:** Renata Suša

**GLAVNI UREDNIK:** Ivan Kartelo

**IZVRŠNI UREDNIK:** Branimir Butković

**JEZIČNE UREDNICE:** Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

**UREĐIVAČKI ODBOR:** Martina Elizabeta Lovrić, Ivana Soljačić – Richter, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo, Katarina Rakas

**DIZAJN:** Oskar Pigac

**FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI:** Mihaela Tomurad Sušac

#### ADRESA UREDNIŠTVA:

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

**NAKLADA:** 1800 primjeraka

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

## RIJEČ UREDNIKA

### Drage kolegice i kolege,

prema najavama koje su se ovih dana, nakon formiranja nove Vlade RH, mogle čuti, željeznički projekti bit će u fokusu zanimanja i u sljedećem razdoblju. Uskoro se očekuje i donošenje novog proračuna, što će dati jasniju sliku poslovanja svih željezničkih društava.

Neće biti ništa novo ako kažemo to da je proračunskim sredstvima potrebno racionalno raspolagati, a kad je riječ o infrastrukturnim projektima, fokus će, prema najavama, ostati na povlačenju sredstava iz EU-ovih fondova. Sredinom prosinca prošle godine dočekali smo početak radova na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno. Što se tiče projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci, u listopadu prošle godine HŽ Infrastruktura donijela je odluku o odabiru izvođača radova, no Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave je u siječnju ove godine donijela rješenje o poništenju te odluke, čime se postupak odabira izvođača radova vraća na ponovno odlučivanje. Nakon što bude donesena nova odluka o odabiru, a sukladno Zakonu o javnoj nabavi, slijedi rok mirovanja koji iznosi 15 dana od dana dostave odluke o odabiru. Po isteku roka mirovanja, ako ne pristigne ni jedna žalba, odluka postaje izvršna. U slučaju žalbi o njima ponovno odlučuje Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave. Vjerujemo kako će radovi početi tijekom 2016. kao što je planirano.

Osim navedenih, u pripremi je nekoliko projekata, čija je ukupna vrijednost veća od dvije milijarde eura, a koje HŽ Infrastruktura planira aplicirati za bespovratna sredstva iz EU-ovih fondova. U 2016. u središtu zanimanja bit će i rekonstrukcija i elektrifikacija pruge Vinkovci – Vukovar te rekonstrukcija i elektrifikacija pruge Zaprešić – Zabok, za koje očekujemo da će biti sufinancirani sredstvima iz EU-ovih fondova, i rekonstrukcija željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica, za koji su već odobrena bespovratna sredstva iz CEF-a.

Što se tiče ostalih aktivnosti na željezničkoj infrastrukturi, njih su očekivano usporili vremenski uvjeti, koji se doduše svako malo mijenjaju, pa s proljepšanjem vremena očekujemo i intenziviranje radova, ponajprije na izgradnji pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno. O tome gdje se radi, kako je kondukter Željko spasio život putniku i o čemu smo sve još pisali u ovome broju otkrijte sami...

glavni urednik lista "Željeznicar"  
**Ivan Kartelo**



# HŽ INFRASTRUKTURA NA DANIMA TRŽIŠTA

PIŠE: Željka Mirčić  
Foto: arhiva HAKOM-a

**U** organizaciji Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM) u Zagrebu su 25. siječnja održani treći Dani tržišta, godišnji skup o stanju regulacije tržišta elektroničkih komunikacija, poštanskih i željezničkih usluga.

U sklopu skupa održana je panel-rasprava na temu »Prednosti i prilike na jedinstvenom tržištu EU«, a u kojoj su sudjelovali predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša, predsjednik Uprave i glavni direktor Hrvatskog Telekomu Davor Tomašković, član Uprave i tehnički direktor Vipneta Adrian Ježina, predsjednik Uprave Hrvatske pošte Ivica Kranjčić i zamjenik predsjednika Vijeća HAKOM-a Domagoj Jurjević.

Govorilo se o stanju i očekivanjima pojedinih dionika, kao i njihovim planovima i prioritetima, odnosno ključnim poslovnim odlukama i ulaganjima u nadolazećem razdoblju. Razgovaralo se i o izazovima koje donosi jedinstveno europsko tržište i važnosti razvojnih fondova Europske unije u financiranju infrastrukturnih projekata.

U području željezničkih usluga istaknuto je da je jedna od najvažnijih mjera predloženih u sklopu nove transeuropske prometne politike Europske unije uklanjanje preostalih prepreka stvaranju jedinstvenoga europskog željezničkog prostora.

Tijekom panel-rasprave na pitanje kakva je bila 2015. u željezničkome infrastrukturnom sektoru te kakva su očekivanja u 2016., Renata Suša izrazila je zadovoljstvo postignutim rezultatima u prošloj godini te istaknula:

Prema preliminarnim rezultatima, ostvarena je dobit od 82 milijuna kuna. Za usporedbu, godinu 2014. završili smo s minimalnom dobiti od 157 tisuća kuna,



Sudionici panel-rasprave

dok je u 2013. zabilježen gubitak od 838 milijuna kuna. U odnosu na 2014., u 2015. pojačali smo aktivnosti na održavanju pruge uz niže operativne troškove. Također, veseli nas da je nakon godina pada u prošloj godini zabilježen blagi rast opsega prometa i u putničkom i u teretnom prijevozu. Doduše, riječ je o minimalnom rastu od oko jedan posto, ali nadamo se kako će se trend rasta nastaviti.

Govoreći o tržištu teretnog prijevoza, Suša je rekla:

- Udio novih prijevoznika na tržištu zasada je mali (1,2 posto) jer gotovo tek od sredine 2015. možemo govoriti o intenziviranju aktivnosti, no evidentno je da novi prijevoznici donose i nove robe na naše pruge i za očekivati je da će u sljedećim godinama doći do povećanja njihova udjela na tržištu.

O planovima za 2016. Renata Suša rekla je kako će HŽ Infrastruktura nastaviti s intenzivnim radom na projektima sufinanciranim iz EU-ovih fondova te istaknula:

U pripremi je nekoliko projekata čija je ukupna vrijednost veća od dvije milijarde eura i koje planiramo aplicirati za bespovratna sredstva iz EU-ovih fondova. Provedbom tih projekata mogli bismo gotovo u cijelosti modernizirati dva najvažnija koridora koja čine četvrtinu mreže, a od kojih ostvarujemo gotovo 80 posto prihoda od korištenja mreže. Usmjerali smo se na prioritetne investicije koje su potencijalno najveći generator rasta opsega prometa i prihoda.

Osim rada na EU-ovim projektima, Suša je rekla da se u 2016., iz vlastite dobiti ostvarene u prošloj godini, planira financirati obnova pruge Zagreb – Savski Marof te da će se nastaviti s provođenjem ušteda u operativnome poslovanju. Govoreći o ključnim investicijama HŽ Infrastrukture, Suša je rekla kako su krajem 2015. započeti radovi na izgradnji dionice Gradec – Sveti Ivan Žabno:

Nakon gotovo 50 godina gradimo prve kilometre nove pruge, a projekt je 85 posto sufinanciran EU-ovim sredstvima. Drugi veliki projekt koji se također

sufinancira iz EU-ovih fondova jest rekonstrukcija postojećeg kolosijeka i izgradnja novog na dionici Dugo Selo – Križevci. Očekujemo da će radovi početi ove godine.

Krećemo provoditi i tri nova projekta: rekonstrukciju i elektrifikaciju pruge Vinkovci – Vukovar, rekonstrukciju i elektrifikaciju pruge Zaprešić – Zabok, za koji očekujemo da će biti sufinancirani sredstvima iz EU-ovih fondova, te rekonstrukciju željezničkog kolodvora Rijeka-Brajdica za koji su već odobrena bespovratna sredstva iz CEF-a. Riječ je o zajedničkom projektu s Lukom Rijeka za koji je HŽ Infrastrukturi odobreno 26 milijuna eura.

U odgovoru na pitanje kakve je pozitivne promjene donijelo članstvo Hrvatske u Europskoj uniji u željezničkom sektoru te koji su ključni učinci i izazovi integracije u

jedinstveno europsko tržište Suša je istaknula da se Europa odlučila za ulaganja u željeznice jer one neposredno potiču i industriju koja je uglavnom bazirana unutar EU-a. Također je rekla kako integracija u EU donosi sigurno veće mogućnosti za apliciranje projekata koji mogu biti sufinancirani EU-ovim sredstvima.

Kad govorimo o izazovima, važno je Hrvatsku što bolje pozicionirati na željezničkoj karte Europe te osigurati veći *hinterland* jer nije bit u pruži koja počinje u Rijeci i završava u Zagrebu, već da ta ista pruga završava u Mađarskoj, povećavajući tako naše područje obuhvata, zaključila je Suša.

Ovogodišnji skup okupio je više od 150 predstavnika dionika tržišta elektroničkih komunikacija, poštanskih usluga i

željezničkih usluga, kao i državnih institucija te gospodarstva i medija. Predsjednik Vijeća HAKOM-a Dražen Lučić najavio je smjerove razvoja i regulacije tržišta:

HAKOM će i u ovoj godini dosljedno nastaviti s društveno odgovornom regulacijom tržišta te s drugim dionicima raditi na daljnjem razvoju tržišta elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga, kao i na razvoju tržišta željezničkih prijevoznih usluga, koje je liberalizirano prije nepune dvije godine. Znatno porast ulaganja u suvremene mreže elektroničkih komunikacija te u željezničku infrastrukturu, kao i porast prihoda na tržištu poštanskih usluga, ponajprije zbog e-trgovine, jest nagovještaj da Hrvatska može bitno popraviti položaj svog digitalnog gospodarstva na jedinstvenome tržištu EU-a.



Renata Suša, predsjednica Uprave HŽI-a, na Danima tržišta

# NAPREDUJE SANACIJA TUNELA ZALUKA

PIŠE: Ružica Stanić

FOTO: Ružica Stanić

**Z**bog niskih temperatura u zimskome razdoblju na mnogim se gradilištima radovi obustavljaju. Međutim to nije slučaj s tunelom Zaluka čija sanacija dobro napreduje i u ovim zimskim mjesecima. Tunel je izgrađen 1913. od klesanoga kamena, dug je 346,5 metara, a nalazi se na slikovitoj pruzi Karlovac – Kamanje – državna granica, između kolodvora Ozalj i Kamanje. Radovi u koje HŽ Infrastruktura ulaže 4,6 milijuna kuna, a izvode ih Pružne građevine, trebali bi završiti u svibnju ove godine, nakon čega će uslijediti sanacija predusjeka i nadusjeka tunela vrijedna oko 3,5 milijuna kuna.

Tunel pripada pod nadležnost Regionalne jedinice Centar, Nadzornoga središta Zagreb. U posljednje je vrijeme na više mjesta u tunelu voda prouzročila zamjetna oštećenja pa je u srpnju prošle godine započeta njegova detaljna sanacija. Nakon što je izrađena tehnička dokumentacija za sanaciju, zbog obilnih kiša pojavila su se klizišta uz tunel. Zbog toga je odlučeno da se projekt podijeli u dvije faze: sanaciju tunela i potom sanaciju predusjeka i nadusjeka. U tijeku je priprema tehničke dokumentacije za sanaciju predusjeka i nadusjeka, a planira se da će ti radovi biti završeni do kraja ove godine.

Radovi na tunelu započeli su pranjem cijele površine tunela vodom pod visokim tlakom kako bi se uklonile nečistoće i vapnenačke naslage. Potom su izbušene rupe u koje se stavljaju cijevi kroz koje se cijedi voda kako se ne bi nakupljala u kamenim blokovima i među njima. Tunel se, naime, nalazi u području s relativno obilnim kišnim i snježnim padalinama, pa se u vapnenačkom i pješčenjačkom kamenu od kojega je sagrađen skuplja voda koja počne kapati, a zimi se i smrzava te nastaju sige. Kako bi se spriječilo daljnje kapanje vode, u rupe kroz koje se prethodno isпустиła voda ubrizgava se posebna vrsta betona. Radovi su započeli



Sanacija tunela Zaluka

od krajeva tunela prema sredini, a trenutačno se buše rupe za cijedenje vode i ubrizgavanje betona te ugrađuju čelična sidra za postavljanje armaturne mreže. Na određenim dijelovima tunela preostalo je još ugraditi čelična sidra koja učvršćuju armaturnu mrežu na koju se potom mlazom nabacuje beton koji u konačnici oblikuje novu oplatu. Taj je postupak već

izveden na dijelovima tunela bližima ulazu i izlazu. Radovi na sanaciji tunela napreduju prema planovima jer se prilagođavaju vremenskim uvjetima, odnosno vanjskoj temperaturi, pa nema praznoga hoda. Naprimjer, kada je vani -10 °C, nije moguće betonirati, ali može se postavljati armaturna mreža, tako da je gradilište u pogonu tijekom gotovo cijele zime.

# NASTAVAK RADOVA NA DIONICI PLAVNO – PAĐENE

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: Miroslav Ručević

**Z**ima nije stala na put radovima na našim južnijim prugama. Tako se na ličkoj pruži izvode radovi na dionici Plavno – Pađene, u što HŽ Infrastruktura investira ukupno oko 36 milijuna kuna, a izvođač su Pružne građevine d.o.o. Ti su radovi dio temeljitog osuvremenjivanja pruge Oštarije – Knin – Split.

Rekonstrukcija kolodvora Plavno započela je početkom 2014. U sklopu rekonstrukcije produljit će se prvi i drugi kolosijek, što će omogućiti križanje duljih vlakova. Pritom će se potpuno obnoviti gornji i donji pružni ustroj, sve električne instalacije izmjestit će se u nove betonske kanalice i kabelsku kanalizaciju, uredit će se odvodnja te sanirati voda koja izvire iz brda uz prugu. Kako bi se moglo riješiti produženje kolodvora Plavno, bilo je potrebno iskopati čak 20 000 kubika zemlje.

Nakon završetka građevinskih radova vozna brzina vlakova kroz kolodvor bit će ograničena na 50 km/h, a u sljedećoj fazi radova, kad se ugrade novi elektronički signalno-sigurnosni uređaji, pruga će na području kolodvora Plavno biti osposobljena za maksimalnu vožnju od 80 km/h. Treba spomenuti kako je prije Domovinskoga rata kolodvor Plavno (kao i obližnji kolodvor Pađene) imao mehaničko osiguranje koje je u ratu uništeno.

Dosad su u Plavnom završeni radovi na iskopavanju i proširenju usjeka, ugrađene su armiranobetonske cijevi kanalice kroz koje se odvodi voda i gotovo su u potpunosti izvedeni radovi na zaštiti pokosa usjeka betoniranjem i izgradnjom potpornoga zida. Kako saznajemo od direktora projekta osuvremenjivanja pruge Oštarije – Knin – Split Zlatka Dokaze i voditelja građevinskoga dijela projekta Miroslava Ručevića, ovih dana počinju radovi na spomenutom produljenju prvoga i drugoga kolosijeka na duljinu od 572 metra. Predviđeno je da će radovi na rekonstrukciji



Radovi na dionici Plavno – Pađene

kolodvora Plavno završiti u lipnju ove godine.

Na pruži između Plavnog i sedam kilometara udaljenoga kolodvora Pađene u tijeku je uređivanje pokosa usjeka i odvodnje uz prugu. Naime, u kolodvoru Pađene u ožujku prošle godine završili su radovi na remontu započeti 2014. Tamo su remontirani drugi (mimoilazni) kolosijek i treći (prolazni) kolosijek, a četiri skretnice zamijenjene su novima. Zasad tuda vlakovi

prolaze brzinom od 40 km/h, a nakon ugradnje elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja maksimalna vožnja vlakova bit će povećana na 80 km/h.

Svim se tim radovima opće stanje kolosijeka podiže na višu razinu, povećavaju se sigurnost i propusnost pruge te najveća moguća vožnja na pruži, olakšava se održavanje kolosijeka, a taj se dio pruge usklađuje sa zahtjevima interoperabilnosti.

# RIMLJANI USPORILI RADOVE U SISKU

PIŠE: Martina Lovrić

FOTO: : Arheo Plan d.o.o. i Kaukal d.o.o.

**O**psežni radovi na rekonstrukciji kolodvora Sisak započeli su 2013. U planu je bilo remontirati 1., 2. i 4. kolosijek, obnoviti pješački prijelaz, izgraditi pothodnik te izgraditi bočni i otočni peron na mjestu nekadašnjega 3. kolosijeka s nadstrešnicama, rasvjetom, pristupnim stubištem i dizalom. Time se kolodvor trebao znatno osuvremeniti te osigurati optimalne uvjete za putnički i teretni prijevoz. Prvotno je završetak svih radova bio planiran za kraj 2014., no onda su izvođači radova naišli na ostatke rimske arhitekture...

Iako se kolodvor Sisak nalazi unutar zaštićene arheološke zone Segestica – Siscia, upisane u Registar kulturnih dobara, nitko nije računao na to da bi otkriće moglo biti od iznimne arheološke vrijednosti, da se pod kolodvorskim područjem nalazi rimski forum i dio glavne rimske ceste za ulazak u grad (cardo). Stoga je HŽ Infrastruktura morala obustaviti radove kako bi se u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara provela arheološka istraživanja, utvrdio opseg i vrijednost nalaza te kako bi konzervatorska struka mogla odlučiti koji bi segment svakako trebao biti na ovaj ili onaj način konzerviran i izložen javnosti. Prijedlog je Hrvatskog vijeća za kulturna dobra da se izvađeni nalazi prezentiraju u budućemu pothodniku i u kolodvorskoj zgradi.

Nakon tih otkrića planirani radovi na rekonstrukciji kolodvora prvo su bili potpuno zaustavljeni, a glavnu riječ na radilištu preuzeli su arheolozi. Također se uslijed tih događaja pojavila potreba i za dodatnim radovima kao što je arheološko istraživanje ispod posteljice donjeg ustroja i zaštita pronađenih nalaza. Zbog iznimne vrijednosti nalaza u početku je Hrvatsko vijeće za kulturna dobra tražilo čak i preseljenje kolodvora, ali nakon detaljne analize HŽ Infrastruktura taj



prijedlog nije mogla prihvatiti zbog enormnoga povećanja cijene takvog zahvata.

I tako su arheolozi istraživali te odlučili kako će se dio nalaza premjestiti, a da se dio nalaza može ponovno zatrpiti, što je napravljeno u studenome i prosincu 2014. Tijekom ove godine očekuje se definiranje toga što bi se od sačuvanih nalaza i kako trebalo prezentirati, na temelju čega će se izraditi projekt prezentacije nalaza.

Sad i HŽ Infrastruktura može nastaviti s radovima započetima 2013. Ove se godine planira, čim vremenski uvjeti to budu dopuštali, nastavak iskopavanja pothodnika uz arheološki nadzor u skladu s prvotnim projektom. Potom se planiraju radovi na donjem i gornjem ustroju novih

kolosijeka i skretnica, izgradnja bočnog i otočnog perona, polaganje električnih instalacija, rekonstrukcija kontaktne mreže te, konačno, izgradnja nadstrešnica i dizala te uređenje pročelja kolodvora.

Treba napomenuti kako će i dalje u svaku fazu radova, prije svega u iskapanja na toj lokaciji, biti uključena arheološka struka te postoji mogućnost da se otkriće ne zaustavi na dosada viđenome te da se i novi okvirni vremenski plan radova na rekonstrukciji kolodvora ne ostvari. Možemo se nadati da će Sišćani imati razumijevanja jer su se vjerojatno navikli na to da im je bogata povijest keltske Segestice, a potom rimske Siscie, integralnim dijelom svakodnevice. I da se time ponose.





# U SLAVONSKOM BRODU RADI SE PUNOM PAROM

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**P**osebne okolnosti uvjetovale su iznimno velik opseg rada u kolodvoru Slavonski Brod. U samo tri mjeseca u tom je kolodvoru prerađeno gotovo 30 000 teretnih vagona, a u putničkom je prijevozu, uz redoviti posao, od 3. studenoga 2015. primljeno i 500 vlakova s izbjeglicama.

Željeznički kolodvor Slavonski Brod uređen je prošle godine, a njegov rad predstavio nam je zamjenik šefa kolodvora, iskusni željezničar, Zoran Bilić.

Tijekom radova nije bilo jednostavno organizirati promet no sada, kada vidimo kako je sve uređeno i da kolodvor ima jedinstven izgled, možemo reći da se trud isplatio – komentirao je Bilić izgled kolodvora.

Otkako je preuređen, kolodvor Slavonski Brod dobio je na atraktivnosti i funkcionalnosti. Naš sugovornik primjećuje kako su ljudi zadovoljni novim izgledom kolodvora i perona. Kolodvor je za sada bez dodatnih sadržaja, no u tijeku su javni natječaji za zakup poslovnih prostora.

Dva su razloga zašto je u Slavonskom Brodu bitno povećan opseg rada. Prvi je razlog činjenica da HŽ Cargo tamo ranžira vlakove, a drugi prijevoz izbjeglica iz Šida do Bjeliša i potom prema Sloveniji. Naime, HŽ Cargo je u posljednje tri godine često prisutan na brodskim kolosijecima. Svi kolosijeci, od 5. do 18., rezervirani su za HŽ Cargo.

Tijekom rujna, listopada i studenoga 2015. u cijelosti je prerađeno 127 vlakova, a djelomično njih 130. U tom razdoblju prerađena su ukupno 29 332 vagona, odnosno 332 vagona dnevno. Jedna manevarska lokomotiva radi stalno, a druga od 7 do 15 sati. Treća manevarska angažirana je na prijevozu posebnih vlakova do Bjeliša. HŽ Cargo je, zbog povećanog opsega posla, angažirao i dio svojih radnika iz Novske i



Zoran Bilić, Ivan Golub, Danijel Vidaković i Nikola Plenteković



Željeznički kolodvor Slavonski Brod

Vinkovaca. Toliki broj teretnih vagona otežava redoviti tijek prometa.

Kao što je već spomenuto, od 3. studenoga 2015. opseg posla u Slavonskom Brodu u velikoj mjeri povećava prijevoz izbjeglica u zimski prihvatni centar u Bjelišu. Vlakovi prvo iz

Šida stižu u kolodvor Slavonski Brod, gdje se pripodčava manevarska koja kompoziciju odvozi prema Bjelišu. Na putu prema Sloveniji manevarska lokomotiva dovozi vlak iz Bjeliša u Slavonski Brod, gdje se pripodčava električna lokomotiva i vlak nastavlja putovanje prema Dobovi.

# ŠEĆERANA NAJVEĆI KOMITENT

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković, Krunoslav Papić

**K**olodvor Županja krajnji je i rasporedni kolodvor na 29 kilometara dugačkoj dionici od Vinkovaca do Županje. U kolodvoru radi ukupno osam željezničara, uz pomoćnika šefa kolodvora još četiri prometnika i tri skretničara. Na pruži se nalaze nezaopsjednuta stajališta Gradište, Cerna, Andrijevc, Rokovci i Vinkovačko Novo Selo.

Najveća je dopuštena vozna brzina vlakova između Vinkovaca i Županje 50 km/h, pa vlakovi tu relaciju prelaze za 43 minute. Tijekom 2014. osim perona u Županji izgrađeni su peroni u svim stajalištima. Na pruži su 22 željezničko-cestovna prijelaza od kojih su tri automatska, a u tijeku su radovi na ugradnji još dvaju automatskih uređaja (Andrijevc I i II).

Pomoćnik šefa kolodvora područja Vinkovci, s mjestom rada u Županji Mirko Koroljević na željeznici je od 1985., a prvo radno mjesto bilo mu je na zagrebačkom području:

„Kao stipendist tamošnje organizacije radio sam kao prometnik u Zagrebu i Prečecu, a u Vinkovce sam se vratio 1990. Budući da za prometnika nije bilo posla, radio sam kao vlakovođa, konduker i putnički blagajnik. Dvije sam godine bio u ratu, a po povratku sam radio kao prometnik u Drenovcima, Tovarniku i Đeletovcima (kao šef koji dežura). Nakon što je uvedena telekomanda, jedno sam vrijeme bio neraspoređen. Kada je prije otprilike pet godina šef kolodvora Petar Parać otišao u mirovinu, došao sam na novo radno mjesto.

Prijevoz tereta u Županji povezan je sa Sladoranom i Silosom. Kolodvor je s obama poduzećima povezan oko pet kilometara dugačkim kružnim industrijskim kolosijekom. Sladorana ima vlastitu manevarsku lokomotivu i jedan



Ivica Božić, Slavko Stipanović i Josip Valentić



Željeznički kolodvor Županja

traktor koji može voziti kolosijecima unutar tvrtke. Uz jednoga strojovođu u Sladorani su zaposlena i dva manevrista. Stoga teret za Sladoranu na industrijskome kolosijeku preuzima njihovo osoblje. Suradnju s tim tvrtkama jako dobro poznaje prometnik Ivica Božić, koji tamo radi već 28 godina:

„Šećerana je oduvijek naš najveći komitent. Otkako željeznica više ne

prevozi šećernu repu, opseg je rada nešto manji, no još uvijek jako dobar. Tijekom prosinca 2015. u 625 vagona otpremili smo 8550 tona tereta. U prispjeću imamo žuti šećer i melasu iz Osijeka i Virovitice, a u otpremi dominira šećer. Otpremaju se isključivo kompletni vlakovi, i to najviše u Grčku. Prosječni je opseg godišnjeg rada u prispjeću oko 25 000 tona, a u otpremi oko 40 000 tona tereta.

# PROGRAM »HODAJ U MOJIM CIPELICAMA« OPRAVDAVA OČEKIVANJA

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Branimir Butković

**K**ako to izgleda kad u svojoj poslovnoj jedinici *prometaš* ugosti *sigurnjaka* ili kad *pristupaš* dočeka ravnateljicu Ureda Uprave? Odgovore na ta pitanja dobili smo nakon što je proveden program HŽ Infrastrukture za razvoj rukovodećih radnika pod nazivom »Hodaj u mojim cipelicama« tijekom kojeg su rukovodeći radnici posjećivali druge organizacijske jedinice, pratili rad kolega i razmjenjivali iskustva.

Program koji su osmislili poslovi Upravljanja ljudskim potencijalima proveden je u jesen 2015. Obilasci su trajali od dva do četiri dana, a cilj koji je bio usmjeren na bolje razumijevanje poslovanja tvrtke iz perspektive kolega, poboljšanje suradnje, odnosno dodatnu izgradnju internih radnih odnosa, bolje razumijevanje poslovnih procesa i unaprjeđenje međusobne suradnje vjerujemo da je postignut.

## Pozitivna iskustva

Svi parovi dali su svoje osvrte, a svoje dojmove za Željezničar prenijela su dva para nadređenih radnika koji su bili obuhvaćeni Programom. Direktor Pristupa infrastrukturi Ratko Almer ugostio je ravnateljicu Ureda Uprave Antoniju Jergović i u nekoliko je dana upoznao s radnim procesima u svojoj poslovnoj jedinici. U zaključku su bili suglasni:

Bilo je to iznimno korisno iskustvo za oboje. Kroz međusobne razgovore, sudjelovanjem na sastancima i u ostalim poslovnim aktivnostima stekli smo detaljniji uvid u svakodnevnicu drugoga poslovnog područja, a osim toga i međusobno smo se bolje upoznali. Također, detektirali smo područja u kojima imamo dodirnih točaka i dogovorili na koji način ubuduće možemo unaprijediti suradnju.



Ratko Almer i Antonija Jergović

**PROGRAM NAM DEFINITIVNO OMOGUĆUJE DA BOLJE RAZUMIJEMO POSLOVE, KONKRETNO RADNA PODRUČJA I SAME PROCESE KOJIMA SE BAVI ORGANIZACIJSKA JEDINICA KOJA JE DOMAĆIN. OSIM TOGA TO JE DOBRO ISKUSTVO KOJE NAM POMAŽE U RAZVIJANJU BOLJE KOMUNIKACIJE TE USUGLAŠAVANJU STAVOVA, A STVARAJU SE PREDUVJETI I ZA BOLJU MEĐUSOBNU SURADNJU TE RAZVIJANJE TOLERANCIJE I SAMOKRITIKE.**

Direktor Organizacije i regulacije prometa Branimir Duvnjak bio je domaćin direktoru Poslova upravljanja sigurnošću Marijanu Pavličeviću, s kojim i inače često surađuje jer su im područja rada usko povezana. Pavličević nam je otkrio svoje dojmove:

Program nam definitivno omogućuje da bolje razumijemo poslove, konkretno radna područja i same procese kojima se bavi organizacijska jedinica koja je domaćin. Osim toga to je dobro iskustvo koje nam pomaže u razvijanju bolje komunikacije te usuglašavanju stavova, a stvaraju se preduvjeti i za bolju međusobnu suradnju te razvijanje tolerancije i samokritike. Predložili smo i to da se Program proširi na način da se nastavi provoditi u drugim organizacijskim jedinicama čije je područje rada usko vezano. Također smatram da bi

bilo dobro nastaviti s Programom i na »nižim razinama« upravljanja (barem na razini šefova službi), čime bi se unaprijedila komunikacija, ali i poslovanje među svim razinama.

Dakle, u Programu je sudjelovalo 13 parova nadređenih radnika (gost i domaćin), koji su dostavili povratne informacije o samome Programu te o definiranim budućim mjerama i aktivnostima (na koji način će se definirane mjere provoditi, tko će za njih biti odgovoran, koji će biti pokazatelji učinkovitosti tih mjera itd.).

Na temelju povratnih informacija svih sudionika moglo bi se zaključiti da je Program pridonio boljem razumijevanju poslovanja drugih organizacijskih područja, boljoj komunikaciji i potpori u svakodnevnom poslovanju te boljoj



Marijan Pavličević i Branimir Duvnjak

krosfunkcijskoj suradnji. Predloženo je i to da se Program nastavi provoditi na »nižim razinama« upravljanja, a što je potvrdilo i primarni plan Upravljanja ljudskim potencijalima.

Kroz Program određen je cijeli niz mjera te pripadajućih pokazatelja učinkovitosti, a što je bio i jedan od njegovih ciljeva. Pratit će se provedba tih mjera te o njoj izvještavati.

### Nastavak programa

Stoga se ovaj, pokazalo se, svrsishodan program nastavlja provoditi, a u drugom će krugu obuhvatiti sljedeću razinu

nadređenih. Dakle, u predstojećem razdoblju šefovi službi posjećivat će organizacijske jedinice svojih kolega i na taj se način upoznavati s njihovim dnevnim aktivnostima i poslovanjem.

U nastavku Programa skupit će se još dosta informacija temeljenih na međusobnoj razmjeni iskustava koje će poslužiti kao materijal za detaljnu analizu Programa, a o čemu ćemo izvijestiti i u Željezničaru.

I na kraju, ako se pitate zašto se program naziva »Hodaj u mojim cipelicama«... Prirodno je i ljudski da nam se često čini

da je »trava u tuđem dvorištu zelenija«, da je u nekom drugom organizacijskom području lakše ili manje složeno raditi ili da je manje posla. Zato bismo trebali malo hodati u njihovim cipelicama, vidjeti izbliza njihove izazove, procese, zadatke, vidjeti kako im možemo pružiti potporu kako bi bili bolji i učinkovitiji i vidjeti kako oni nama mogu pružiti bolju i učinkovitiju podršku, na veće zadovoljstvo svih uključenih i u cilju stvaranja što uspješnije tvrtke. Sve to možemo postići ako uistinu probamo hodati u tuđim cipelicama pa čak ako nas i malo žuljaju ili su prevelike ili nam ne odgovara model...

# USKORO U PROMETU

## NOVI VLAK

PIŠE: Ivana Čubelić  
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

**T**ijekom 2015. Končar – Električna vozila HŽ Putničkom prijevozu isporučila su 10 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz i šest elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz, a uskoro će u promet biti pušten i dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz.

Dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz 11. studenoga krenuo je na tipska ispitivanja u vožnji, a 20. siječnja bio je na ispitivanju na ličkoj pruzi. Svrha vožnje na vrlo zahtjevnoj relaciji Zagreb – Split – Zagreb bila je provjera funkcioniranja sustava regulacije brzine i zagrijavanja glavnih dijelova sustava vuče u teškim uvjetima vožnje na brdskim pružnim dionicama. Vožnja je odrađena uspješno, a rezultati ispitivanja potvrdili su projektirane parametre. Na vlaku su uspješno provedena sva propisana tipska i serijska ispitivanja.

Dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz serije HŽ 723 001 jest niskopodna trodijelna garnitura duljine 58,5 metara, koja je razvijena i proizvedena na istoj platformi kao i elektromotorni vlak za regionalni prijevoz serije 6112. Izvedene su samo izmjene sustava napajanja, a u najvećoj mogućoj mjeri ostvarena je unifikacija dizel-električnih i elektromotornih vlakova, čime se ostvaruju znatne uštede u troškovima eksploatacije i održavanja cijele flote niskopodnih vlakova. Dva kompaktna dizel-električna agregata ukupne snage 780 kW smještena su na krovu vlaka i omogućuju maksimalnu brzinu od 120 km/h. Primijenjena rješenja i ugrađena oprema osiguravaju vrlo komforne uvjete vožnje. U vlaku ima 167 mjesta za sjedenje, a ukupan je kapacitet vlaka oko 330 putnika. Vlak je prilagođen osobama s poteškoćama u kretanju i osobama s invaliditetom, a ima i



Dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz

**UVOĐENJEM NOVIH VLAKOVA HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ POVEĆAVA RASPOLOŽIVOST PRIJEVOZNIH SREDSTAVA I SMANJUJE OPERATIVNE TROŠKOVE. PUTNICI SU IZIMNO ZADOVOLJNI MODERNIM VLAKOVIMA U KOJIMA, MEĐU OSTALIM, IMAJU BESPLATAN INTERNET, A KONSTRUKCIJA, DIZAJN I VOZNA SVOJSTVA OMOGUĆUJU IM VRHUNSKU UDOBNOŠT VOŽNJE.**

prostor za smještaj bicikala. Srednji modul opremljen je toaletom koji je prilagođen i osobama s invaliditetom, specijalnim rampama na ulazu i odgovarajućim prostorom za dvojica invalidska kolica. Vlak ima četvora dvokrilna vrata na jednoj strani, opremljen je sustavom informiranja putnika, sustavom videonadzora i Wi-Fi sustavom. Putnički prostor i upravljačnice klimatizirani su za grijanje putničkog prostora koristi se otpadna toplina rashladnih sustava dizel-električnih agregata u kombinaciji s podnim električnim grijanjem, a rasvjeta je izvedena u LED tehnologiji. Novi elektromotorni vlakovi od

travnja 2015. prešli su 702 814 kilometara. Do kraja ožujka Končar – Električna vozila isporučit će još četiri vlaka za gradsko-prigradski prijevoz Grada Zagreba, a novi dizel-električni motorni vlak tijekom veljače bit će u promet na relaciji Zagreb GK – Zabok – Varaždin i obratno.

Uvođenjem novih vlakova HŽ Putnički prijevoz povećava raspoloživost prijevoznih sredstava i smanjuje operativne troškove. Putnici su iznimno zadovoljni modernim vlakovima u kojima, među ostalim, imaju besplatan internet, a konstrukcija, dizajn i vozna svojstva omogućuju im vrhunsku udobnost vožnje.

# KONDUKTER SPASIO ŽIVOT

PIŠE: Ivana Čubelić  
FOTO: Ivana Čubelić

**U** 9 godina koliko radi kao kondukter Željko Rudež sakupio je mnogo zanimljivih priča. U rano jutro 14. prosinca 2015. u vlaku koji je pratio dogodilo se nešto što će pamtili cijeloga života.

U jutarnjem vlaku koji je vozio na relaciji Našice – Osijek 24-godišnji putnik imao je epileptički napadaj. Željko ga je spasio svojom brzom reakcijom. Cijelu situaciju doznali smo od putnika iz vlaka koji je pohvalio Željkovu reakciju. Više o tom događaju rekao nam je i Željko:

Nažalost, na početku svojega radnog vijeka susreo sam se s takvom situacijom. Bilo je to 1985. kada sam radio na manevri. Jedan od radnika imao je epileptički napadaj i vidio sam kako su mu kolege stavile komad drva u usta. Time su spriječili da se kolega uguši i spasili mu život. Kada sam 14. prosinca primijetio da putnik krvari iz usta i da se trese, odmah mi je bilo jasno o čemu se radi. Instinktivno sam reagirao, u usta mu stavio kemijsku olovku, postavio ga u bočni položaj i ostao uz njega, nakon čega je strojovođa Krunoslav Podobnik pozvao hitnu pomoć. Laknulo mi je kada je stigla medicinska ekipa.

Nekoliko dana nakon nesretnog događaja Željku se javila majka mladog putnika. Zahvalila mu je na spašavanju njezina sina i izjavila da ga želi upoznati. Putnika kojemu je spasio život Željko i dalje viđa u vlaku na relaciji Našice – Osijek. Uvijek porazgovaraju i šale se. I jedan i drugi sretni su što je sve dobro završilo.

Na brzoi i učinkovitoj reakciji Željku je zahvalio i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković prilikom njihova susreta. Ratković je tom prilikom istaknuo da je iznimno sretan što HŽPP ima radnike koji su u svakome trenutku spremni



Željko Rudež, kondukter

pomoći putnicima u nevolji.

U svojem dugogodišnjem radnom vijeku Željko je imao još slučajeva u kojima su zvali hitnu pomoć. Izdvojio je još jednu situaciju iz vlaka:

Jednom prilikom u kolodvoru Cabuna putnica je dobila trudove u vlaku, nakon čega smo joj pomogli da se smjesti u udobniji položaj, pozvali hitnu pomoć koja je ubrzo stigla u kolodvor Virovitica i putnicu prevezla u bolnicu. Srećom, nismo trebali preuzeti ulogu babice.

U svojoj karijeri nije imao osobito negativnih iskustava, dodao je da neugodne situacije brzo riješi, a da putnici najviše prigovaraju na dolazak autobusa umjesto vlaka. Željko na željeznici radi od 1985., a kao kondukter od 1987. i prati vlakove na području Regionalne jedinice Vinkovci.

## Pohvala putnika

Pozdrav, nisam mogao izdržati a da Vam se ne javim. U moru loših stvari u HŽ-u, danas se dogodilo nešto što apsolutno moram pohvaliti. Išao sam sa jutarnjim vlakom koji kreće u 6:17 iz Našica za Osijek. U vlaku je jedan dečko dobio epileptični napad prilikom kojeg si je zagrizao jezik, počeo krvariti iz usta i počeo se gušiti. Pravovremenom reakcijom kondukter mu je uspio izvaditi jezik, poleći ga na stranu i održati do dolaska hitne. Ne znam kako se zove kondukter ali čovjeku svaka čast. 15-20 minuta je održavao mladića da se ne uguši. Vidio sam da je poslije toga bio potresen i blijed, ali spasio je život dečku. Kapa do poda.

Dejan Pavlović

# OBJAVLJEN NATJEČAJ ZA PROJEKT LOGIS

PIŠE: Marin Curavić  
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

**U** sklopu financiranja Projekta održivog razvoja hrvatskoga željezničkog sektora u službenim glasilima Svjetske banke 26. siječnja 2016. objavljen je natječaj za projekt LOGIS - Integrirani informacijski sustav za planiranje i upravljanje osobljem vlaka i željezničkim vozilima u putničkom prijevozu.

Projekt LOGIS inicirala je Uprava HŽ Putničkog prijevoza u cilju optimizacije procesa upravljanja resursima, koji treba rezultirati boljom organizacijom i smanjenjem troškova poslovanja u skladu s Programom restrukturiranja. Natječajna dokumentacija pripremljena je u suradnji sa Svjetskom bankom koja kontrolira pripremu i provedbu natječaja te odabir izvršitelja, čime je osigurana maksimalna transparentnost postupka.

Integrirani informacijski sustav omogućit će sakupljanje brojnih podataka na temelju kojih će se racionalno, jednostavno i učinkovito upravljati osobljem vlaka i vozilima, a podaci će biti temelj za brojne analize vezane uz organizaciju i izvršenje voznog reda, a time i poboljšanje cjelokupnog sustava. Cilj je omogućiti veću raspoloživost vozila, smanjiti operativne troškove, pojednostaviti komunikaciju, smanjiti administrativne poslove i poboljšati sustav evidentiranja.

Iskustva implementacije sličnih sustava kod drugih europskih željezničkih operatera pokazala su potrebu i prednosti nabave cjelokupnoga integriranog rješenja u odnosu na postepenu nabavu dijelova sustava, i to očekivanim smanjenjem ukupnih troškova nabave, integracije i održavanja sustava. Oprema će se nabavljati u skladu s razvojem i potrebama projekta.

Sustav LOGIS sastoji se od funkcionalnih cjelina, čija će integracija poboljšati poslovanje HŽPP-a, a time i unaprijediti



**Praćenje vlakova i vučnih vozila u stvarnom vremenu** – poduzimanje preventivnih aktivnosti kako bi se izbjegla kašnjenja zbog nedostatka osoblja i neraspoloživosti vozila. Pravodobnim informacijama omogućit će se jednostavnije i brže donošenje odluka vezanih uz organizaciju i realizaciju izvršenja prijevoza prilikom izvanrednih situacija u prometu (organizacija vožnje vlakova, supstitucije autobusom i ostalo).

**Sustav podrške strojnom osoblju putem tableta** – govorna i podatkovna komunikacija s dispečerima i operaterima putničkog prijevoza uz praćenje vozila u stvarnom vremenu. Sustav podrške omogućit će detaljne analize problematične situacije, prikupljanje informacija za analize ključnih pokazatelja poslovanja, točnosti i pouzdanosti. Strojno osoblje će putem tableta primati sve potrebne informacije i dokumentaciju za upravljanje vozilima.

**Sustav razmjene informacija s osobljem vlaka** – jednostavna dvosmjerna komunikacija elektroničkim putem, prijava/odjava radnika bez potrebe fizičkog javljanja nadređenom radniku, ažurirane informacije o rasporedu radnog vremena i druge informacije potrebne za brzo i operativno donošenje odluka, mogućnost kvalitetnije organizacije mjesečnog i dnevnog rada te korištenja godišnjih odmora.

**Planiranje održavanja** – ažurno praćenje održavanja vozila i planiranje tjednih, mjesečnih, godišnjih i višegodišnjih održavanja.

**Statistika i analiza** – detaljne analize ključnih pokazatelja točnosti, pouzdanosti i cjelokupne organizacije voznog reda.

Očekivani dovršetak projekta je 18 mjeseci od dana potpisivanja ugovora, koji uključuje trogodišnje jamstvo i održavanje sustava.

**INTEGRIRANI INFORMACIJSKI SUSTAV OMOGUĆIT ĆE SAKUPLJANJE BROJNIH PODATAKA NA TEMELJU KOJIH ĆE SE RACIONALNO, JEDNOSTAVNO I UČINKOVITO UPRAVLJATI OSOBLJEM VLAKA I VOZILIMA, A PODACI ĆE BITI TEMELJ ZA BROJNE ANALIZE VEZANE UZ ORGANIZACIJU I IZVRŠENJE VOZNOG REDA, A TIME I POBOLJŠANJE CJELOKUPNOG SUSTAVA.**

uslugu za krajnje korisnike:

**Planiranje i organiziranje rada osoblja u vlaku i vozila** – kroz optimizaciju procesa poboljšat će se produktivnost i racionalizirati upravljanje osobljem vlaka i vozilima, čime će se povećati transparentnost i fleksibilnost poslovanja.

**Informiranje putnika** – putnici će u stvarnom vremenu dobiti točnu informaciju o kretanju vlaka putem aplikacije za pametne telefone i web servisa za praćenje pozicije vlaka, čime će se dodatno povećati kvaliteta i pouzdanost usluge.



# PROJEKT ISPRO U ZAVRŠNOJ FAZI

PIŠE: Marin Curavić  
FOTO: arhiva HŽPP-a

**D**o kraja veljače u HŽ Putničkom prijevozu očekuje se primopredaja prve faze projekta novoga integriranog sustava prodaje i rezervacije karata (ISPRO), koja uključuje prodaju usluga na novim prodajnim kanalima u unutarnjem putničkom prijevozu i modernizaciju postojećih prodajnih kanala.

Nakon što je završena edukacija osoblja za rad na novome sustavu, u tijeku su pripreme za provođenje opsežnoga integriranog testiranja koje treba pokazati da je sustav spreman za primopredaju i produkciju. Novi sustav obuhvaća uvođenje središnjeg sustava za prodaju karata koji će od 0 do 24 sata podržavati prodaju karata putem internetskog portala HŽ Putničkog prijevoza i aplikacije za pametne telefone, koju će putnici moći preuzeti besplatno.

Ručna kupnja karata od konduktera u vlaku bit će zamijenjena mobilnim terminalima uz mogućnost kartičnog i gotovinskog plaćanja. Riječ je o 540 terminala koje će kondukteri koristiti za prodaju i kontrolu karata, a mobilni terminali omogućit će brže ispostavljanje karata. Uvođenjem sustava ISPRO modernizirat će se i postojeći način prodaje karata na stabilnim terminalima na blagajnama. Riječ je o 193 terminala koji će biti postavljeni u službenim prodajnim mjestima.

Uvest će se 150 tisuća pametnih kartica koje će zamijeniti postojeće kartonske iskaznice za mjesečne, višemjesečne i godišnje karate. Pametne kartice upotrebljavat će se i za kupnju pojedinačnih karata kao *prepaid* kartice kojima će korisnici moći kupovati karte na blagajni, automatima ili od konduktera u vlaku.

Novi sustav obuhvaća prodaju i rezervaciju karata u unutarnjem i međunarodnom putničkom prijevozu, i to isključivo izdavanjem elektroničke



Grafički prikaz kartomata

prijevozne karte. U travnju se očekuje dovršetak druge faze projekta koja obuhvaća prodaju usluga u međunarodnome putničkom prijevozu te uvođenje pametnih kartica, sustava za upravljanje odnosima s kupcima i bezgotovinskih automata. Riječ je o bezgotovinskim automatima na kojima će korisnici u svako doba dana moći kupiti kartu koristeći kartični način plaćanja. Četiri stabilna automata bit će postavljena u Zagreb Glavnom kolodvoru, a po jedan automat u kolodvorima Split, Osijek, Vinkovci, Rijeka, Varaždin i Slavonski Brod. U

planu je naknadno proširenje mreže stabilnih automata i na druga prodajna mjesta.

Osim prikupljanja niza podataka važnih za poslovanje, cilj HŽ Putničkog prijevoza jest povećati poslovne prihode podizanjem razine kvalitete usluge uvođenjem više načina na koji korisnici mogu kupiti kartu, omogućavanjem kupnje karata od 0 do 24 sata, ponudom novih tarifnih modela, skraćivanjem vremena potrebnog za ispostavljanje karte i automatizacijom cijeloga poslovnog procesa.

## VELIK INTERES ZA POSEBNE VLAKOVE

PIŠE: Ivana Čubelić  
FOTO: Fun Factory

**U** 2015. HŽ Putnički prijevoz organizirao je 56 posebnih vlakova s ukupno 178 vožnji. U posebnim vlakovima prevezen je 32 471 putnik-izletnik, koji je posjetio različite manifestacije, a uvedeno je i nekoliko novih vlakova.

Najbolje posjećeni bili su blagdanski vlakovi Tin-express i Zeko-express. Putnici-izletnici i prošle su godine mogli birati među posebnim vlakovima koji su vozili na različita kulturno-gastronomski (Potepuh, Jesen u Lici, Štruklijada, Kesten cug...) i sportska događanja (Biciklijada Petrinja, Bike-express, Zagorje Trekk...). Ove godine bilo je organizirano 15 rođendana u vlaku.

Novost u prošlogodišnjoj ponudi bili su party vlakovi koji su u suradnji s turističkom agencijom Fun Factory u Beograd prevezli 800, a u Sarajevo 600 mladih, među kojima su bili i turisti. Nova ponuda bio je i Halloween party vlak koji je u Rijeku vozio 140 maskiranih putnika. Prvi put bio je organiziran i Ultra party vlak koji je dvjestotinjak putnika prevezao u Split na jedan od najvećih europskih festivala elektroničke glazbe. Mladi putnici bili su oduševljeni party vlakovima u kojima su DJ-evi puštali glazbu, a po dolasku bio je organiziran provod u noćnim klubovima.

Posebnim vlakovima putovalo se i na hodočašće, riječki karneval, Festival igračaka u Ivanić Grad, u Čigoč – europsko selo roda, a putovanja su bila organizirana i za gimnazijalce. Za inozemne ljubitelje željeznice, koji su u luksuznim turističko-muzejskim vlakovima posjetili i Hrvatsku, bila su organizirana tri putovanja.

Tijekom jeseni izletnike su prevozili posebni vlakovi Jesen u Lici, Gljivarski cug, Bučko-express, Martinjski vlak i Ka-



tarinski vlak, a unatoč kiši, vlak Kesten cug do Hrvatske Kostajnice u tri vožnje prevezao je oko 700 putnika koji su osim u branju kestena uživali u raznovrsnoj gastronomskoj ponudi.

Od 3. prosinca vikendom su za građanstvo, a tijekom tjedna za skupne djece iz vrtića i nižih razreda osnovne škole, počeli voziti božićni dječji vlakovi Tin-express. Ove godine ti su vlakovi vozili na području svih regionalnih jedinica, a ukupno je vozilo 85 vlakova u kojima je prevezano oko 12 500

putnika. Poseban interes putnika bio je za vlakove koji su vozili na Božićnu bajku na imanje obitelji Salaj u Grabovnicu, pokraj Čazme. U osam vlakova prevezano je oko 2500 putnika. Tijekom vožnji Tin-expressa organizirane su i tri proslave rođendana, a humanitarne vožnje namijenjene djeci s posebnim potrebama organizirane su na zagrebačkom, splitskom, varaždinskom i vinkovačkom području. Božićni vlakovi vozili su i na relaciji Rijeka – Delnice, u kojima su izletnici mogli uživati u Delničkoj adventskoj bajci.

# KADA VLAK KRENE, POČINJE VESELJE

PIŠE: Ivana Čubelić  
FOTO: Dragutin Staničić

U tjedniku Telegram u prosincu je objavljena reportaža u kojoj su tajni kupci uz petero djece ocjenjivali zagrebačke Djedove Mrazove. Djed Mraz iz božićnog Tin-expressa, kojeg godinama s užitkom glume umirovljeni željezničar Vjekoslav Suton i strojovođa HŽ Putničkog prijevoza Luka Marić, dobio je najviše ocjene.

Ocjenjivanje je uključivalo komunikaciju Djedice s djecom, kostim, simpatičnost, šarm i spremnost da djeci posveti više vremena. Kostim mu je bio izvrstan, fotografirao se i porazgovarao sa svakim djetetom u vlaku, a željeznički Djedica bio je vrlo srdačan, druželjubiv i strpljiv, a znao je i prići djetetu koje je bilo preplašeno. Bio je to povod za razgovor sa željezničkim Djedicama, koji su ove godine na zagrebačkom području pratili 45 božićnih vlakova.

## Kako ste se odlučili zaigrati ulogu najveselijeg lika?

**Luka Marić:** Bio je to splet sretnih okolnosti, a kada se jednom to zavoli, s radošću se čeka svaka godina kada ćemo opet to raditi. Kada osjetiš radost te dječice, pokušavaš biti sve bolji u toj ulozi. Osjećam se razigranim, volim se družiti s ljudima pa sam odabrao one koji su najiskreniji i najveseliji. Radim to već 18 godina i drago mi je da naš trud prepoznaju mali i veliki prijatelji. Ove godine na zagrebačkom području odradili smo 37 božićnih vlakova na relaciji Zagreb GK – Dugo Selo i osam božićnih vlakova do prekrasnog imanja Salaj.

**Vjekoslav Suton:** Kao sv. Nikola počeo sam raditi u Župi sv. Ante Padovanskog na zagrebačkom Svetom Duhu, a imam i kolekciju 8-milimetarskih komedija i crtića koje sam krajem osamdesetih u blagdansko vrijeme obučen u Djeda



Luka Marić, Ana Gašparec i Vjekoslav Suton

Mraza prikazivao djeci naših zaposlenika. Krajem devedesetih pozvali su me da sudjelujem u božićnim vožnjama. To me razveselilo i pristao sam. Ovo je osamnaesta godina otkako radim na božićnom vlaku kao Djed Mraz ili sv. Nikola. Raduje me sve veći broj vožnji iz godine u godinu.

## Opišite nam kako izgleda vožnja i što sve radite?

**Luka Marić:** Pripreme počinju u garderobi gdje se kostimiramo u djeci najdražeg lika. Tamo pripremamo darove. Vozimo se oko sat vremena i družimo se s djecom, pjevamo, plešemo. Kada vlak stoji, djeci pokazujemo kako izgleda upravljačnica. Tomu se raduju djeca i roditelji. Fotografija iz upravljačnice u krilu Djeda Mraza ostaje najljepša uspomena.

**Vjekoslav Suton:** Izlazimo na peron pred vlak, dočekujemo djecu i roditelje i vrtičke skupine. Kada vlak krene, počinje veselje. Plešemo uz glazbu, razgovaramo s djecom i zezamo se. Godinama u vlaku radi ista ekipa. Toliko

smo se uhodali da je dovoljan jedan pogled ili mig da znamo što treba napraviti. To je ekipa za svaku pohvalu.

## Koji su najljepši trenuci u ulozi Djeda Mraza?

**Luka Marić:** Zadovoljstvo je raditi s vrtičkim skupinama. Kada djeca preuzmu poklone, sreća na njihovu licu je nešto što vas ispunjava i tjera dalje. U duši sam i ja veliko dijete. Bez pomoći kolega koje su uključene u taj projekt, trud ne bi uspio. Posebno bih istaknuo kolege iz Prodaje i marketinga te ostalih jedinica HŽPP-a koji su pomogli u organizaciji, kićenju vlaka, zabavljanju djece, pripremi darova.

**Vjekoslav Suton:** Najljepši su doživljaji iz božićnog vlaka izvan Zagreba pa smo tako bili u Koprivnici, Novskoj, Sisku, Sunji... Osobito me vesele vožnje djece s posebnim potrebama. U vlaku su tada svi, od male djece do odraslih ljudi, a i odrasli se jako vesele. Pozivam sve koji nisu bili u božićnom vlaku da nam se ovog prosinca pridruže, a, naravno, i da nam opet dođu svi s kojima smo se već družili.

## SVAKE GODINE NOVI SADRŽAJI

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Oskar Pigac

**U** zagrebačkoj Osnovnoj školi Frana Galovića u Dugavama sredinom prosinca prošle godine održane su zadnje prošlogodišnje preventivno-edukativne akcije »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj«.

Osamdesetak učenika osmih razreda je tijekom triju radionica »Stvaraj, ne uništavaj« samo prepoznalo tko i zašto uništava javni prostor i objekte te načine na koje bi se to moglo spriječiti. Manje-više svi su u vandalima prepoznali besposlene tinejdžere koji uništavanjem žele privući pozornost, vandalizmom izražavaju svoje nezadovoljstvo, žele se osjećati posebno i ne cijene javnu imovinu. Razvila se i rasprava o pozitivnim načinima privlačenja pozornosti dobrim ocjenama te bavljenjem sportom, glazbom, humanitarnim radom ili volontiranjem. Učenici su istaknuli da se u javnosti treba više govoriti o toj temi kako bi mladi ljudi osvijestili važnost i cijenu javne imovine koju kroz porez plaćaju i njihovi roditelji.

U četiri treća razreda stotinjak je učenika kroz razgovor, čitanje priča i izvođenje lutkarske predstave s likovima iz knjige priča Zdenke Dokaze »Kuća pokraj pruge« učilo o opasnostima koje prijete na ŽCP-ima kao i onima koje prijete tijekom igranja uz prugu, penjanja na kontaktnu mrežu, mostove i druga postrojenja te nošenja slušalica u prometu. Najbolji način usvajanja takvih upozorenja pokazao se lutkarski igrokaz u kojemu djeca sama osmišljavaju predstavu s likovima Jane i Marka koji se igraju uz prugu. Na kraju sata djeca su likovno izrazila svoje dojmove ili su pisala poruke prijateljima o tome što su naučila na radionici. Jedna je djevojčica napisala: »...jako je opasno prelaziti prugu čak ako je vlak u velikoj daljini zato jer je toliko brži od nas da niti ne stignemo preći prugu...« U 2015. prošlo je 15 godina otkako, prvo



Hrvatske željeznice, a potom HŽ Infrastruktura u školama i na željezničko-cestovnim prijelazima provodi akciju »Vlak je uvijek brži«. Iz godine u godinu akcija se razvijala novim idejama, a uključivala je i nove sudionike u njezinoj organizaciji. Sve je počelo u jesen 2000. sa željom da se kod djece razvije svijest o opasnostima kretanja uz prugu. Izložbe na pokretnim panoima s fotografijama upozorenja selile su se po školama, željeznički prometni stručnjaci držali su predavanja o sigurnosti, dijeljeni su CD-i s upozorenjima itd. Jedne je godine broj nesreća i broj polomljenih polubranika na ŽCP-ima bio jako porastao, s time da je u medijima krivcem svaki put proglašavana željeznica, te je dio aktivnosti bio usmjeren i prema medijima i izravno prema vozačima cestovnih vozila, kako bi se ukupna javnost osvijestila o potrebi poštivanja signalizacije i upoznala s podatkom da je za 95 posto nesreća na ŽCP-ima krivac vozač cestovnog vozila.

Otada se paralelno provode akcije s medijima na prijelazima i akcije u školama.

Prošle godine održane su četiri akcije na ŽCP-ima i 16 akcija u školama i knjižnicama. Tijekom 2015. kroz edukaciju u školama prošla su 1324 učenika, od čega 793 učenika nižih razreda i 531 učenik viših razreda u trinaest osnovnih škola u Zagrebu, Đurmancu, Skradu, Delnicama, Brod Moravicama, Kaštel Lukšiću i Solinu. Svake godine akcije se obogaćuju novim sadržajima pa je u 2015. novost bila uvođenje lutkarskih predstava. I ta se novost pokazala kao pun pogodak jer su se djeca otimala za lutke Jane, Marka, psića Bartola i željezničara, želeći kroz glumu i lutke kreativno izraziti stečeno znanje o opasnostima koje prijete prilikom igre uz prugu. Akcija »Vlak je uvijek brži« nastavlja se i ove godine.

## NOVI VLAKOVI ZA NIZOZEMSKJE ŽELJEZNICE

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



Nizozemske željeznice (NS) pozvale su Alstom, Bombardier, Siemens i Stadler da dostave svoje najbolje i konačne ponude za novu flotu međugradskih vlakova. Odabir najbolje ponude planiran je za ovo ljeto, a vlakovi će se puštati u promet od 2021. Iz NS-a poručuju da su pri užem izboru kandidata vodili računa o uporabi provjerene tehnologije, udobnosti, održivosti i jednostavnosti uvođenja u promet.

NS želi elektromotorne vlakove za međugradski prijevoz putnika na konvencionalnim prugama i pruži za brzine do 200 km/h HSL-Zuid. Za početak bi naručili garniture s ukupno oko 25 000 sjedala, a naknadno možda i više.

Vlakovi bi trebali imati široka vrata, kako bi putnici brzo mogli ulaziti i izlaziti, prilagođena putnicima u invalidskim kolicima. Vagoni bi trebali sadržavati prostore za opuštanje i rad, ekrane za putničke informacije, prostore za odlaganje prtljage, Wi-Fi, utičnice za USB u prvom i drugom razredu te videonadzor. Radi zaštite okoliša i energetske učinkovitosti NS želi LED rasvjetu, kante za recikliranje otpada i bioreaktorske zahode.

## NOVI PODMORSKI ŽELJEZNIČKI TUNEL

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



Finska i Estonija odlučile su izgraditi podmorski željeznički tunel između svojih glavnih gradova, Helsinkija i Tallinna. Velika je to vijest za desetine tisuća Estonaca koji iz Tallinna putuju na posao u Helsinki te za mnogobrojne finske turiste koji posjećuju Tallinn. Zasad svi oni koriste brzu trajektnu liniju kojom putovanje traje 1,5 – 2 sata. Putovanje vlakom trajalo bi samo 30 minuta.

Planira se izgradnja 92 km dugoga željezničkog tunela ispod Baltičkoga mora. Bio bi to najdulji željeznički podmorski tunel na svijetu. Rekord zasad drži Eurotunnel ispod Engleskoga mora (La Manche) koji povezuje Englesku i Francusku, duljine 50,5 km (od čega je 37,9 km ispod razine mora). Troškovi izgradnje novoga tunela procjenjuju se na 13 milijardi eura, a trebao bi biti pušten u promet do 2040.

Tunel je nadogradnja postojećih planova Estonije, Litve i Latvije za izgradnju Rail Baltica, pruge za velike brzine od Tallinna do poljskoga glavnog grada Varšave, koja bi trebala biti dovršena 2025.

## DIZAJN NADAHNUT HOKEJOM

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



Predstavljeno je prvo od 63 vozila lake željeznice koje je od Siemens naručio kanadski Calgary Transit. Dizajn modela S200 nadahnut je maskom hokejskoga vratara te je dobio nadimak »The Mask« (»Maska«). Zanimljivo je što su taj dizajn izabrali građani Calgaryja u internetskoj anketi. Ponuđena su bila još dva dizajna, nadahnuti rijekom Bow u kanadskoj pokrajini Alberti, u kojoj se Calgary nalazi, te bizonom, koji obitava u tamošnjoj preriji.

Calgary Transit vozila je naručio u rujnu 2013. Prve će »Maske« biti puštene u promet na proljeće, a posljednje će biti isporučene početkom 2017. te će zamijeniti vozila U2 iz 1981. Vozila su prilagođena oštroj kanadskoj klimi te su opremljena toplinski izoliranim zidovima, trostrukim prozorskim staklima, podnim grijanjem, klimatizacijskim uređajima, grijanim vjetrobranskim staklima i naprednom zaštitom od korozije. Također, podovi imaju zaštitu od klizanja, u vagonima su postavljeni digitalni monitori, a vrata su prilagođena za olakšan ulazak putnika.

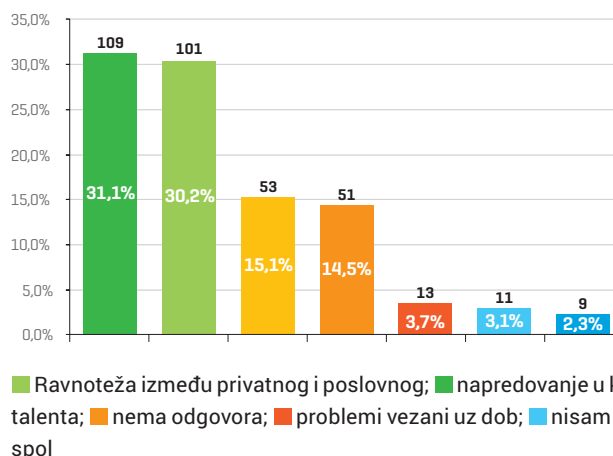
# VEĆINA ĆE KARIJERU PLANIRATI SAMA

PIŠE: Vlatka Škorić  
ILUSTRACIJA: Rail Talent Management

**K**rajem prošle godine Međunarodna željeznička unija organizirala je globalno istraživanje Upravljanje talentima u željezničkom sektoru. Cilj istraživanja bio je identificirati probleme s kojima se u razvoju svoje karijere suočavaju ljudi koji su otprilike na polovini radnog vijeka na željeznici (mid-career professionals), kako im u tome mogu pomoći starije i iskusnije kolege te kakve programe treninga i edukacije treba organizirati za tu ciljanu skupinu, a u kontekstu potrebe pomlađivanja željezničkih stručnjaka i visoke profesionalizacije željezničkoga sektora.

Anketa je bila anonimna, ispunjavala se elektroničkim putem, a bila je poslana javnim poduzećima, privatnim tvrtkama, obrazovnim institucijama, institutima i drugim institucijama koje se na bilo koji način bave željeznicom. Na anketu je odgovorio vrlo mali broj ispitanika u odnosu na broj ljudi koji radi u željezničkom sektoru, njih 351 iz 30 zemalja: SAD-a, Australije, Novoga Zelanda, Kine, Rusije, Indije i većine europskih zemalja, pa i Hrvatske. Stoga se nalazi ne mogu poopćivati, ali mogu biti korisni, a organizatori ankete smatraju da će pomoći kako bi se na najbolji način iskoristio potencijal željezničkih talenata. U središtu zanimanja anketara bilo je mišljenje željezničara između 31 i 40 godina starosti, dakle u najproduktivnijoj životnoj dobi, o tome kako zamišljaju razvoj svoje karijere na željeznici i o čemu ona ovisi, kakve je organizacijske strategije potrebno razviti i za koje se vještine treba educirati da bi tvrtke zadržale profesionalce koji su sada na sredini radnog vijeka. Iz te dobne skupine došlo je i najviše odgovora, dok su u manjem, podjednakom broju, stigli odgovori ispitanika drugih dobnih skupina. Najviše je odgovora došlo iz infrastrukturnih tvrtki i tvrtki koje se bave putničkim prijevozom, željezničkih udruženja, indus-

## S KOJIM STE SE IZAZOVIMA SUOČILI U KARIJERI?



trije, obrazovnih institucija, sindikata pa i iz političkih tijela, polovina iz javnoga, a polovina iz privatnoga sektora, svih razina obrazovanja.

No unatoč slabu odazivu dobiveni su zanimljivi rezultati, znakoviti za većinu radnih sredina, bez obzira na geografsko i kulturno okruženje. Rezultati su identificirali »mnogo neočekivanih nalaza« vezanih uz tri glavna problema: ravnotežu radnog i slobodnog vremena, napredovanje u karijeri i problem prepoznavanja talenata. Ravnoteža radnog i slobodnog vremena pokazala se najvećim izazovom, a većina ispitanika izjavila je da je pronalaženje ravnoteže vlastita profesionalna odgovornost. Tako su u većem broju odgovorili zaposlenici privatnoga sektora u dobi između 46 i 50 godina.

U vezi s temama napredovanja u karijeri i problema prepoznavanja talenata ustanovilo se da mlađe dobne skupine žele napredovati u karijeri i misle da će to moći, dok starije dobne skupine smatraju da njihovo iskustvo i znanje nisu u dovoljnoj mjeri iskorišteni u cilju napretka tvrtke ili institucije. Svi smatraju da glavnu ulogu u razvoju karijere trebaju imati menadžeri, koji trebaju biti ljudi s

najviše profesionalnoga iskustva i s nizom posebnih vještina. Oko 46 posto ispitanika odgovorilo je da je na njihovu karijeru utjecalo pozitivno iskustvo (upoznavanje mnogo različitih ljudi na jednome mjestu, mogućnost upravljanja projektima na novim područjima, rad u timu), 30 posto podjednako pozitivno i negativno, dok je samo osam posto odgovorilo da je na razvoj njihove karijere utjecalo negativno iskustvo (nasilje kolega, profesionalno rivalstvo, konzervativna sredina). Više od polovine ispitanika odgovorilo je da prihvaća situaciju u kojoj se nalazi i među njima je najviše inženjera, a među 33 posto onih koji to ne prihvaćaju, najviše je onih iz željezničkih infrastrukturnih tvrtki i putničkoga prijevoza.

Što se tiče budućih koraka u karijeri, 59 posto ispitanika reklo je da će svoju karijeru planirati sami. Među njima najviše je onih koji su na trenutačnoj poziciji do deset godina te između 31 i 40 godina starosti, a više od polovine njih zaposleno je u privatnome sektoru. »Razmišljat ću neko vrijeme« odabralo je kao odgovor oko 25 posto ispitanika, dok njih 17 posto očekuje da će o karijeri razgovarati sa šefom, šest posto misli da

to za njega treba raditi odjel ljudskih potencijala, dok je sedam posto ispitanika izabralo da ne poduzima ništa za razvoj svoje karijere.

Na pitanje koje su prilike na poslu važne za razvoj karijere željezničkih profesionalaca najveći postotak dobili su odgovori: stjecanje iskustva na radnom mjestu, mogućnost razmjene u drugim zemljama i s drugim tvrtkama, rotacija na poslu, sudjelovanje u konferencijama, drugim edukacijama i raznim stručnim istraživanjima. Ali velik broj njih je, unatoč tomu što to smatra važnim, navelo da u svojim organizacijama nemaju tu mogućnost, a 47 posto ispitanika razmišlja o promjeni posla, i to odlaskom u neku privatnu tvrtku, udruženje ili instituciju u željezničkom sektoru. Svojim poslom zadovoljno je i ne bi ga mijenjalo oko 27 posto anketiranih, dok

njih 25 posto nije odgovorilo na to pitanje. Umrežavanje ljudi i događaja u ostalim sektorima i u željezničkom sektoru ocijenjeno je kao dvije najbolje mogućnosti učenja koje mogu pomoći u karijeri onih na sredini radnog vijeka kako bi ostali raditi na željeznici. Na pitanje koje su vještine potrebne da bi se napredovalo u poslu osim stručnih znanja, tu su se našli vodstvo (leadership), komunikacijske vještine te vještine prezentiranja i pregovaranja, strani jezici, samopromocija, društvene mreže...

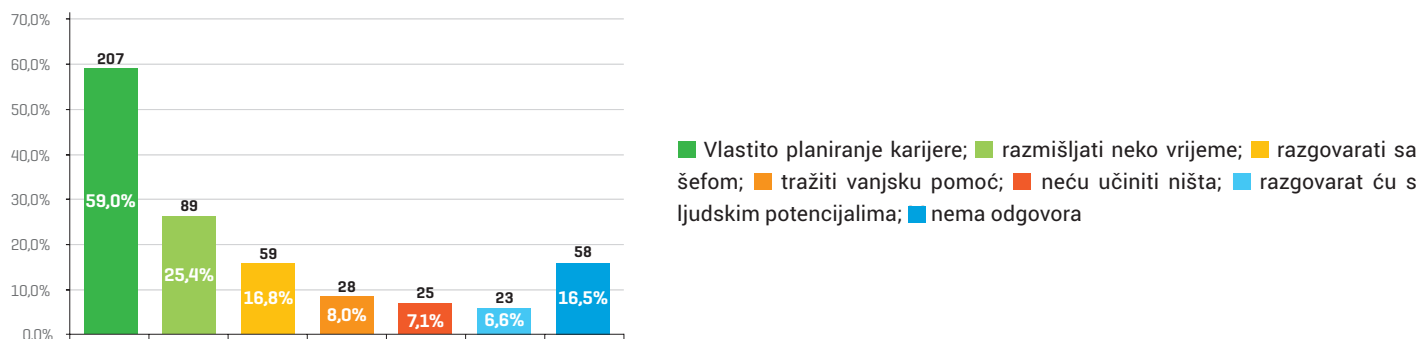
Na kraju ankete izabrano je pet vodećih principa kojima menadžeri mogu ohrabriti mlade zaposlenike da se razvijaju te pet vodećih principa po kojima se oni sami mogu usmjeriti. Kao poticaj menadžerima predlaže se da upoznaju svoje zaposlenike i da ih slušaju, poticanje inovacija, poticanje

mladih talenata na razvoj poslovnih vještina, sudjelovanje u projektima i inovacijama, investiranje u zaposlenike te da budu *watchdog* na poslu – da im daju priliku za posao, ali da ih ne preoptereće.

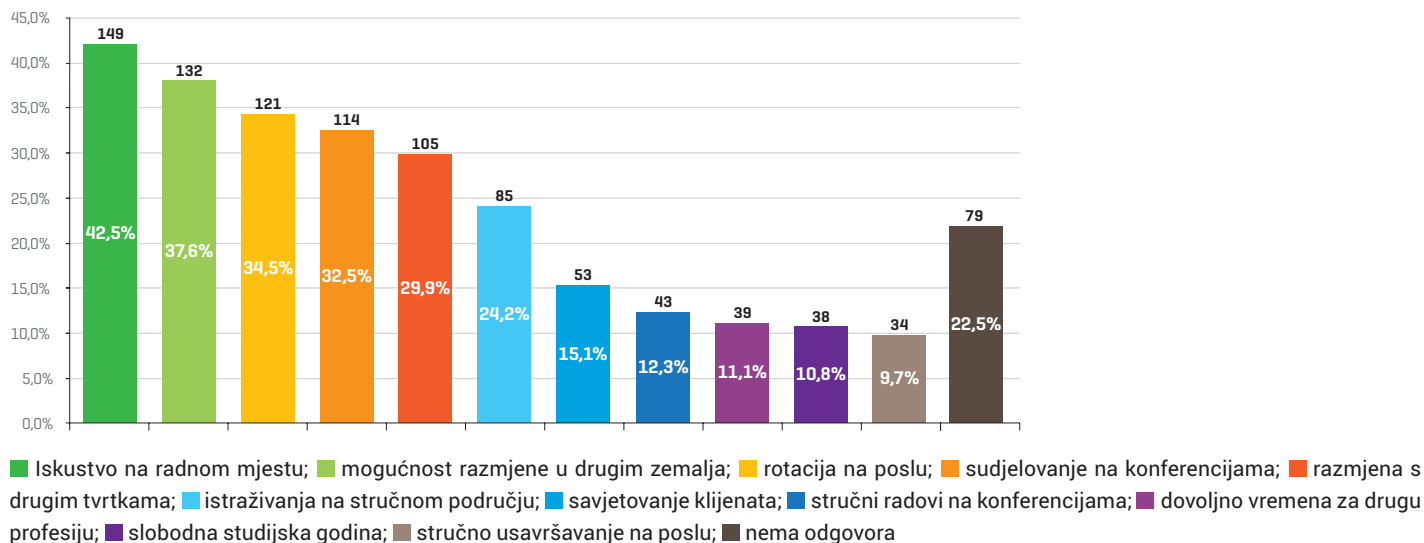
Pojedincima koji su sada u najboljim godinama i na polovini svoga radnog vijeka na željeznici preporuča se traganje, a ne čekanje novih mogućnosti, ulaganje u učenje, nalaženje mentora u drugoj industriji, rad na umrežavanju i oslobađanje dijela vremena za privatni život i obitelj. Također, preporuča im se da ne zaziru od stručne psihološke pomoći ako osjete stres ili bilo kakvu traumu uzrokovanu poslom.

Rezultati istraživanja, kao i mogućnosti umrežavanja sa željezničkim talentima širom svijeta, mogu se vidjeti na [www.railtalent.org](http://www.railtalent.org).

### KOJE ĆETE SLJEDEĆE KORAKE PODUZETI?



### KOJE PRILIKE ZA RAZVOJ KARIJERE SMATRATE VAŽNIMA?



## KAKO IRANCI VOZE VLAK

PIŠE: Martina Gucek  
FOTO: Martina Gucek

**T**ijekom noćnih putovanja vlakom do Zadra, odakle sam kretala na biciklističke ture po nekim našim prekrasnim otocima, u mislima su mi se rađale lude ideje o dalekim putovanjima koja su morala uključivati i vožnju vlakom. Nisam mogla ni zamisliti da ću jednu od tih ideja provesti u djelo prošloga ljeta u Iranu.

Islamska Republika Iran jest država u jugozapadnoj Aziji koja se proteže na oko 1,6 milijuna, što je po veličini čini osam-naestom državom u svijetu, i u kojoj živi više od 70 milijuna stanovnika.

Sve što smo do tada čuli o Iranu i Irancima bilo je pozitivno – da su jako dragi ljudi te da gostu žele udovoljiti. Ženski dio ekipe brinula je obveza pokrivanja glave i to koliko se strogo provodi taj zakon. Iako su iskustva ljudi koji su već bili u Iranu bila uglavnom pozitivna, postojao je svojevrsan strah od nepoznatog. Ipak je riječ o Islamskoj Republici Iranu i činjenica je da u njoj vlada poseban režim te da su na snazi pravila na koja mi u Europi nismo navikli. U Teheran smo sletjeli u 4.00 sata, a prvi dojam stećen na aerodromu može najbolje opisati cjelokupan dojam o Iranu. Netko bi pomislio da se na ulazu u zemlju provode neke posebne kontrole, no ono što smo doživjeli može se opisati riječima dobrodošlice: »Welcome to Iran!« Ta rečenica pratila nas je posvuda, gdje god da smo se našli, bilo na planini, bilo u 16-milijunskom Teheranu ili u selu s 50-ak tisuća stanovnika. Svi su nas pozdravljali i izražavali nam dobrodošlicu.

Iako je naš osnovni i najvažniji cilj bio osvajanje Damavanda (5671 m), najvišeg vrha Irana, neaktivnog vulkana iznad Teherana, ostatak je putovanja bio rezerviran za upoznavanje prekrasnog i produhovljenog Irana. Znatiželjno smo



Glavni kolodvor u Teheranu

željeli osjetiti, udahnuti i omirisati sve njegove kutke. Naravno da je tempo puta bio zahtjevan. Noću smo putovale, danju obilazile veličanstvene palače, džamije, muzeje i bazare Teherana, Kašana, Isfahana, Širaza, Jazda, Perzepolisa, Tabriza itd.

Cijelim putem pratila nas je znatiželja kako voze iranski vlakovi. Ljudi su me čudno promatrali kada bih iz autobusa stotinu puta fotografirala donji pružni ustroj u izgradnji. Putovanje smo započeli avionom, a nastavili ludom vožnjom taksijem po Teheranu, džipom, na konjima po Damavandu, klimatiziranim udobnim autobusima do Širaza, čak i na devu po Prezepolisu. Vlakom nismo putovale do zadnjeg dana, odnosno do zadnje noći kada smo putovale 10 sati od Tabriza na sjeveru do Teherana. Umorne i sretne od 18 dana živopisnog putovanja, s oduševljenjem i nestrpljivo napokon smo ušle u vlak, i to u vagon za spavanje.

Iranske željeznice nude uslugu sigurne i udobne vožnje i povezuju gotovo sve glavne gradove i mjesta u državi. Od 1996. uslugu prijevoza vlakom pruža RAJA, tvrtka kći državne tvrtke RAI koja upravlja željezničkom infrastrukturom. Željeznice Islamske Republike Irana (IRIR ili RAI) državna su tvrtka kao što je u Hrvatskoj HŽ Infrastruktura. Gotovo 33 milijuna tona tereta i 29 milijuna putnika iznosio je 2011. RAI-ov opseg prometa, što čini devet odnosno jedanaest posto opsega prometa u Iranu.

Međugradskim željezničkim prijevozom upravljaju privatne tvrtke koje nude različite standarde, i to od prosječne do visoke razine. Vlakovi velikih brzina trasama koje povezuju nekoliko odredišta, a najvažnija je relacija ona od Teherana do Mašhada, najvećega iranskog vjerskog središta. U sastavu lokalnih vlakova nekada su bili rabljeni



vlakovi europskoga voznog parka, ali su zamijenjeni novim i udobnim vlakovima domaće proizvodnje.

Prva željeznica u Iranu datira iz druge polovine 18. stoljeća kad je na jugu Teherana nakratko bila uspostavljena prigradska željeznica, koju su na početku vukli konji, a poslije parne lokomotive. Ta je željeznica bila duga samo 8,7 km, a zatvorena je 1952. godine. Međutim, 1392 km duga željeznička mreža Transiranske željeznice izgrađena je u vrijeme Reze-šah Pahlavija, točnije do 1939. godine. Zadivljuje podatak da je u sklopu te željezničke mreže sagrađeno više od 3000 mostova i 126 tunela te stoga ne čudi da se tijekom Drugoga svjetskog rata kao dio tzv. perzijskog koridora koristila za prijevoz vojnog materijala Sovjetskog Saveza. Sa stajališta voditeljice projekta za projektiranje dijela nove riječke pruge, ali ponajprije geodetske struke, nevjerojatno zvuči podatak da su transiransku željezničku mrežu, koja se proteže kroz Iransku visoravan i planinsko područje, Iranci gradili, a da prije toga nisu izmjerili trasu, izradili geodetske podloge ili kartografske prikaze te proveli geološka ispitivanja. Navodno se projekt izgradnje te mreže sastojao od samo nekoliko iscrtanih linija. Zbog toga su se neki objekti poput tunela morali ponovno graditi prije negoli je pruga puštena u promet. Još je nevjerojatnije to da je cjelokupna izgradnja bila završena prije roka, odnosno za manje od tri godine.

Iako u Iranu dominira cestovni promet, planirane su znatne investicije kako bi se 3,5 posto opsega putničkog prijevoza i 8,5 posto opsega teretnog prijevoza preusmjerilo na željeznički promet.

Planirana je velika elektrifikacija željeznice, a željeznička mreža trebala bi se proširivati za oko 500 km na godinu. Prema planu, Željeznice Islamske Republike Irana trebale bi do 2025. godine imati 25 000 km pruga. Prema podacima iranskog ministarstva prometa, u 2009. osigurano je 17 milijardi eura za ulaganja u željezničku industriju. Te impresivne podatke danas ponavljam svim svojim kolegama. Noćno putovanje prema Teheranu



Vagoni restoran



Putnički vlak



Kolosijeci i peroni glavnog kolodvora u Teheranu

prošlo je kao na filmu. U društvu Iranaca i uz ispijanje čaja u restoranskome vagonu te prepričavanje zanimljivih dogodovština dugo u noć dobile smo privilegiju spavati u odjeljku više klase.

U udobnome krevetu na kojemu je bila nova posteljina i uz ljuščikanje probudile smo se u Teheranu. Pomisao na iranske vlakove i željeznicu u meni i dalje pobuđuje divljenje.

# LJUBITELJI ŽELJEZNICE SVUGDJE SU OKO NAS

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Ivan Dukić

**G**odišnje više od trideset ljubitelja željeznice od HŽ Infrastrukture zatraži dopuštenje za snimanje na željeznici jer Pravilnikom o unutarnjem redu kolodvora fotografiranje nije dopušteno, a i opasno je. Dozvole se izdaju više zbog sigurnosti onih koji fotografiraju, jer to rade na osobnu odgovornost. Ovdje nije riječ o *selfijima* putnika na peronu, već o zaljubljenicima u željeznicu koji svaki svoj slobodni trenutak troše na putovanja željeznicom, fotografiranje željezničkih motiva, skupljanje razne građe i dokumentacije ili se bave željezničkim modelarstvom.

Ljubitelji željeznice, odnosno *railfanovi*, kako sami sebe vole nazivati, obično se druže vikendom, obilaze odredišta na kojima se održavaju izložbe starih lokomotiva ili druga događanja, putuju izletničkim vlakovima, odlaze na međunarodne proslave važnih obljetnica europskih željeznica, posjećuju željezničke muzeje... U mreži su preko društvenih mreža i dojavljuju si nove informacije. Nedjeljom uvečer ili ponedjeljkom, kada se vrate s putovanja, prijateljima šalju elektroničke poruke u čijem je prilogu najčešće čitav niz novih fotografija koje su snimili tijekom vikenda. Željeznica je za njih nešto posebno, sveto, svemirsko i nadnaravno... Možete li zamisliti čovjeka u pedesetima kako satima s fotoaparatom u ruci stoji negdje u Lici, u dubokom snijegu i čeka da naiđe nagibni vlak? I sve to kako bi snimio nekoliko fotografija – toliko koliko ih stigne uhvatiti u jednome prolasku vlaka. Teško je zamisliti, ali ima takvih ljudi. S obzirom na to da često primam njihovu elektroničku poštu s fotografijama, ponekad se pitam tko se krije iza tih imena i što je to u ljudskome biću da ih, ničim izazvane, vuče na takva mjesta. Kako se to više ne bih pitala, odlučila sam saznati tko su zapravo oni i otkriti što ih to pokreće. Upitala sam ih



Ivan Dukić - autoportret

**LJUBITELJI ŽELJEZNICE, ODNOSNO RAILFANOVI, KAKO SAMI SEBE VOLE NAZIVATI, OBIČNO SE DRUŽE VIKENDOM, OBILAZE ODREDIŠTA NA KOJIMA SE ODRŽAVAJU IZLOŽBE STARIH LOKOMOTIVA ILI DRUGA DOGAĐANJA, PUTUJU IZLETNIČKIM VLAKOVIMA, ODLAZE NA MEĐUNARODNE PROSLAVE VAŽNIH OBLJETNICA EUROPSKIH ŽELJEZNICA, POSJEĆUJU ŽELJEZNIČKE MUZEJE...**

odakle potječe njihova ljubav prema željeznici i čime su najviše zaokupljeni te sam ih zamolila da nas upoznaju s nekim za njih posebnim događajem u karijeri ljubitelja željeznice. S obzirom na to da ih ima mnogo, predstavljat ćemo ih u Željezničaru tijekom godine.

Najmlađi je među njima Ivan Dukić, nezaposleni dvadesetogodišnji profesionalni fotograf iz Matulja. Osim za fotografa prekvalificirao se za željezničkog prometnog radnika. Najmlađi je među ljubiteljima željeznice, a uz željeznicu je vezan odmalena jer su ga »...nona, nono i roditelji još kao maloga vodili na šetnje do *matuljskog štaciona*«. U srednju školu putovao je vlakom, a fotoaparat je uvijek bio uz njega. Tijekom školovanja za fotografa svladao je tajne zanata koje je koristio za fotografiranje vlakova i željeznice.

Prvi kvalitetniji model lokomotive u mjerilu 1:87 (H0) kupio je 2009. u Mađarskoj i tako se počeo baviti željezničkim modelarstvom. Tijekom godina skupljao je modele, a sada planira izgraditi veliku maketu u svojoj »željezničkoj« sobi. Osim što se bavi modelarstvom i fotografiranjem, Ivan sakuplja stare predmete i knjige vezane uz željeznicu.

Na željeznici sam doživio puno lijepih, ali i tužnih trenutaka, upoznao puno dobrih ljudi i vidio prelijepe krajeve, ali neki određeni trenutak teško mi je izdvojiti, rekao je Ivan.

Budući da je mlad, još ima vremena steći posebna iskustva kakva su već stekli Nenad, Tomislav, Berislav, Siniša, Dragutin i drugi ljubitelji željeznice koje ćemo predstaviti tijekom godine.

# VRTNE ŽELJEZNICE U NAŠOJ BLIZINI

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Primož Ozvald

**Ž**eljeznički entuzijizam ima puno različitih oblika i podvrsta, a jedna su od njih i vrtna željeznice. Donosimo pregled nekoliko vrtnih željeznica u blizini Hrvatske.

Vrtna željeznice posebna su podvrsta željezničkog modelarstva: riječ je o željezničkim uskotračnim sustavima koje pojedinci grade u vlastitim vrtovima za zabavu i prijevoz osoba ili tereta. Te željeznice mogu biti različitih kolosiječnih širina, no prevladavaju one s kolosijecima širina od 5 inča (127 mm) i 7 ¼ inča (184 mm), koje Britanci zovu i *minimum gauge* – minimalni kolosijek. Smatra se, naime, da su kolosijeci tih širina najmanji mogući za polagan prijevoz osoba i tereta te da se svaki kolosijek manji od toga mora smatrati modelom, a ne pravom, funkcionalnom željeznicom. Vozila vrtna željeznice velikim su dijelom potpuno vjerne umanjene replike pravih, velikih željezničkih vozila. To su električne lokomotive s pravim pogonskim električnim motorima i parnjače s pravim ložištem, vatrom i spremnicima za vodu. Riječ je o tehnički zahtjevnim i skupim sustavima koji, kao i njihovi veći originali, zahtijevaju održavanje i brigu.

U slovenskome mjestu Prosečka Vas u Prekmurju 55-godišnji Jurij Kozar izgradio je 150 metara dugu vrtanu željeznicu širine 127 mm, koja služi za zabavu i prijevoz drva do kuće. U željeznicu je do sada uložio oko 5000 eura, a namjera mu je proširiti vozni park barem još jednom lokomotivom. Najveća zanimljivost uskotračne pruge u Prosečkoj Vasi svakako je 60 metara dug betonski vijadukt kojim je premoštena jedna od neravnina zemljišta kojim pruga prolazi.

Godine 1986. braća Humek iz slovenskoga mjesta Gradišče kod Rake izgradila su prvu vrtanu željeznicu, širine 127 mm,



Vrtna željeznica u slovenskom mjestu Gradišče, kod Rake

koja je do 2009. vozila oko vile Cviček. Na istome je mjestu, nakon tri godine gradnje, u jesen 2012. otvorena nova vrtana željeznica duljine 400 metara, s dvije kolosiječne širine, 127 mm i 184 mm. U sustav je ugrađeno 3200 impregniranih drvenih pragova i tri tone tračnica. Na početku gradnje izvedeni su zaista veliki zemljani radovi, nakon čega su položeni kolosijeci. Danas željeznica u Raki ima oblik broja osmice s nekoliko obilaznih kolosijeka koji omogućavaju razne smjerove vožnje.

Sličnih vrtnih željeznica u Europi postoji čitav niz, a u tome obliku željezničkog modelarstva prednjači Velika Britanija. U Britaniji je danas u redovitoj upotrebi više od 60 vrtnih željeznica različitih širina kolosijeka, koje su većinom u vlasništvu klubova željezničkih entuzijasta. Primjerice, željeznica Beer Heights kolosiječne širine 184 mm u britanskoj pokrajini Devon ukupne je duljine 1600 metara, a njen se vozni park sastoji od 11 lokomotiva, koje su vjerne replike lokomotiva na pravoj željeznici.

U talijanskome mjestu Gemoni, u dolini Pontebba i neposrednoj blizini željezničke pruge Villach – Udine, nalazi

se vrtana željeznica Willy kolosiječne širine 127 mm. U sklopu parka Willy postoji i hotel, kao i kolekcija muzejskih vozila standardnoga kolosijeka. Među njima su jedna parna lokomotiva, jedna električna i jedan mlazni lovački zrakoplov talijanske vojske.

Vrtna željeznica u Gemoni postavljena je na ravnoj površini oko hotela Willy, djelomično prati regionalnu cestu i potok, većim dijelom prolazeći šumom i livadom. Pruga je duga nekoliko stotina metara, ima stajalište i veliku garažu za vozila. Vožnje su organizirane uglavnom vikendom, a ako tko posjeduje vlastito željezničko vozilo kolosiječne širine, smije ga dovesti na prugu i njime se voziti.

Gemoni se nalazi samo nekoliko kilometara zapadno od granice Italije sa Slovenijom, sjeverno od Udina, a u njenoj je blizini i vrlo lijepo i slikovito mjesto Venzona. Venzona je srednjovjekovno utvrđeno selo koje se ponosi uzgojem lavande i raznim proizvodima od lavande. Ako prolazite dolinom Pontebbe, Venzona i Gemoni su mjesta u kojima se vrijedi zaustaviti i posjetiti ih.

# HŽM U NOĆI MUZEJA '16

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Oskar Pigac

Noći muzeja četvrti put pridružio se i Hrvatski željeznički muzej izložbom »Putovanja kroz vozne redove« u muzejsko-poštanskom vagonu na 6. peronu Zagreb Glavnoga kolodvora. Izložbu je razgledalo 780 posjetitelja, među kojima je bilo najviše djece i roditelja, a svoga radnog vijeka u poštanskom vagonu prisjetio se i Marko Lipovac koji je u njemu radio 30 godina.

U petak 29. siječnja 2016. od 18.00 do 1.00 sat održana je jedanaesta Noć muzeja na temu »Utemeljitelji i reformatori – Josip Juraj Strossmayer, hrvatski mecena«, ali slavila su se i druga imena hrvatskih velikana. U 100 hrvatskih gradova, u 216 različitih muzejskih i galerijskih institucija, na 250 lokacija priređeno je nekoliko stotina programa. Jedan od programa priredile su i zaposlenice Hrvatskoga željezničkog muzeja Tamara Štefanac, Renata Veličan i Janka Fučić. Izložba »Putovanje kroz vozne redove« bila je postavljena u muzejsko-poštanskom vagonu i na svjetlo reflektora iznijela je stare primjerke voznih redova, posude iz Orient-expressa, stari kofer i kutiju za šešir iz 1856. godine, a na sedam panoa ispričale su priču o povijesti tiskanja voznih redova, o vlakovima koji su nosili imena znamenitih ličnosti (Mimara, Matoš, Lisinski, Tesla, Lovrak...), o željeznici i turizmu na Kvarneru, voznim redovima parobroda i povezanošću sa željeznicom te rutama putovanja, a na jednome panou ispričana je i priča o Orient-expressu.

HŽM već 25 godina prikuplja knjižice voznih redova i jedina je institucija u Hrvatskoj koja od 2008. ima zbirku voznih redova registriranu kao kulturnu baštinu. Najstariji vozni red u zbirci datira iz 1881. godine, a sačuvani su vozni redovi tiskani u Austro-Ugarskoj, Jugoslaviji, Mađarskoj, Njemačkoj,



HŽM-ova izložba u poštanskom vagonu u Noći muzeja '16

Velikoj Britaniji, Francuskoj, Portugalu, Rusiji, Sloveniji i Hrvatskoj. Zbirka je nastala ponajprije zahvaljujući donacijama obitelji Morandini iz Varaždina i Zdenka Šenoa iz Zagreba, a osim kretanja vlakova i parobroda, u njima se mogu naći zanimljive reklame za turističke pansione na Kvarneru, izradu kovčega pa i *hoznregera* i *midera*.

Inače, prvu knjižicu voznog reda izdao je George Bradshaw 1839. u Manchesteru. U Austro-Ugarskoj poznati nakladnik voznih redova bio je Waldheim-Eberle, a u Hrvatskoj Knjižara L. Hartman (Kugli i Deutsch). Knjižice voznog reda tiskane su na papiru lošije kvalitete, a da bi se spriječilo njihovo oštećivanje, kod nakladnika i u knjižarama prodavane su zaštitne kutije s omotom.

Budući da je HŽM institucija zatvorena za javnost, kroz Noć muzeja želimo pokazati segmente naše djelatnosti, i to se ovoga puta pokazalo kao pun pogodak. Posjetitelji su razgledali izložke i panoe, djeca su crtala i slagala slagalice, a sa starijim ljudima razgovarali smo o rekonstrukciji nekadašnjih putovanja i kamo se sve moglo stići prateći jedan vozni

red. Jedan stariji gospodin rekao nam je: »Kad sam ja putoval preko Calaisa za London, još su neki ovi vozni redovi vredili...«, rekla nam je ravnateljica Muzeja Tamara Štefanac.

Na izložbi su se mogle saznati informacije koje su poznate tek rijetkima, na primjer da je u kolodvoru Opatija-Matulji, osim kraljevske čekaonice bila i soba za putnike koji se, stigavši u večernjim satima u kolodvor, nisu željeli spuštati u Opatiju: »Nakon što su gostima dane na znanje tarife, zamoljeni su da odluku, namjeravaju li koristiti sobu, priopće kondukteru tijekom vožnje kako bi o tome telegrafski mogao obavijestiti kolodvor u Matuljima.«

Danas je sve drugačije, stalno nekud žurimo i trudimo se što prije stići na odredište pa je izložba »Putovanje kroz vozne redove« u Noći muzeja '16. i stare i mlade podsjetila na doba u kojemu je bilo više vremena za uživanje u putovanjima. Izlazeći s izložbe ozarena lica i s papirnatom maketom nagibnog vlaka, jedan je dječak rekao:

Baš je bilo slatko na izložbi.

# 85. OBLJETNICA DJELOVANJA

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: arhiva KUD-a HŽ-a Varaždin

**G**odina koja je iza nas bila je u varaždinskom KUD-u HŽ-a Varaždin puna događanja, a tako će biti i ove godine kada to društvo slavi 85. obljetnicu kontinuiranoga djelovanja. U Društvu trenutačno djeluju tri sekcije, a svečani koncert u povodu obljetnice održat će se u travnju u varaždinskom HNK-u.

Kulturno-umjetničko društvo Hrvatskih željeznica Varaždin utemeljeno je 1931. pod nazivom Željeznička glazba Varaždin. Godine 1949. mijenja naziv u Kulturno-umjetničko društvo željezničara »Ivo Mikac« Varaždin, a tada počinje djelovati i folklorno-tamburaška sekcija. U srpnju 1980. jedna od sekcija Društva postaje i VAZAK (Varaždinski zagonetački klub). Devedesetih godina prošlog stoljeća Društvo je ponovno promijenilo naziv, i to u KUD HŽ-a Varaždin, koji nosi do danas.

Visoka obljetnica Društva zapravo je obljetnica Puhačkog orkestra KUD-a HŽ-a Varaždin, slijednika Željezničke glazbe Varaždin. Godine 2000. Orkestar je preuzeo ulogu gradskog orkestra pod nazivom Gradski puhački orkestar Hrvatskih željeznica Varaždin. Tijekom svojeg djelovanja Orkestar je nastupao u svim krajevima Hrvatske te u većini europskih zemalja, od Norveške na sjeveru do Makedonije na jugu, od Cardiffa u Velikoj Britaniji na zapadu do Pečuha u Mađarskoj, na istoku Europe, s kojih su donijeli niz priznanja. Bili su inicijatori i suorganizatori međunarodnih festivala puhačkih orkestara održanih u Varaždinu 1969., 1970., 1971. i 2006. te domaćini Festivala puhačkih orkestara europskih željeznica 1999. godine. Po mišljenju struke, Orkestar spada među najbolje amaterske orkestre u Hrvatskoj, danas okuplja pedesetak članova, a vodi ga Darko Navoj, profesor trube u Glazbenoj školi Varaždin.



KUD HŽ-a Varaždin

Mlađa ali jednako aktivna je folklorno-tamburaška sekcija, osnovana 1949. Folklorasi i tamburaši, jednako kao i puhači, uvelike planiraju nastupe koje će održati ove godine, a najvažniji će održati 16. travnja 2016. u varaždinskom HNK-u, gdje će svečano biti obilježena 85. obljetnica djelovanja Društva. Nakon toga, u svibnju uslijedit će dječja smotra folkloru i 3. međunarodni folklorni festival »KUD HŽ i prijatelji«, koji je KUD HŽ-a Varaždin prvi puta organizirao 10. svibnja 2014. Folklorno-tamburaška sekcija sudjelovala je na svim važnijim kulturnim manifestacijama u Varaždinu, ostatku Hrvatske te brojim europskim gradovima i na svjetskim festivalima folkloru u Velikoj Britaniji, Španjolskoj, Češkoj, Francuskoj, Austriji, Švedskoj, Norveškoj, Turskoj, Italiji, Slovačkoj, Mađarskoj i dr. Sekciju trenutačno vodi poznati koreograf Nenad Breka, inače bivši plesač profesionalnoga folklornog ansambla Hrvatske LADO. Sekcija ima bogat repertoar koreografija iz svih krajeva Hrvatske, a folklor trenutačno pleše osamdesetak plesača u trima

dobnim skupinama. U tamburaškoj sekciji svira desetak svirača koji izvode širok repertoar tamburaške glazbe.

Najmlađa sekcija jest VAZAK (Varaždinski zagonetački klub), osnovana 24. travnja 1971. u Varaždinu, kao sekcija jake zagonetačke udruge iz Bjelovara, a nakon što joj je počeo pristupati sve veći broj članova, od 1. srpnja 1980. VAZAK djeluje kao jedna od sekcija KUD-a HŽ-a Varaždin. VAZAK okuplja enigmatičare od sjeverne Hrvatske do Zagreba, članovi objavljuju radove u zagonetačkim časopisima i sudjeluju u aktivnostima Hrvatskog zagonetačkog saveza, organiziraju memorijale, prvenstva i druge zanimljive aktivnosti. Svake godine u suradnji s KUD-om i željezničkim društvima VAZAK organizira zagonetačko druženje pod nazivom »Enigmatski vlak«, koji svake godine vozi na drugoj relaciji. Tijekom vožnje zagonetači rješavaju križaljke, a organizira se i posebno natjecanje za putnike i na taj način promoviraju zagonetaštvo i putovanje željeznicom.

# POMOĆ ZA OBITELJ U BADALIĆEVOJ

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**N**akon članka objavljenog u jednim dnevnim novinama u kojemu je upućen apel da se pomogne obitelji koja živi u vrlo teškim uvjetima, nogometaši Lokomotive i prijatelji vrlo brzo su se organizirali i pomogli. U kratkome periodu pristiglo je mnogo pomoći, obitelj je tijekom zimskih mjeseci zbrinuta, no bitan problem ipak nije riješen.

Novinski članak objavljen sredinom prosinca prošle godine potaknuo je mnoge da nazovu telefonski broj naveden na dnu teksta i pitaju što mogu učiniti. Naime, tekst opisuje situaciju u kojoj je obitelj s malim djetetom ostala bez dovoljno prihoda i više nije mogla plaćati unajmljeni stan. Smjestili su se u šupi, bez grijanja, struje i vode, te se snalaze kako mogu u dvadeset kvadratnih metara. Za pomoć su se bili obratili Centru za socijalni rad, no stvari su se ipak puno brže pokrenule nakon objavljenog teksta.

Na prijedlog Kristijana Relje, člana ekipe nogometaša veterana Lokomotive, započelo je prikupljanje pomoći za obitelj. Koordinator akcije bio je predsjednik Kluba Nikola Erceg, koji je bio zadovoljan ne samo odazivom ekipe i prijatelja već onim što su vidjeli kada su posjetili obitelj i predali pomoć:

„Mi smo odlična *škvadra* i oko organizacije i odaziva nije bilo nikakvih problema. Uz igrače pomogli su nam i prijatelji i među sobom skupili smo nešto više od 6000 kuna, mnogo odjeće i igračaka. Kada smo došli predati donaciju u dvorište u Badalićevoj 32, imali smo što vidjeti. S jedne smo strane vidjeli obitelj koja živi u neljudskim uvjetima, a s druge smo strane imali priliku vidjeti koliko je pomoći stiglo i naznaku da će problem biti riješen.



Predaja pomoći za obitelj u Badalićevoj

Otac obitelji rekao nam je da je pristiglo mnogo pomoći nakon što je tekst objavljen, a najvažnije je to što su roditelji imali dovoljno financijskih sredstava te su unajmili stan. No sredstva kojima raspolažu dostatna su za još par mjeseci, a dalje ne znaju kako će. Ako tko želi pomoći, sve potrebne informacije može dobiti na broj mobitela 097 6348 059.

Veterani Lokomotive igraju u Premier ligi Udruge nogometnih veterana, koja u

Zagrebačkom nogometnom savezu okuplja oko 80 klubova. Nakon jesenskoga dijela natjecanja Lokomotiva je na drugome mjestu, odmah iza HAK-a Siget (bivši Hrvatski dragovoljac). Tijekom zimske stanke ekipa nastupa u malonogometnoj ligi. Okosnica te ekipe na okupu je već pet-šest godina, no nisu zatvorena grupa, stoga ako tko želi rekreativno igrati nogomet u Lokomotivi, slobodno se može javiti na broj mobitela 098 338 945.



**HRVATSKI  
ŽELJEZNIČKI  
KOLODVORI**

Koprivnica  
FOTO: Dragutin Staničić



Sanacija tunela Zaluka  
FOTO: Ružica Stanić