

# ŽELJEZNIČAR

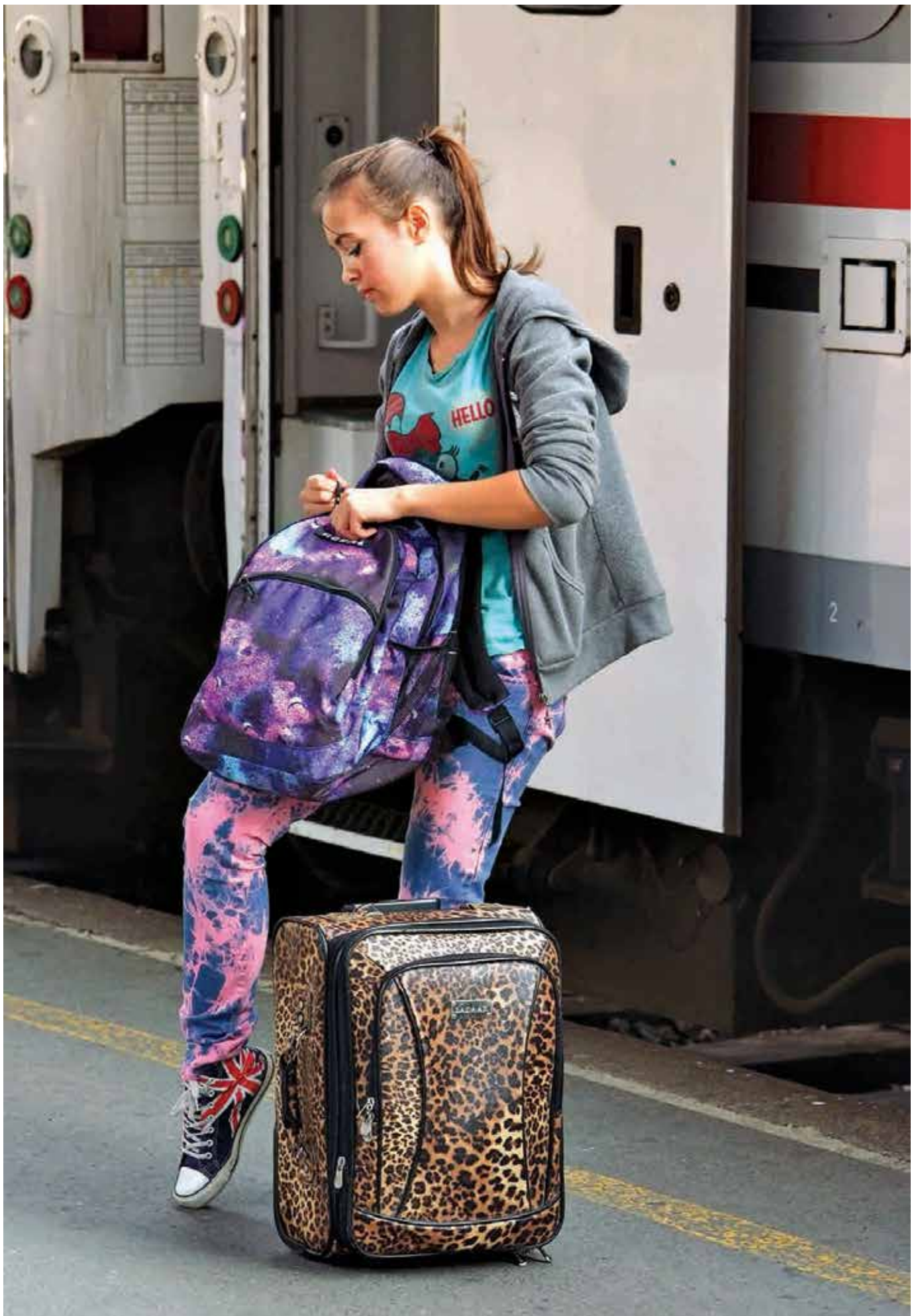
broj 827/ listopad 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.





/ Foto: Ante Klečina

## / IZ SADRŽAJA

/4 Dan HŽ-a

/5 Austriji predstavljeni  
projekti  
HŽ Infrastrukture/6 Uštede u potrošnji  
električne energije/10 Pružne građevine u  
Sloveniji/11 Konkurencija u  
teretnom prijevozu

/13 Obnova kolodvora



/16 Doriana hit na internetu

/17 Otvoren bečki glavni  
kolodvor

Dana 5. listopada u maloj dvorani Koncertne dvorane »Vatroslav Lisinski« održana je središnja proslava Dana Hrvatskih željeznica. Svečanost je obilježilo nastup zagrebačkog HKUD-a »Željezničar«, društva koje ove godine obilježava stotu obljetnicu djelovanja.

Početkom listopada na dužnost člana Uprave HŽ Infrastrukture stupio je Željko Kopčić, a na tradicionalnome Danu Hrvatske u Grazu predsjednica Uprave Renata Suša prezentirala je austrijskim gospodarstvenicima projekte koji se financiraju ili planiraju financirati iz fondova Europske unije. Protekli mjesec svečano je otvoren novi bečki glavni kolodvor. Radovi vrijedni gotovo milijardu eura promijenili su kompletan izgled dijela grada.

Na tržištu željezničkoga teretnog prijevoza u Hrvatskoj od kolovoza posluje tvrtka Rail Transport Service GmbH. Uz tri manevarske lokomotive taj prijevoznik angažirao i jednu višesustavnu električnu lokomotivu, a planira dobiti dozvolu za više lokomotiva.

Pružne građevine trenutačno izvode vrijedne radove u Sloveniji. Vrijednost tih radova veća je od dva milijuna eura, a u poduzeću vjeruju kako će se izboriti za još poslova na tome tržištu. Remont dionica Moravice – Ogulin i Koprivnica – Botovo – državna granica izvodi se planiranim tempom. Nakon što je ovoga ljeta obnovljen kolodvor u Belom Manastiru privode se kraju radovi na gradnji novih perona i nadstrešnica u Vinkovcima i Slavonskome Brodu.

Kandidatura Osijeka za Prijestolnicu kulture Europe prilika je za uključivanje projekata vezanih uz željeznicu. Hostele na kotačima kakve privatni poduzetnik planira postaviti u nekoliko naših kolodvora zanimljiva su inicijativa koja bi obogatila turističku ponudu gradova, a željeznici pridodala atraktivan sadržaj.

Protekli mjesec u velikoj su mjeri obilježili mali željezničari, i to Riječanka Doriana Capan koja je postala prava atrakcija na internetu te »prometnik« Mihael Filipović koji već dvije godine, poštujući sve propise, otprema vlakove u Zdenčini.

Branimir Butković  
Glavni urednik lista »Željezničar«

## / IMPRESUM

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**

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

Dizajn: **Oskar Pigac**

Fotografija na naslovnici: **Doriana Capan**; Snimio: **Branimir Butković**

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

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

Naklada: **3600 primjeraka**

Tisak: **Željeznička tiskara d.o.o., Zagreb, Petrinjska 87**

Dan HŽ-a

## Ponosni na tradiciju

**Danom otvorenih vrata Hrvatskoga željezničkog muzeja i svečanim, jubilarnim koncertom svih sekcija HKUD-a »Željezničar«, dana 5. listopada obilježen je Dan Hrvatskih željeznica, u čemu su sudjelovali predstavnici svih triju društava nastalih iz bivših Hrvatskih željeznica.**



U dvorištu Hrvatskoga željezničkog muzeja u Zagrebu građani su mogli razgledati Zbirku željezničkih vozila i dijelova obogaćenu pružnim vozilom marke Volga (taj automobil na tračnicama Sekciji za održavanje pruga u Vinkovcima služio je za obilazak pruge) te dizelskom lokomotivom Jenbach 20 s dva plato-vagona, i to uz stručno vođenje, što je iskoristilo gotovo 240 naših sugrađana. U knjigu dojмова jedna je obitelj upisala: »Hvala na divnome danu za djecu i roditelje. Trebali biste imati pravi muzejski prostor i duže radno vrijeme (barem vikendom) pa bi i više ljudi moglo doći i razgledati važan dio naše povijesti«.

U sklopu Dana otvorenih vrata HŽM-a u muzejsko-galerijskome poštanskom vagonu na VI. peronu Zagreb Glavnoga kolodvora mogla se razgledati filatelistička izložba na temu željeznice iz zbirke Krunoslava Tušeka.

U Maloj dvorani KD-a »Vatroslav Lisinski« te je večeri HKUD »Željezničar« iz Zagreba svečanim koncertom svih sekcija obilježio stotu obljetnicu postojanja, čemu su prisustvovali gradonačelnik Zagreba Milan Bandić sa suradnicima, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša sa suradnicima, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković i predsjednik Uprave HŽ Carga Danijel Krakić.

U pozdravnome govoru Renata Suša naglasila je sljedeće:  
/ Drago mi je da smo u jednome danu koji je posvećen željezničarima uspjeli spojiti tradiciju i budućnost jer učili su me da samo onaj tko poštuje i cijenu svoju prošlost i tradiciju, ima i budućnost.

Potom je kazala kako je dolaskom u HŽ Infrastrukturu bila fascinirana njezinom kulturom i tradicijom. Također je naglasila kako ni naj-

bolji marketinški stručnjak ne bi bio u stanju stvoriti takav identitet jer je on duboko usađen u ljudima koji rade na željeznici.

/ Tradicija je bitna, a još više dolazi do izražaja u ovim ne tako jednostavnim vremenima jer nas podsjeća na cikluse. Nakon svake recesije kreće rast i daje nam vjeru u neminovno bolje sutra – kazala je Suša.



HKUD »Željezničar«, najstarije hrvatsko željezničarsko društvo, danas sastavljeno od folklornoga i dječjega folklornog ansambla, tamburaškog, dječjega tamburaškog i puhačkog orkestra te mješovitoga folklornog zbora, tom je prigodom ovjenčan još jednim priznanjem. Riječ je o Medalji Grada Zagreba koju je predsjedniku Društva Đuri Horvatoviću uručio Milan Bandić, gradonačelnik Zagreba, koji je pritom rekao:

/ To je, kako Dalmatinci kažu, *dota* koju donosimo Europi. Mi nismo s ledine, mi imamo povijest staru stoljećima, a ovi ljudi ovdje imaju povijest staru sto godina. To obogaćuje i oplemenjuje Europu. To je naš uspjeh.

Nakon što im je uručena medalja, članovi HKUD-a maestralno su izveli program koji je pokazao svu raznolikost i bogatstvo hrvatske folklorne i tradicijske kulture.

## Željko Kopčić novi član Uprave



**Od 1. listopada novi član Uprave HŽ Infrastrukture je Željko Kopčić. Na Pravnom fakultetu u Zagrebu Željko Kopčić diplomirao je 2002. godine. Nakon što je dvije godine radio kao odvjetnički vježbenik, godine 2004. položio je pravosudni ispit.**

Tijekom dosadašnje karijere Željko Kopčić radio je kao pravni savjetnik načelnika Odjela za strance pri Ministarstvu unutarnjih poslova. U Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga radio je kao direktor Sektora za licenciranje i provođenje zakonskih mjera, a od 2009. do 2012. bio je zamjenik predsjednika Uprave. Tijekom 2011. i 2012. kao konzultant sudjelovao je u projektima USAID/Cardno Emerging Markets USA Ltd. Od siječnja do srpnja prošle godine Željko Kopčić bio je član Uprave Centra za poslovne analize d.o.o. Nakon toga prešao je u Zagrebački holding d.o.o. gdje je kao pomoćnik predsjednika Uprave bio zadužen za mjere financijskog i operativnog restrukturiranja te poslove pravne potpore sektoru ekonomskih i financijskih poslova.

/ Piše: Martina Lovrić

Fondovi EU-a

## Austriji predstavljeni projekti HŽ Infrastrukture

**Na Danu Hrvatske u Grazu predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša zainteresiranim austrijskim gospodarstvenicima prezentirala je projekte osuvremenjivanja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj koji se sufinanciraju ili se planiraju sufinancirati sredstvima iz EU-ovih fondova.**

Događanju su nazočili visoki predstavnici državnih vlasti, kako Republike Hrvatske tako i austrijske pokrajine Štajerske.

Nakon pozdravnih govora Jakša Puljiz, zamjenik ministra regionalnog razvoja i fondova EU, izložio je „Program korištenja EU fondova u Republici Hrvatskoj od 2014. do 2020.“, nakon čega je uslijedila panel diskusija u kojoj su uz Renatu Sušu, predsjednici Uprave HŽ Infrastrukture sudjelovali i Ivica Plišić, generalni direktor Hrvatskih

voda, koji je prezentirao projekte vodnoga gospodarstva, Josef Schnaitl, član uprave tvrtke Ginzler Stahl und Anlagenbau GmbH, potom Ružica Gelo, direktorica Sektora za međunarodne poslove Hrvatske gospodarske komore, te Marin Hrešić iz PricewaterhouseCoopers Savjetovanja i Roman Rauch, voditelj Vanjskotrgovinskog centra Austrije u Zagrebu.

Investicije u hrvatsku željezničku infrastrukturu iz EU-ovih fondova na skupu je prezentirala Renata Suša, pri čemu je naglasila činjenicu kako je HŽ Infrastruktura dva projekta sufinancirana sredstvima iz EU-ovih fondova već završila, a jedan je u završnoj fazi. Osim toga, u tijeku su međunarodni natječaji za dva projekta modernizacije hrvatske željezničke infrastrukture i projektiranje za osam projekata, a trenutačno su za dva projekta otvoreni i natječaji za projektiranje. Riječ je o poslovima procijenjene vrijednosti gotovo tri milijarde eura, što je ocijenjeno kao vrlo zanimljivo austrijskim, odnosno štajerskim projektantima, specijaliziranim dobavljačima, građevinskim i konzalting tvrtkama.

Ove su godine u sklopu Dana Hrvatske austrijskim gospodarstvenicima prezentirani i projekti zaštite okoliša i energetike, a posebno se predstavila Splitsko-dalmatinska županija.



U organizaciji Hrvatsko-austrijske trgovinske komore i pod pokroviteljstvom hrvatskog Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije 22. listopada u Grazu održana je već tradicionalna manifestacija Dan Hrvatske.

Cilj manifestacije je unaprijeđenje gospodarske suradnje Hrvatske i Austrije, a ove je godine ono bilo održano u svjetlu velikoga investicijskog ciklusa temeljenog na bespovratnim sredstvima iz EU-ovih fondova u visini od 10,423 milijarda eura.

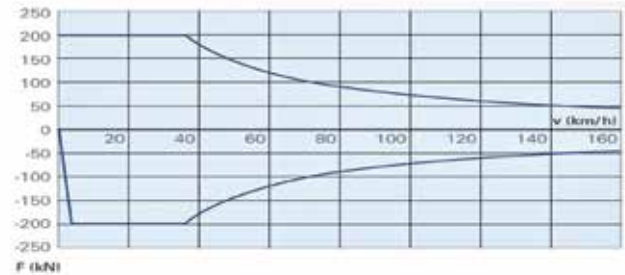
Rekuperativno kočenje pri vožnji vlakova

## Znatnije uštede u potrošnji električne energije

**Tijekom 2013. potrošnja električne energije za vuču vlakova iznosila je 72.770,00 kuna, a godinu dana ranije 65 milijuna kuna. Primjenom rekuperativnog kočenja pri vožnji vlakova moguće je ostvariti znatnije uštede.**

Željeznička vozila imaju najniži otpor kotrljanja od svih oblika koptenih vozila. Željeznički promet teče po posebnoj infrastrukturi te ne ovisi o ostalim vrstama prometa, čime se postiže velika točnost u voznome redu. Zbog velike prijevozne moći taj je oblik prijevoza posebno isplativ na područjima gdje vlada velika potreba za prijevozom robe i putnika.

Troškovi električne energije potrebne za vuču vlakova imaju znatan udio u ukupnim eksploatacijskim troškovima vožnje vlakova. Jedan od načina smanjenja troškova električne energije je vraćanje električne energije u napojnu mrežu, pri čemu se motori koriste kao generatori pri kočenju vlaka. Istodobno znatno se smanjuje mehaničko trošenje kočnih uređaja. Taj način poznat je kao rekuperativno



Slika 1: Vučni pasoš elektromotornog vlaka 6112

Prednosti korištenja regenerativne električne kočnice pri kočenju jesu ušteda energije, manji troškovi održavanja zbog manjega kočenja mehaničkoga kočenja i manje istrošenosti kočnica, veća razina udobnosti zbog dobrog i stabilnoga tranzijentnog odziva sile kočenja (regenerativno kočenje bez trenja), manje količine prašine



no ili regenerativno kočenje (rekuperacija energije) te ima široku primjenu na željeznicama širom svijeta.

U sustavu hrvatskih željeznica koristi se više vrsta elektrovučnih vozila. Većina koristi serijski istosmjerni motor, a samo novi »Končarov« elektromotorni vlak serije 6112 koristi asinkroni motor koji je najpogodniji za regenerativno kočenje. Budući da se na prugama pojavio tek prošle godine, detaljniji podatci o tome vozilu još su rijetki. Bitne tehničke karakteristike regenerativnoga kočenja dane su u nastavku (donja krivulja na slici 1):

Masa vlaka: 126 t  
Maksimalna snaga: 2000 kW  
Akceleracija: 1 m/s<sup>2</sup>  
Maksimalna brzina: 160 km/h  
Vučni pasoš:

mehaničkih kočnica u okolišu, manja buka kočenja i manja emisije CO<sub>2</sub> koja je rezultat manje potrošnje električne energije vlakova. Energija vraćena regenerativnim kočenjem koristi se za vlastite potrebe elektrovučnog vozila (za pomoćne funkcije ili klimatizaciju/grijanje). Vlastita potrošnja obično je puno manja od moguće dobivene energije. Energijom vraćenom u kontaktnu mrežu mogu se koristiti drugi vlakovi koji se nalaze u blizini (ako se nalaze na napojnome području koje se napaja iz iste podstanice). U nekim se sustavima podstanica energija može vratiti i u nacionalnu elektroprivrednu mrežu. Općenito, elektromotorni vlakovi imaju bolje regenerativne kočne karakteristike od vlakova koje vuku lokomotive jer je u vuču, odnosno kočenje uključeno više osovin. Što je veća snaga elektromotora i što je više osovin uključeno u vuču, to može biti obnovljeno više energije. U slučaju teških teretnih vlakova može biti obnovljen samo mali udio kinetičke energije, jer se kočna sila regenerativne kočnice dobije samo na



lokomotivi, a mehanička sila kočenja distribuirana se na cijeli vlak. Situacija je malo bolja kada vlak vuče dvije lokomotive. Tijekom duple vuče postoji opće ograničenje kočenja lokomotiva. Ako lokomotive koče, sljedeći vagoni naprezani su jednom uzdužnom silom na stražnjem dijelu lokomotive. Kako bi se izbjegao veći rizik iskliznuća vlaka, ta sila ne smije prelaziti određene granice. Kod teretnih vlakova posebno je jako ograničenje za kočne karakteristike lokomotiva, a time i za regenerativno kočenje.

Regenerativno kočenje malo produljuje vrijeme vožnje vlaka u odnosu na vlakove koji koriste mehaničke kočnice. Taj efekt je mali, ali može navoditi na korištenje mehaničke kočnice (ili miješanje) u slučaju tijesnog održavanja voznog reda. Tamo gdje se on primjenjuje strojvođe najčešće prihvaćaju regenerativno kočenje, no ponekad navode da nerado prihvaćaju uporabu regenerativne kočnice zbog sigurnosti ili brige za održanje voznog reda.

Kod novih elektrovučnih vozila regenerativno kočenje je standardna tehnologija. Međutim još uvijek postoje veliki dijelovi mnogih voznih parkova koji nisu opremljeni regenerativnom kočnicom, kao npr. većina elektromotornih vlakova za velike brzine (TGV) u Francuskoj. Udio nadoknadive energije znatno ovisi o brzini i režimu zaustavljanja. Tipične vrijednosti uštede (u ukupnoj energetskej potrošnji)



iznose 15% za magistralne pruge, 35% za regionalne pruge, 45% za prigradske pruge i 20% za teretne pruge.

Za preuzimanje energije dobivene regenerativnim kočenjem u mrežu ponekad su potrebni veći zahvati zbog nepovoljnog utjecaja takve energije na elektroprivrednu mrežu, a negdje to nije moguće izvesti uz zadovoljenje normi za kvalitetu električne energije. Treba paziti i na drugačije prilike u kontaktnoj mreži tijekom kratkog spoja. Trenutačno na prugama hrvatskih željeznica voze samo dva asinkrona elektromotorna vlaka koji omogućuju regenerativno kočenje. Uz tehničke uvjete, najveću barijeru predstavlja pravno stanje. Naime, željeznica je u Hrvatskoj trenutačno definirana isključivo kao potrošač. Zbog toga je neophodan pravni okvir po kojemu bi željeznica mogla postati i proizvođač električne energije. Budući da bi u tome slučaju vjerojatno morala upasti u određenu kategoriju povlaštenog proizvođača te bi se električna energija loše kvalitete mogla prodavati po većim cijenama, to i nije u interesu elektroprivrede. Zato je potrebno uložiti veliki napor u to da se stvari usklade s pravne strane, što je prema tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI) u vezi s elektroenergetskim podsustavom i obveza hrvatskih željeznica nakon ulaska u Europsku uniju.

Remont dionice Moravice – Ogulin

/ Piše: Branimir Butković

## U tijeku je rešetanje kolosijeka

**Remont 29,7 km duge dionice riječke pruge između Moravica i Ogulina počeo je u kolovozu i prema planiranoj dinamici trajat će do sredine 2016. godine. Kada ti radovi budu dovršeni, dionica riječke pruge od Rijeke do Ogulina bit će obnovljena u cijelosti.**

Posljednji put remont pruge od Moravica do Ogulina izveden je 1989. godine. Trenutačno se izvode radovi na strojnome rešetanju pruge, zamjeni postojećeg kolosijeka i dopuni tucanika. Tri stroja za rešetanje pruge istodobno rade na cijeloj dionici. Za ovu godinu planirani su rešetanje i zamjena zastora pruge na čitavoj dionici, a u najvećoj mogućoj mjeri zamijenit će se i kolosijek. Radovi na zamjeni kolosijeka izvode se između Gomirja i Moravica. Loše vrijeme i obilna kiša otežavaju radove, no ipak ne remete planiranu dinamiku radova. Radnim danima radovi se izvode tijekom sedmosatnih obustava prometa, a vikendom se pruga zatvara za promet na 36 sati. U tome razdoblju mijenjaju se skretnice, ugrađuju provizoriji i regulira odvodnja.

U ovo doba godine u Gorskome kotaru radovi uvelike ovise o vremenskim prilikama. Prošla godina je do prosinca bila iznimno topla i omogućila je izvođenje radova. Teško je prognozirati kakva će biti ova jesen, no o tome će ovisiti posao koji će biti odrađen tijekom ove godine. Dionica između Ogulina i Moravica je vrlo zahtjevna. Radijusi krivina su mali, pruga ima dosta uspona i padova i riječ je o nepristupač-

nome terenu. S obzirom na karakteristike i geometriju pruge, ugrađivat će se novi drveni pragovi. Na pruzi se nalaze i četiri kolodvora. U Ogulinu, Ogulinskom Hreljinu, Gomirju i Vrbovskom kolosijeci će biti obnovljeni u cijelosti. Bit će postavljena nova drenaža, zamijenjeni donji i gornji pružni ustroj, ugrađene nove skretnice te obnovljeni stupovi i kontaktna mreža. Na kraju će biti uređene kolodvorske površine i sagrađeni novi peroni.

Istodobno se izvode i završni radovi na dionici Skrad – Moravice te radovi u kolodvoru Moravice. Dovršavaju se poslovi na gornjem pružnom ustroju i regulira se odvodnja, a u kolodvoru Moravice su izgrađeni peroni, radi se definitivno uređenje kolosijeka i oslobađanje napona u dugom tračničkom traku. Radi se i u tunelu Sičevu. Izvođač radova su Pružne građevine, a na radovima je angažirano dvjestotinjak radnika. Smješteni su u Moravicama i dijelom u Ogulinu. Kako se radovi budu približavali Ogulinu, proširit će se tzv. vagonsko naselje. Prošle zime u Fužinama je predstavljen novi vagon s kuhinjom za radnike Betonskih i čeličnih konstrukcija pri Pružnim građevinama. I dok su radnici tog dijela poduzeća primjerenom smješteni, to isto ne može se reći za radnike Remonta pruga koji su smješteni u vagonima nasuprot kolodvoru Moravice. Vagoni su dotrajali, vrata ne brtve pa vlada propuh, a neki vagoni i prokišnjavaju. S obzirom na opseg posla koji Pružne građevine rade za HŽ Infrastrukturu, čini se kako je došlo vrijeme da se radnicima koji rade u doista teškim uvjetima omogući primjereniji smještaj.

DUZS-a i HŽI-a

## Definiran način komunikacije

**U Zagrebu je 1. listopada 2014 potpisan Protokol o načinu komunikacije između Državne uprave za zaštitu i spašavanje (DUZS) i HŽ Infrastrukture (HŽI). Protokol su potpisali ravnatelj DUZS-a dr. sc. Jadran Perinić i član Uprave HŽI-a mr. sc. Ivan Vuković.**



Svrha protokola je u slučaju izvanrednog događaja u željezničkom prometu osigurati pravodobno i kvalitetno koordiniranje djelovanja na spašavanju i informiranje operativnih snaga zaštite i spašavanja, tijela državne uprave, lokalne i područne (regionalne) samouprave te drugih sudionika zaštite i spašavanja.

Protokolom se utvrđuje protok informacija između DUZS-a putem županijskog centra 112 i Državnog centra zaštite i spašavanja te HŽ Infrastrukture (u čijoj su nadležnosti organizacija i reguliranje željezničkog prometa i zaštita željezničke infrastrukture) u slučaju prirodne ili civilizacijske opasnosti, a vezane uz željeznički promet i željezničku infrastrukturu.

Tako se osigurava suvremeno komunikacijsko povezivanje mjero-davnih osoba HŽ Infrastrukture s ostalim sudionicima zaštite i spašavanja kao baza za pravodobno i ciljano djelovanje u incidentnim slučajevima vezanim uz željeznicu.

/ Iako već godinama dobro surađujemo i imali smo već sličan protokol, ovaj protokol nastao je kao posljedica organizacijskih promjena i u DUZS i u HŽ Infrastrukturi. DUZS je zadužen za integraciju poslova nacionalne sigurnosti i na tom području imamo puno dodirnih točaka sa HŽ Infrastrukturom koje moramo koordinirati i analizirati na dnevnoj razini kako bismo mogli ispuniti svoju zadaću – rekao je prilikom potpisivanja Protokola dr. sc. Perinić. / Naših 2600 kilometara pruge neprestano je izloženo opasnostima koje uzrokuju prirodni utjecaji, a ponekad i ljudski čimbenik. Zato smatram da je čvrsta svakodnevna koordinacija odgovornih osoba u procesu prevencije i sanacije izvanrednih događaja vrlo važna. U izvanrednim događajima presudno je brzo i učinkovito djelovanje svih mjerodavnih službi, a ovaj protokol pridonijet će tome jer jasno određuje odgovornosti oba subjekta u čuvanju nacionalne sigurnosti – rekao je član Uprave HŽI-a mr. sc. Vuković.

HŽ Putnički prijevoz

/ Piše: Ivana Čubelić

## Izdana potvrda o sigurnosti

**Na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Agencija za sigurnost željezničkog prometa je 14. listopada HŽ Putničkom prijevozu izdala potvrdu o sigurnosti.**

Potvrda dokazuje da vozni park HŽ Putničkog prijevoza ispunjava sve tehničke uvjete i standarde propisane zakonom kojim se uređuje sigurnost u željezničkom prometu, da su radnici koji su mjerodavni za upravljanje i praćenje vlakova stručno osposobljeni i zdravstveno sposobni, kao i da prijevoznik ima organiziranu službu nadzora nad obavljanjem željezničkog prijevoza i sigurnosti prometa.

Potvrda o sigurnosti izdana je na temelju dokumentacije o primjenjivim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI), nacionalnim sigurnosnim pravilima i drugim pravilima koja se odnose na rad željezničkog prijevoznika i njihovoj usklađenosti sa sustavom upravljanja sigurnošću, kao i propisanim ovlaštenjima za različite

kategorije radnika/vanjskih pružatelja usluga i odobrenjima za različite tipove vozila.

Potvrda o sigurnosti dokaz je da HŽ Putnički prijevoz kontinuirano udovoljava zahtjevima za sigurnost željezničkog sustava, vođenje propisanih registara i obavljanje drugih poslova utvrđenih Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava i izravno primjenjivim propisima Europske unije. Uz nabavu nova 44 vlaka i uvođenje novog sustava prodaje i rezervacije karata, podizanjem razine sigurnosti prometa HŽ Putnički prijevoz putnicima će omogućiti kvalitetniju i pouzdaniju uslugu.

Agencija za sigurnost željezničkog prometa izdaje potvrdu o sigurnosti na razdoblje od najdulje pet godina, u skladu s odredbama zajedničke sigurnosne metode za ocjenu prihvatljivosti pravila željezničkog prijevoznika o ispunjavanju zahtjeva za izdavanje potvrde o sigurnosti utvrđene u Uredbi (EZ) br. 1158/2010, a u roku 30 dana o tome izvješćuje Europsku željezničku agenciju (ERA).



Iz radionice Pružnih građevina

## Radnike zabrinjava gradnja ceste D403

**Prije pet godina gradnja ceste D404 uzrokovala je preseljenje radionice za održavanje mehanizacije. Nakon dugotrajnih razmišljanja o tome gdje će se preseliti, na kraju je radionica preseljena preko noći. Ove se godine radionica ponovno našla na trasi ceste, i to ceste D403 koja će povezivati novu riječku luku i čvorište Škurinje. Poučeni prethodnim iskustvom radnici su s pravom zabrinuti.**

U svibnju prošle godine riječka radionica u kojoj se održavala željeznička mehanizacija izdvojena je iz HŽ Infrastrukture i pripojena Pružnim građevinama. Prije te organizacijske promjene, godine 2009. veliku promjenu u radionici uzrokovalo je otvaranje riječke spojne ceste D404. Naime, tada je srušena radionica na Brajdici i posao je preseljen u napuštene i zapuštene prostorije nekadašnje Vuče vlakova. U radionici Poslovnog područja Regionalne jedinice za održavanje Rijeke zaposleno je šest radnika, a mjerodavni su za istarske pruge te dionicu riječke pruge od Moravica preko Rijeke do Šapjana. Uz stratešku mehanizaciju kao što su tzv. snjegočistači, tamo se održavaju teške motorne drezine, različita cestovna vozila te različiti strojevi i alati.

Veliki prostor bivše ložionice na kojemu su danas »parkirana« brojna rashodovana vozila dijele zaposlenici Održavanja vagona, Tehničkih servisa željezničkih vozila te Održavanja. Nekada je na tome prostoru bilo oko 300 radnika, a danas jedva da ih je ostalo 50.

Prisjećajući se prve selidbe, šef radionice, VKV elektromehaničar Igor Capan pribojava se kako bi se povijest mogla ponoviti.

/ Na Brajdici smo imali kvalitetne radne uvjete. Očekivali smo da ćemo se seliti i slušali smo razne ideje o novoj radionici i novoj lokaciji. Na kraju nam je samo priopćeno da se u roku od tri dana trebamo iseliti jer stižu bageri. Tako je i bilo – rekao je Capan.

Današnja lokacija nije idealna. Iстина je da se na tome prostoru nalazi kolosijek, no posao je raspoređen u dvije hale pa posao nije jednostavno organizirati.

/ Nije jednostavno raditi kada nismo pod istim krovom. U jednoj hali održavamo pružna, a u drugoj cestovna vozila. Prije smo bili u jednoj hali i sve je bilo jednostavnije. Sada moramo seliti alate iz radionice u radionicu, ovisno o potrebama posla, trebamo spremati i zaključavati alat. Ne možeš rastaviti kombi, ostaviti ga tako i otići na *arendu*. Prostor nije naš pa alat treba pospremiti, ponekad fizički prenijeti u drugu halu – komentirao je Capan.

Gotovo istodobno, do 2017. trebala bi biti završena gradnja nove riječke luke (Zagrebačka obala) i 2,5 km duge spojne ceste luke i čvorišta Škurinje. Kao i prvi put, željeznička radionica našla se na trasi buduće ceste. To kod radnika radionice opet izaziva bojazan da će se morati naglo seliti.

/ Jasno je da ćemo se najvjerojatnije morati seliti. I ako je to već tako, možda bi već sada trebalo početi planirati naš rad na novome prostoru. Mi nemamo taj dojam, a ipak radimo važan posao za željeznicu i svakako nam je potreban kolosijek i lokacija u blizini vozila – rekao je Igor.

Poslovi koje obavljaju radnici riječke radionice dijelom se izvode u halama i na terenu. Redovito održavaju mehanizaciju, a ponekad izvode i veće zahvate. Izvanredne popravke izvode iznimno. Kada odlaze na teren, vrlo je važna komunikacija sa šefovima na terenu. Nakon što najbolje što mogu pojasne o kakvom je kvaru riječ, ekipa s potrebnim dijelovima odlazi do vozila.

Područje rada riječke radionice za održavanje mehanizacije vrlo je zahtjevno. Dionica od Moravica do Rijeke ima velike uspone i pa-



dove, puno krivina, a zimi padne puno snijega. Sve to su izazovi za mehanizaciju.

/ Posla ima, no stižemo ga obaviti. Jučer su dečki bili na intervenciji u Moravicama i kući su se vratili u 19.00 sati. Problem su riješili. Svaki stroj treba pregledati jedanput na mjesec, uz toleranciju od 15 dana. Taj posao stižemo odraditi, a da pritom ne radimo u zadnji trenutak. Uvijek gledamo prioritete i u dogovoru sa šefovima na terenu dogovaramo što ćemo raditi. Postoje sitniji kvarovi s kojima vozilo može izdržati do redovitog servisa i onda sve ovisi o prioritetima. Ako je riječ o većem kvaru, otklanjamo ga na terenu, a ako to nije moguće, *povlačimo* ga u radionicu – opisao je način rada Capan.

S obzirom na prirodne uvjete na riječkoj pruzi i dotrajalost vozila, pojedine situacije, pogotovo ako je loše vrijeme, znaju poprilično opteretiti radnike na njihovu održavanju. Strojevi su uglavnom stariji od trideset godina, često se za njih više ne proizvode dijelovi, a kada padne snijeg, trebaju biti u punome pogonu.

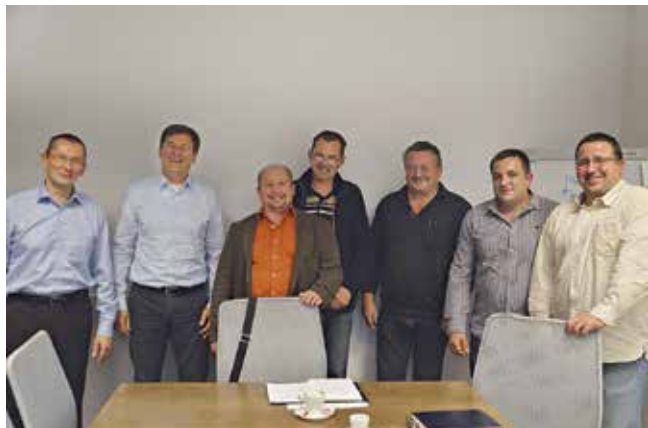
/ Vozila su dotrajala. Kada je vrijeme lijepo, oni voze, ali u lošim vremenskim uvjetima stanu i onda mi moramo spašavati stvar. Zvone telefoni, pokoji put nas prozivaju, nastane nervoza, traži se krivac ... Snjegočistači su vozila od strateškoga državnog interesa i ako ne rade kada bi morali raditi, nastaju brojni problemi. Najčešće shvatimo o čemu je riječ prema opisima kvara koji dobijemo s terena. U većini situacija zapravo nitko nije kriv – rekao je na kraju razgovora Capan.

Istarske pruge nisu povezane s mrežom hrvatskih pruga i to je problem prilikom održavanja vozila. Uz to na tome prostoru nema radionice i kanala. U Istri se nalaze dvije teške motorne drezine u vlasništvu HŽ Infrastrukture i jedna koja pripada Pružnim građevinama. Jedini način da se strojevi poprave je izlazak servisnog vozila na teren i otklanjanje kvara na licu mjesta. Kada se na vozilu treba napraviti revizija, ono se do radionice dovozi preko Slovenije.

Pružne građevine u Sloveniji

## Posao na novom tržištu

**GH Holding, slovenska tvrtka koja se bavi inženjeringom, dobila je posao uvođenja telekomunikacijskih GSM-R i ETSC uređaja na dionici od Dobove do Ljubljane. Projekt se financira sredstvima iz EU-ovih fondova, a jedan od izvođača radova su i Pružne građevine.**



Sa slovenskim partnerima u Ljubljani

Na međunarodnome natječaju Pružne građevine dobile su posao vrijedan 2.135.000 eura. Radovi će se izvoditi u dvije faze. Sredinom rujna Pružne građevine počele su svoj dio posla na uvođenju GSM-R-a, i to na poddionici od Zidanog Mosta do Ljubljane. Na tim su poslovima angažirana 32 radnika, a radi se tijekom redovitog prometa na vrlo frekventnoj dionici. Radnici Pružnih građevina kopaju iskop do dubine od 30 centimetara te postavljaju podlogu i kanalice s kabelima. Na dionici od Dobove do Zidanog Mosta oprema će se postavljati na kontaktnu mrežu. Drugi posao povezan je s uvođenjem ETSC sustava upravljanja vlakovima koji se ugrađuje na međunarodne koridore radi interoperabilnosti. Budući da Slovenske željeznice nastavljaju s uvođenjem sustava i na drugim dijelovima mreže, u Pružnim građevinama nadaju se i novim poslovima na tome tržištu.

Planirani rok za dovršetak radova je sredina sljedeće godine, a predsjednik Uprave Pružnih građevina Igor Matulić istaknuo je da je taj posao pokazatelj da je Uprava usmjerena na pronalaženje poslova na tržištu Europske unije te zemalja u susjedstvu.



Rail Transport Service GmbH

## Zdrava konkurencija zajednički je interes

**Na tržištu teretnog prijevoza u Hrvatskoj od kolo-voza djeluje Rail Transport Service GmbH koji trenutno prevozi terete za potrebe gradilišta između Koprivnice i Botova.**



Od kraja kolovoza na tržištu teretnog prijevoza prisutan je Rail Transport Service GmbH. Ta tvrtka dio je koncerna »Swietelsky« koji zapošljava ukupno 8500 ljudi. Djelatnost RTS-a su prijevoz i špedicija, a sjedište tvrtke u Zagrebu je na Novoj cesti. Direktor RTS-a je Emsud Habibović.

/ Sjedište RTS-a je u Grazu, a u Zagrebu imamo šest zaposlenih. Knjigovodstvo, računovodstvo i poslove vezane uz kadrove za nas radi »Swietelsky« koji je smješten kat ispod nas. Pomažemo si i ispostavljam računove. Takva je europska praksa. Hrvatsko tržište teretnog prijevoza ima potencijala i do sada smo održali dosta poslovnih sastanaka. Na nama je da dobro istražimo tržište i nađemo svoje mjesto. Nama ovo nije pitanje opstanka i radimo polako i temeljito – rekao je Habibović.

Rail Transport Service, osim u Hrvatskoj, djeluje i u Nizozemskoj, Njemačkoj, Češkoj, Slovačkoj, Mađarskoj i Rumunjskoj, a uskoro će se pojaviti u Sloveniji i Velikoj Britaniji. Kao špediter ima potpisane ugovore s nacionalnim željezničkim prijevoznicima u Srbiji, Sloveniji, Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini, Crnoj Gori, Mađarskoj, Bugarskoj i Turskoj.

U trenutku kada se otvorilo tržište željezničkoga teretnog prijevoza RTS se pojavio kao logističar, a vrijeme je pokazalo kako se uz to mogu prevoziti i druge vrste roba.

/ »Swietelsky« je naš glavni, ali ne i jedini komitent. Tražimo nove poslove i nove klijente. Na tržištu ima roba koje se prevoze kamionima, a po prirodi stvari trebale bi se prevoziti željeznicom. Tu su i tereti koji su do sada zaobilazili Hrvatsku, a mogli bi se preusmjeriti – dodao je Habibović.

Liberalizacija tržišta teretnog prijevoza, odnosno otvaranje željezničkog tržišta novim prijevoznicima, europska je praksa, no u Hrvatskoj je to nova praksa. RTS se otprilike godinu dana pripremao i nabavljao dozvole potrebne za poslovanje u Hrvatskoj.

/ Neke stvari razvijale su se brže, a neke sporije. Pokoji je put brzina tog posla ovisila o tome kojeg bi referenta Agencije za sigurnost željezničkog prometa dobili. Možda je nekome teško razumjeti pred-

nosti liberalizacije, no otkako je slovensko tržište otvoreno, Kopar je krcat robom. Otvaranje tržišta treba biti stvarno, a ne deklarativno. Ako do međunarodne javnosti dopre informacija da je tržište otvoreno te da su putovi prohodni i robni tokovi sigurni, doći će još tereta i prijevoznika. Prošlo je već sedam-osam godina otkako

su, uz Rijeku i Kopar, vlakovi svaki dan iz Mađarske prevozili žito u Nizozemsku. To nije bilo logično. Iskustvo govori da u slučaju kada se nešto nelogično događa i tržište škripi, tržište nije otvoreno. Moje je iskreno mišljenje da treba »raširiti ruke«, jer time će se otvoriti i ubrzati robni tokovi. Istodobno mi kao prijevoznik u Hrvatsku dovozimo vrlo skupe lokomotive, zapošljavaemo domaće radnike, plaćamo sve pristojbe i troškove vezane uz vožnju vlakova, pa je zdrava konkurencija svima u interesu – komentirao je Habibović.

Trenutačno je RTS u Hrvatskoj angažiran na remontu pruge između Botova i Koprivnice. Uz jednu električnu lokomotivu koja prevozi vlakove s materijalom između Koprivnice i Okučana, na gradilištu su angažirane još tri radne lokomotive.

/ Do sada smo ishodili dozvolu za jednu lokomotivu, no naša je ambicija dovesti veći broj lokomotiva u Hrvatsku i u skladu s time uputili smo zahtjev Agenciji za sigurnost željezničkog prometa. No, to je proces. Vagoni su dijelom naši, a dijelom su u najmu. Naš je cilj maksimalno i racionalno koristiti vozila i rad osoblja kako bi se u ozračju zdrave konkurencije ostvario najveći mogući protok robe. Kao menadžer ne gledam na potencijalnoga konkurenta »isključivo«, već »uključivo«. Naravno svi poslovni potezi »idu kroz računalo« – rekao je.

Naš sugovornik na željeznici je gotovo tri desetljeća. Prije rata radio je u ŽTP-u Sarajevo, a 1992. bio je prisiljen napustiti Banju Luku i preseliti u Austriju. Mislio se što prije vratiti kući, no do danas je ostao u Grazu. Poslom je i dalje vezan uz željeznicu. Misli kako za sve prijevoznike u Hrvatskoj ima prostora, a zdrava konkurencija trebala bi rezultirati većim opsegom prijevoza uz prihvatljivije cijene.

/ Cijene teretnog prijevoza u Hrvatskoj ipak su previsoke. Naš je cilj pokušati cijene učiniti prihvatljivijima za korisnike, opstati i razvijati se. U tome smislu razgovaramo i s prijevoznicima HŽ Cargom i RCC-om. U Austriji je praksa da prijevoznici međusobno surađuju i iznajmljuju, na primjer, strojovođe i lokomotive. Usluge se naplaćuju i nema problema. Uz to se ostvaruje niži prijevozni troškovi – rekao je na kraju razgovora Habibović.

Darko Mrkonjić

## Željeznica i projekti u kulturi

**Kandidatura Osijeka za Europsku prijestolnicu kulture te uloga koju bi željeznica mogla imati u tome projektu potaknuli su nas na razgovor s Darkom Mrkonjićem, koordinatorom Zajednice društava turističkih vodiča Slavonije, Baranje i Srijema.**



Na okruglome stolu o budućnosti željeznice u Slavoniji, koji je prošle godine u Osijeku organizirao Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, zapaženo je bilo izlaganje Darka Mrkonjića o mogućnostima i turističkim potencijalima željeznice te organizaciji vožnji vlaka s parnom vučom po Slavoniji i Baranji. Zanimalo nas je koliko se ideja približila realizaciji. / Nažalost, nije se dogodilo ništa konkretno. Nije implementiran ni jedan zaključak s toga skupa kada je riječ o našoj suradnji s hrvatskim željeznicama. Međutim, rekao bih da je na horizontu pomak u odnosu na Grad Osijek,

s obzirom na kandidaturu grada Osijeka za Europsku prijestolnicu kulture.

Predložili smo da se projekt pokrene kao jedna od kulturnih aktivnosti koja bi se provodila postupno tijekom kandidature i eventualnog obnašanja titule. Zbog toga smo Gradu Osijeku predložili da ovaj projekt uvrsti u strategiju razvoja kulture, i to u elementu razvoja kulturnog turizma. Govorimo o željeznici, a ne muzejskoj zgradi. Moramo uključiti regiju, barem Vinkovce, jer naša se inicijativa odnosi na Slavoniju, ali i na županiju Baranja u Mađarskoj što rezultira prekograničnom suradnjom i doprinosi dodatnom bonitetu i kvaliteti projekta.

**/ Svjedoci smo kako u našem gradu turisti često nisu odgovarajuće primljeni, da im se ne nude naše lokalne vrijednosti ...**

/ To je problem tzv. neartikulirane ponude koju sam opisao u radu na temu interpretacije baštine u turizmu kao čimbenika u očuvanju identiteta i posebnosti područja, jer »ako gostu ne ponudimo ono što imamo, onda će on tražiti ono što mu je poznato«. To je, u pravilu, ono što pripada njegovu kulturnom miljeu, sredini iz koje dolazi. Gostima nitko nije prezentirao, a pogotovo ne na pravi način mogućnosti naše gastronomske ponude.

**/ Što bi željeznica mogla ponuditi kada govorimo o turističkoj ponudi?**

/ Ako promišljamo o budućnosti željeznice u Slavoniji, a posebno o njezinoj ulozi u turizmu, nerealno je očekivati da turisti dođu u grad i s koferima sami traže javni prijevoz do hotela, tj. da se snalaze sami. To je nešto što danas turistički standard više ne podnosi. Usluga prijevoza željeznicom treba biti u integralnome paketu s drugim vrstama prijevoza. U vezi s tim treba promotriti i strukturu turista, vidjeti tko su ti koji dolaze i što očekuju, pa bi se vidjelo da su to ljudi koji imaju vremena i novca. Riječ je uglavnom o ljudima sređenih materijalnih prilika i iz zapadnih zemalja, ali su često u trećoj životnoj dobi, što nosi određena ograničenja. S druge strane

to su gosti koji dolaze upoznati naš kraj, našu kulturu, naše običaje i našu gastronomiju. To su tzv. kulturni turisti, dakle za nas najpoželjnija kategorija gostiju. Gosti koji će nam stići željeznicom nisu gosti »najviše klase«, no oni ionako traže neke druge sadržaje koji nisu dio naše kulture te luksuzni smještaj koji nemamo i koji bi tek trebalo graditi. No po mom skromnom mišljenju, to i nije smjer u kojemu treba ići naš turizam.



**/ Kakve su mogućnosti Vaše udruge u pokretanju projekta »Parni vlak Slavonije«?**

/ Kao udruga turističkih vodiča iniciramo brojne projekte, ali je broj projekata koje možemo provesti i koji se uklapaju u našu domenu rada ograničen. Potaknuti opažanjem na terenu i praktičnim iskustvom, veći broj projekata predlažemo turističkim zajednicama, lokalnoj samoupravi ili nadležnim institucijama. U nekim projektima ne možemo gotovo uopće sudjelovati. Takav primjer je projekt »Parni vlak Slavonija«. Osim činjenice da je naš kolega Tomislav Martinović, zaljubljenik u željeznicu, nacrt projekta koji nudimo razradio na 60-ak stranica sa svim važnim odrednicama te dokazao čak i njegovu održivost, mi kao udruženje vodiča u njemu možemo sudjelovati u dijelu koji se odnosi na njegovo promicanje. Znači, možemo samo educirati turističke vodiče da kvalitetno prezentiraju mogućnosti hrvatskih željeznica.

Brojne su zanimljivosti vezane uz željeznicu. Na primjer, kakva je poveznica između slavonskih hrastovih šuma i J. J. Strossmayera s razvojem željeznica u Europi i toga velikog tržišta željezničkih pragova i kakav je utjecaj tih prilika na »hrvatsku renesansu« 19. stoljeća. Od te je trgovine financirano osnivanje JAZU-a pod Strossmayerovim vodstvom te utemeljeno sveučilište u Zagrebu. Da ne spominjem npr. Ivana Meštrovića, najvećega kipara 20. stoljeća, koji se gotovo rodio u vagonu u Strizivojnoj-Vrpolju.

Najvažnije je da je taj projekt održiv. On je »zreo« za sufinanciranje iz EU-ovih fondova jer je prekogranični, štiti kulturu i baštinu, i to ne samo hrvatsku, već i europsku.

**/ Zbog čega je provedba takvih projekata teško ostvariva?**

/ Problem je možda i u tome što nema sustavnog istraživanja pojava u turizmu već se sve svodi samo na statistiku – koliko je vozila prešlo preko granice ili koliko je ostvareno noćenja i na temelju toga se rade projekti i planovi razvoja, umjesto da se zapitamo koje sadržaje turisti koriste i koji je to segment gostiju koji odgovara našoj ponudi. Odnosno, kroz koji ćemo segment gostiju ostvariti i naše druge interese, što je u ovome slučaju revitalizacija željeznice i očuvanje baštine.

# Obnavlja se veći broj kolodvora

**U ovome trenutku u tijeku je obnova nekoliko velikih željezničkih kolodvora. Radovi u Vinkovcima i Slavonskom Brodu privode se kraju, a putnici koji prolaze tim kolodvorima već sada uočavaju potpuno novi izgled.**

Radovi u kolodvorima Vinkovci, Slavonski Brod, Bjelovar i Okučani privode se kraju. Ovoga ljeta završeni su radovi u kolodvoru Beli Manastir. Zbog rimskih iskopina »zapeli« su radovi u Sisku, a počela je i obnova kolodvora u Puli. Ne tako davno sagrađe-

ne su nove kolodvorske zgrade u Gospiću, Lovincu i Kutini. Na sporednim prugama uređene su kolodvorske zgrade u Požegi i Đakovu. Istodobno su dva važna kolodvora Osijek i Rijeka u jako lošem stanju.

## Slavonski Brod

Radovi na gradnji perona, nadstrešnica i pothodnika privode se kraju. Završetkom tih radova brodski kolodvor bit će obnovljen u cijelosti.

Radovi u Slavonskome Brodu velik su zahvat u prostor. Prvo su krajem 2013. uklonjene dotrajale nadstrešnice i peroni, a nakon toga započeli su gradnja novih perona i nadstrešnica te postavljanje rasvjeta, razglasa, drvenih klupa i suvremene opreme na perone. Izvođač radova je zagrebačka građevinska tvrtka »Palir«.

Površinom veliki prvi peron i drugi peron podignuti su na visinu od 55 cm, što je za 20 cm više od prethodnog rješenja. Viši peroni putnicima će olakšati ulazak u vlak. Nadstrešnica je postavljena iznad prvog i drugog perona. Iznad prvog perona nadstrešnica je oslonjena na lukove, a posebno rješenje je poluprozirno kaljeno laminirano staklo u bojama koje prekriva nadstrešnicu. Prolazak svjetla kroz stakla oslikavat će bojama prvi peron.

Sredinom listopada za prolazak putnika bilo je otvoreno pola pothodnika, tako da putnici do perona više ne moraju dolaziti kroz improvizirani podzemni pothodnik koji je prolazio kroz zahod.

Radovi na uređenju kolodvora bit će završeni početkom studenoga. Prije toga radnici Pružnih građevina remontirat će kolosijeka. Nakon što je uređena kolodvorska zgrada, prošle je godine započeto uređenje prvog i drugog perona s kolosijecima koje će također biti završeno ove godine.



Snimljeno u svibnju



Vinkovci

## Radovi se privode kraju

Vinkovački željeznički kolodvor obnavljan je 2003. godine. Tada je za bolja vremena bila ostavljena obnova glomaznih armirano-betonskih nadstrešnica. U međuvremenu ti su peroni postali opasni za sigurnost putnika pa su srušeni. Nakon toga sagrađene su skromne nadstrešnice na izlazu na drugi i treći peron.



Prošle se godine konačno pristupilo kompletnoj sanaciji, odnosno gradnji novih perona. Prvi peron je obnovljen, a sagrađeni su 1.a, 2. i 3. peron. Uz to, u cijelosti je uređen i pothodnik, a u kolodvor se uvodi i sustav grijanja. Izvođač radova bila je tvrtka »Tehno elektro« d.o.o. iz Viškovaca.

Drugi i treći peron na koje stižu međunarodni vlakovi u cijelosti su ponovno sagrađeni. Visina perona omogućuje jednostavan ulazak u vlakove. Perone natkrivaju čelične nadstrešnice. U duljini od 400 metara postavljena je nova rasvjeta. Na peronima su ugrađene drvene klupe, a putnici sve informacije mogu dobiti na displejima. Pothodnik koji kolodvorski prostor spaja s drugim i trećim peronom u cijelosti je obnovljen, a ugrađena su i dizala za invalide.

Na veliku površinu ispred prvog perona postavljen je novi asfalt, betonska nadstrešnica je obnovljena a ugrađena je i nova hidroizolacija. »Pružne građevine« zamijenit će gornji ustroj na svim kolosijecima.

Na vinkovačkome području počeli su i radovi u kolodvoru Tovarnik gdje se obnavljaju tri kolodvorska kolosijeka.

Pripremni radovi na remontu četiri kilometra pruge od Vrpolja do Budrovaca počeli su 13. listopada, a radovi su počeli tjedan dana kasnije. Na tome dijelu C-ogranka V. koridora brzine vlakova bile su ograničene na 20 km/h. Radovi se izvode u ciklusima od po pet dana tijekom kojih je pruga zatvorena za promet. S obzirom na doba godine, vremenske prilike mogu poremetiti planirani tempo radova. Po završetku spomenutih radova trebat će izvesti radove na podizanju razine osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza. Nakon remonta tog dijela pruge, na dionici između Osijeka i Đakova remontom će biti obuhvaćen i dio pruge kod Viškovaca.



Kolodvor Osijek

## Nije kako bi trebalo biti

**Osječki željeznički kolodvor je u vrlo lošem stanju i neophodno ga je temeljito obnoviti. Željezničko projektno društvo izradilo je projekt obnove koji je trenutačno na reviziji HŽ Infrastrukture kao naručitelja.**

kolodvora. Izuzetak je radionica za popravak mehanizacije koja je novijeg datuma.

Obnova kolodvora Osijek planira se već dulje. Osijek je po veličini četvrti hrvatski grad. Uz to nalazi se na C-ograni V. koridora u koji je u posljednjih desetak godina dosta uloženo. Osim možda nekoliko kraćih dionica, hrvatski dio koridora od granice s Mađarskom do granice s Bosnom i Hercegovinom je obnovljen. Kolodvor u Belom



Tijekom Domovinskog rata područje kolodvora Osijek granatirano je u više navrata. Teško je stradala i zgrada nekadašnje sekcije za održavanje pruga s druge strane Trga Lavoslava Ružičke. Posljedice tih napada popravljane su i »krpane« u najkraćem mogućem roku. U međuvremenu proteklo je gotovo dvadeset godina. Trg Lavoslava Ružičke popločen je ciglom, dotrajali autobusni kolodvor iseljen je na novu lokaciju, a novi nathodnik premošćuje kolosijeke uz kolodvorsku zgradu. Jedino je kolodvorska zgrada ostala u stanju u kojem je bila.

Kolodvorska zgrada je u vrlo lošem stanju. Pročelje je oronulo i na višemjesta otpada, a svjetla mjesta na krovu pokazuju kako je crijep mijenjan na više mjesta. Stolarija je iz tko zna koje godine. Vestibul i putničke blagajne su uređeni i to je otprilike sve. Prvi peron je na razini zemlje, a drugi peron izdignut je na visinu od 35 centimetara. Zgrade različitih željezničkih službi na širem prostoru kolodvora građene su početkom prošlog stoljeća. Iz tog vremena je i osiguranje

Manastiru ovoga je ljeta rekonstruiran u cijelosti. Ne potcjenjujući Beli Manastir, ne mogu se oteći dojmu kako je Osijek cijelo to vrijeme nepravedno zapostavljen.

U ovome trenutku glavni projekt obnove kolodvorske zgrade u Osijeku, koji potpisuje Željezničko projektno društvo, na reviziji je kod naručitelja HŽ Infrastrukture. Nakon što se projekt uskladi s eventualnim primjedbama, projekt će biti predan osječkome gradskom poglavarstvu koje će izdati građevinsku dozvolu. Potom će biti izdan izvedbeni projekt te će se moći raspisati javni natječaj za izvođenje radova.

Projektno rješenje obnove kolodvorske zgrade i nadstrešnice povratak je na izvorno rješenje projektanta Ferenza Pfaffa s početka devetnaestog stoljeća. Prema izvornome rješenju, umjesto smeđeg pročelja, bit će cigla. Smeđe obojenu stolariju zamijenit će također drvena stolarija zelene boje. Umjesto crijepa, krovšte će prekrivati sive eternit ploče. Takvo rješenje podrazumijeva i zahtjevne rastaurotorske radove.



Rijeka

## Doriana – hit na internetu

Kratka videosnimka s nogometne utakmice između »Rijeke« i »Seville« u kojemu je među riječkim navijačima u glavnoj ulozi petogodišnja Doriana Capan postala je veliki hit na internetu.



Igor i Doriana Capan

Ove godine Nogometni klub »Rijeka« bilježi izvrsne rezultate, a utakmice na Kantridi izvrsno su posjećene. Tako je bilo i 2. listopada kada su utakmicu Europske lige igrali »Rijeka« i »Sevilla«. Budući da Hrvatska televizija nije otkupila pravo prijenosa tih utakmica, ekipa riječkog centra HTV-a otišla je na teren snimiti atmosferu na stadionu. Atmosfera, pogotovo među »Armadom«, navijačkom skupinom NK-a »Rijeka«, bila je izvrsna, a snimatelju je za oko zapela djevojčica koja je navijala zajedno s ostalim navijačima u savršenome ritmu. Kada su pregledavali snimku, u redakciji su bili oduševljeni te su je objavili na internetu i tako je krenula priča u kojoj je Doriana Capan postala zvijezda. Do 20. listopada snimku je na stranicama *YouTube* pogledalo 200.000, a na *Sport Biblea* 180.000 ljudi.

Kao pripadnik »Armade«, Igor Capan, zaposlenik Pružnih građevina, na utakmice ide dugi niz godina.

/ Na utakmice idem još od vremena kad je »Orijent« bio prvoligaš, a to je bilo 1993. godine, a Doriana od svoje druge godine. Drago nam je ako smo pridonijeli popularnosti kluba. »Rijeka« ima izvrsnu momčad, logistiku i atmosferu koja će sigurno uskoro dati izvrsne rezultate – komentirao je Igor.

Doriana će u prosincu napuniti šest godina, a naglu popularnost podnosi jako dobro. Kao članica »Riječkih mažoretinja« uvijek je pokrete, a šarm i osjećaj za ritam su joj prirodni. Nogometaši »Rijeke« iste su večeri vidjeli snimku i oduševili se. Pozvali su Dorianu na trening na kojemu su bili igrači prve i druge momčad te cijeli stručni stožer. Nakon druženja s igračima događaj je zaključen zajedničkom fotografijom.

/ To je za nas bilo nevjerojatno iskustvo. Dorianu su zatrpali poklonima. Dobila je i plavo-bijeli dres sa svojim imenom na leđima i dres s potpisom svih igrača – opisao je dojamove Igor.

Doriana je darove temeljito razgledala, a na pitanje tko je najbolji igrač »Rijeke« mudro je odgovorila:

/ Svi!

Nije zaboravila spomenuti kako joj je jedan dres darovao i prodavač suvenira Muvica (Mrvica).

Zdenčina

## Mihael – prometnik

U Zdenčini već gotovo dvije godine Mihael Filipović radi kao prometnik. Poznaju ga i željezničari i putnici.



Malo koji putnik koji vlakom prolazi kroz Zdenčinu nije uočio »prometnika« koji s uzvisine nasuprot željezničkome kolodvoru otprema svaki vlak. Strojovođe mu zatрубе, putnici se razvesele i mašu mu, a trogodišnjak Mihael Filipović uredno obavlja svoj posao.

Mihael se u željeznicu zaljubio s dvije godine i od tada je »nakupio« gotovo dvije godine radnog staža. Prvo je učio zanat i sada zna puno suptilnih detalja o poslu prometnika. Prijatelj je i željezničara koji rade malo niže, u željezničkome kolodvoru. Ipak, najdraža mu je Davorka Pleše. Prometnik Alen Brajković poklonio mu je kapu tako da bude odjeven prema propisima. Propisi su nešto do čega Mihael jako drži pa opominje prometnike ako se ispred vlaka kojim slučajem pojave bez kape, a pazi i na to da loparić stave ispod ruke. Najbolje razdoblje za Mihaela bila je prošla godina tijekom remonta Zdenčina – Jastrebarsko kada je Zdenčina bila krajnji, odnosno početni kolodvor na relaciji Zagreb – Zdenčina. Vozilo je puno vlakova, a Mihael je radio od 6.00 do 19.00 sati, čitav turnus. Radni dan počinjao je i završavao u pidžami.

Obiteljska tradicija je nešto na što se Mihael Filipović naslanja. Njegov pradjed Ivan radio je na željeznici, kao i djed Drago koji je bio zaposlen u SIT-u Ogulin, gdje je nakon 41 godine staža dočekao mirovinu. Obiteljsku tradiciju, na razočaranje obitelji, prekinuo je Mihaelov otac koji se prijavio u Željezničku tehničku školu, ali je završio u ekonomskoj školi.

Vlakom se Mihael jedanput vozio do Zagreba i to ga je oduševilo. Putem je bio »miran kao bubica«, a po dolasku u Zagreb temeljito je proučio Glavni kolodvor. Kada su ga roditelji odveli na vožnju zagrebačkim turističkim vlakom nije mogao sakriti razočaranje:

/ Kakav je to vlak s gumenim kotačima koji ne vozi po tračnicama. To nije vlak – komentirao je.

I premda se u posljednjih nekoliko dana Mihael počeo zanimati za posao poštara (državna je služba ipak najsigurnija), bilo bi lijepo da mu HŽ Putnički prijevoz omogućući vožnju »Tin-expressom«.



Iz Austrije

## Otvoren bečki glavni kolodvor

**U nazočnosti državnih, pokrajinskih, gradskih i željezničkih dužnosnika te mnogobrojnih građana austrijski predsjednik Heinz Fischer službeno je 10. listopada otvorio bečki glavni kolodvor. Za dvodnevne proslave prikazani su put njegove gradnje, stanje te vizija kompleksa do završetku radova u gradskoj četvrti.**



Trošak gradnje toga velebnog multifunkcionalnog zdanja koje je promijenilo izgled cijele jedne bečke četvrti iznosio je ukupno 987 milijuna eura, a radove su sufinancirali Austrijske savezne željeznice (ÖBB), Grad Beč te izvori Europske unije. Radovi su počeli 2007. godine. Glavni izvođački ugovor vrijedan 220 milijuna eura potpisan je 2009. te je dodijeljen konzorciju izvođača na čelu sa Strabagom. Većina zemljišta u okolici željezničkoga kolodvora pretvara se u urbanu zonu s mnoštvom poslovnih, kulturnih, stambenih i obrazovnih objekata. Očekuje da će kroz kolodvor cirkulirati 145 tisuća putnika te tisuću vlakova dnevno. Kroz novi glavni kolodvor prolazit će vlakovi koji voze na relacijama sjever-jug te istok-zapad, ali i tri TEN-koridora koji će zamijeniti bivši južni i istočni kolodvor koji su bili pozicionirani pod pravim kutom u odnosu jedan na drugoga.

Kako je tekla dinamika etapne gradnje glavnoga kolodvora, dio regionalnih i lokalnih vlakova počeo je još prosincu 2012. koristiti dio perona, dok će međugradske i međunarodne linije novi bečki kolodvor početi koristiti 14. prosinca 2014. za kada je zakazana promjena voznog reda.

Veza između Istočnoga kolodvora i linije S7 bit će duga dva kilometra i na taj će način do zrakoplovne luke jednostavan pristup imati i vlakovi koji voze na velikim udaljenostima. Međutim, nekoliko vlakova koji voze na velikim udaljenostima koristit će bečki zapadni kolodvor sve do prosinca 2015. za kada je najavljen prijenos svih linija na glavni kolodvor.

Bečki glavni kolodvor sa središtem grada povezan je podzemnom željeznicom (U-Bahnom), tramvajima i autobusima, a ÖBB navodi da se do svih bitnih prometnih čvorišta u gradu može stići za 30 minuta.

Glavni kolodvor ima pet otočnih platformi koje su prekrivene krovom sagrađenim od stakla i čelika, sa kompletnim informacijskim sustavom, a tu i je 800 mjesta za sjedenje na kojima putnici mogu čekati svoje linije. Uz moderne blagajne za prodaju karata s informacijama postavljeni su brojni automati za prodaju karata u željezničkome i gradskome prijevozu, automati za pohranjivanje prtljage i sanitarni čvorovi. Na dvije etaže nalazi se 90 prodajnih mjesta koja pokrivaju 20.000 metara, a ondje su i posebno dizajnirane zone s besplatnom bežičnom mrežom (Wi-Fi) te dječji kutak koji je namijenjen najmlađim putnicima. Čak 29 pokretnih stupa te 14 dizala putnicima omogućuje jednostavan pristup svim dijelovima kolodvora. Dio kolodvora su i podzemne garaže za automobile ali i 1100 mjesta za bicikle. Skulptura lava sv. Marka koja se prije nalazila na starome Južnom kolodvoru, a podsjeća na liniju za Veneciju, potpuno je restaurirana te postavljena u predvorju novoga kolodvora.

Wien Hauptbahnhof je kolodvor 21. stoljeća, primjer moderne i funkcionalne arhitekture, spoj znanja, vizije i sposobnosti uprava nacionalne željeznice, grada i brojnih tvrtki.



Adriatik željeznički hosteli

## Studentski hosteli na kotačima

**Tvrtka »Adriatik željeznički hosteli«, u vlasništvu Zvonka Momčilovića iz Zagreba, osnovana je 2013. u svrhu obavljanja djelatnosti pružanja usluge noćenja u vagonima za spavanje u željezničkim kolodvorima svih većih gradova, primjerice u Zagrebu, Splitu, Šibeniku, Zadru, Rijeci i Puli.**



Osnovni preduvjeti koji su morali biti ispunjeni jesu blizina gradskog središta, dobra povezanost s ostalim prijevoznim sredstvima (vlak, autobus, brod, zrakoplov) te pristupačna cijena noćenja. Slično kao u hostelima, usluga noćenja namijenjena je korisnicima koji žele što bliže i jeftinije prenočiti tijekom svojeg proputovanja kroz Hrvatsku. Ministarstvo turizma prepoznalo je poslovnu zamisao Zvonka Momčilovića kao inovativno rješenje te je dobilo svu potrebnu potporu.

Zvonko Momčilović, iako po vokaciji ekonomist, ne može sakriti svoju duboku emotivnu povezanost sa željeznicom. Cijela obitelj mu je bila ili je povezana s njom: njegov otac, brat i nećak bili su odnosno jesu strojovođe. Zvonko Momčilović završio je srednju prometnu školu u Beogradu. Jedno kratko vrijeme po završetku školovanja radio je kao prometnik u kolodvorima Kotoribi i Koprivnici. Kada je 1971. otišao u Zagreb na studij ekonomije, nakratko je prekinuo vezu sa željeznicom, ali niti iz djetinjstva koje su ga emotivno vezale uz nju ostale su netaknute.

**/ Kako ste došli na zamisao da postojeće vagone za spavanje u kolodvorima prenamijenite u tzv. hostele na kotačima?**

/ Budući da sam oduvijek volio promatrati i oslušivati sve što se oko mene zbiva, osjećao sam da mogu ponuditi rješenja koja su drugačija od ostalih. Slobodno mogu reći da sam oduvijek imao dar da stvari posložim na drugačiji, rekao bih poduzetniji način, pa sam tako promatrao i željeznicu. Prolazeći često Branimirovom ulicom pogled bi mi odlutao prema muralu s grafitima. Iza toga dugog oslikanog zida na kolosijecima su stajali potpuno neiskorišteni vagoni, koji su bili prepušteni laganome propadanju. Budući da sam imao dosta iskustva rada u turističkom i ugostiteljskom području, a želio sam i nešto korisno učiniti, učinilo mi se da te vagone treba pametnije iskoristiti a ne ostaviti ih da samo stoje i ničemu ne koriste. Prvotnu ideju o vođenju kampa zamijenio sam idejom hostela na kotačima. I tako je sve počelo.

**/ Kako ste pokrenuli projekt? Jeste li imali potporu meritornih institucija?**

/ Od početne ideje do njezina ostvarenja prošlo je jako malo vremena. Na natječaju Ministarstva turizma osvojio sam prvu nagradu u kategoriji željezničkih hostela za inovativno rješenje prenamijene postojećih željezničkih vagona za spavanje u hostele, u kojima bi se putnicima na proputovanju kroz Hrvatsku, dok čekaju na prijevoz vlakom, autobusom, brodom ili zrakoplovom do svoga krajnjeg odredišta, nudila usluga noćenja po prihvatljivim cijenama. Uz potporu i poticaje Ministarstva turizma, Hrvatska gospodarska komora evaluirala je projekt prethodno zaštićen žigom u Zavodu za intelektualno vlasništvo te je projekt napokon mogao zaživjeti.

**/ Kako je počela suradnja s HŽ Putničkim prijevozom?**

/ Pregovore o zakupu kolosijeka za potrebe smještaja vagona za spavanje i vagona s ležajima vodio sam s predstavnicima HŽ Putničkoga prijevoza gotovo dvije godine jer HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura imaju strogo definirane nadležnosti u smislu iznajmljivanja vagona te kolosijeka na kojima bi ti vagoni bili smješteni. HŽ Putnički prijevoz uvjetovao mi je da prethodno nabavim pisanu suglasnost HŽ Infrastrukture o davanju kolosijeka u zakup, što sam i učinio. Unatoč nekim administrativnim preprekama, ugovor u vezi sa zakupom kolosijeka u kolodvorima Zagreb, Split, Šibenik, Zadar, Rijeka i Pula sklopljen je 11. kolovoza 2014. između AŽH-a i HŽ Infrastrukture na razdoblje od pet godina. Prikupljena je sva potrebna dokumentacija – razne pisane suglasnosti, dozvole i rješenja – te se već radi na iznajmljivanju, odnosno kupnji dvadesetak vagona za spavanje.

**/ Je li Vaš projekt u željezničkom okružju doživljen kao inovativni pomak u tržišnome smislu?**

/ Budući da ovaj uistinu inovativni projekt može donijeti korist svim sudionicima, predložio bih da kod takvih budućih projekata postupak zakupa kolosijeka i vagona bude što kraći i jednostavniji kad to već omogućuju i sami zakonski propisi. Kada sam sklopio ugovor o zakupu kolosijeka, posjetio sam sajam željezničke tehnologije InnoTrans u Berlinu te sam sa stranim željezničkim prijevoznicima uspostavio kontakte u vezi s iznajmljivanjem vagona.

**/ U kojoj je fazi projekt?**

/ Pregovori oko iznajmljivanja triju vagona za spavanje od HŽ Putničkoga prijevoza su u tijeku, a preostalih osamnaest vagona nastojat ću nabaviti od stranih željezničkih prijevoznika s kojima sam stupio u pregovore tijekom posjeta berlinske sajmu. Želio bih da 1. siječnja 2015. promoviramo prvi takav vagon u zagrebačkome kolodvoru, a 1. travnja 2015. i projekt u cijelosti.

Na početku bi u svakome kolodvoru bila smještena tri standardno opremljena vagona za spavanje. Najveći potencijal ima splitski kolodvor, u kojemu bi, po mojoj procjeni, bilo postavljeno čak šest takvih vagona za spavanje, ali bi prethodno za korištenje trebalo osposobiti postojeća dva kolosijeka.

**/ Kako ćete financirati projekt? Jeste li imali poteškoća pri pribavljanju financijskih sredstava?**

/ Uz poticaje dobivene od Ministarstva turizma, projekt će se financirati kreditom HBOR-a. Inovativna rješenja imaju svu moguću potporu te prednost pri dobivanju povoljnih kredita.

**/ Koja bi stručna zanimanja imala prednost pri zapošljavanju?**

/ Ono što je mene vodilo u osmišljavanju ovog projekta jest najprije zapošljavanje mlađih osoba koje dulje čekaju na posao. Projekt je namijenjen isključivo nezaposlenim osobama, primjerice turističkim i ugostiteljskim radnicima, te zadire u područje socijalnog poduzetništva. Moram napomenuti da iza mene ne stoje nikakve političke ili profitabilne organizacije, već postoji samo osobna želja da pomognem našoj lijepoj zemlji da izađe iz recesije, a mladim ljudima da ostanu živjeti i raditi u njoj. Moja misao vodilja bila je, da parafraziram Johna F. Kennedyja: »Što ja mogu pružiti željeznici, a ne što ona može učiniti za mene«.

**/ Kojoj ciljanoj populaciji namjeravate nuditi svoje usluge?**

/ Hosteli na kotačima osmišljeni su kao brza i jeftina usluga noćenja koja se nudi korisnicima koji nisu pretjerano zahtjevni po pitanju udobnosti, a to su uglavnom studenti kojima je takav način putovanja prihvatljiv i uobičajen. Naravno, željeznički hosteli bit će dostupni svim ostalim korisnicima koji žele jeftino prenočiti na putu do željenih odredišta. Vjerujem da će marketinška promocija na našim i stranim sveučilištima imati dosta uspjeha.

Vid Balog, glumac, redatelj, pisac, pjevač i njegovatelj kajkavske riječi

## Uz tatu željezničara »vozio« sam lokomotivu

**Popularni glumac Vid Balog, rođeni Podravec, željezničarsko je dijete. Ipak, prvo treba naglasiti da Vid nije samo glumac u matičnome Zagrebačkom gradskom kazalištu »Komedija«, u kojemu se zaposlio prije 16 godina, nego je i redatelj, pisac, voditelj, pjevač, prevoditelj, a bavio se i novinarstvom.**



Jedan je od rijetkih glumaca koji stremi doktorskoj tituli – na zagrebačkome Filozofskom fakultetu doktorand je kulturne antropologije, a njegovo područje interesa su folklorni motivi kod starih hrvatskih pisaca.

Vid Balog rođen je 1972. u Koprivnici, apsolvirao je na zagrebačkome Katoličkom bogoslovnom fakultetu, a magistrirao na Akademiji dramskih umjetnosti.

Oženjen je violinisticom iz »Komedije« Mirtom Balog, rođenom Janc, te ima kćeri, 11-godišnju Klaru i 17-godišnju Doru, koja je u glazbenome razredu Škole primijenjene umjetnosti i dizajna.

Vid je veliki zaljubljenik u kajkavski izričaj i etnologiju, a u svojoj knjižnici čuva tisuće knjiga kajkavske tematike koje pomno skuplja. Autor je zapažene knjige »Hrvatska bajoslovlja« o mitskim i nadnaravnim bićima Podravine i Prekodravlja, a sada sprema knjigu u kojoj će u tome duhu obraditi ostatak kontinentalne Hrvatske, dok bi temu htio zaokružiti i trećom koja bi bila vezana uz Jadran.

Dobio je nagradu za najbolju minijaturu na Kajkavskom recitalu u Svetom Ivanu Zelini, nagradu »Zlatni Histrion« i Nagradu hrvatskoga glumišta. S Kvartetom »Gubec« dobitnik je »Porina« za najbolji album folklorne glazbe »Ak' sem ti srčko ranil«, a za »Porin« koji je ansambl LADO dobio za najbolji album duhovne glazbe »Raspelo« zaslužni su autori Vid Balog i Dražen Kurilovčan. Uz sve to, preveo je Novi zavjet na kajkavsko narječje.

### / **Vlakove ste zavaljeli uz oca željezničara?**

/ Živjeli smo u Gotalovu, nedaleko od jedne od najstarijih hrvatskih pruga, one koja vodi od Budimpešte prema Rijeci. Susjedno Botovo prvi je kolodvor na toj pruzi kada se iz Mađarske uđe u Hrvatsku. Moj tata Valent Balog, danas, nažalost, pokojni, bio je prvo prometnik, a potom je uz rad završio Prometni fakultet i bio *isljednik* (istražitelj). Istraživao je željezničke nesreće.

### / **Koje Vam anegdote prvo padaju na pamet u vezi s vlakovima?**

/ To se ne bi smjelo reći, ali kad sam imao četiri-pet godina, umišljao sam da vozim lokomotivu u tatinome naručju jer me vodio u lokomotivu i pokazivao mi kako se vozi. Dok sam bio mali, svaki put

smo na more putovali vlakom. Tata je imao veliki popust, pa je to bilo logično. Znam sve od šinobusa do električnog vlaka, čak sam s tatom u Zagrebu jedanput bio i u onome Titovu Plavom vlaku, i to dok je Tito još bio živ!

### / **Koliko danas putujete željeznicom?**

/ Puno rjeđe, jer su autoceste istisnule promet željeznicom i vlakovi su danas obično sporiji od automobila, iako se to sad popravlja. Ipak, na relaciji Koprivnica – Zagreb u vlaku sam jedanput ili dvaput mjesečno, jer je to najbrži način putovanja na toj relaciji. S vlakom ste iz Zagreba do Koprivnice za 50 minuta, a s autom za sat i dvadeset ili sat i pol. Doduše, kašnjenja vlakova jesu problem, ali razlog su godine neulaganja u željezničku infrastrukturu i zapostavljanje željeznice. Željezničari se jako trude, poznajem dobro te ljude, ali dok ne bude ozbiljnijeg ulaganja države ili možda novca iz Europske unije, željeznica će imati probleme. Osim nametanja raznih kontrola i stegovnih mjera, ne vidim da se željeznici pomaže i na druge načine. Možda nisam dovoljno informiran, ali bojim se da sam blizu istine.

### / **Koje su prednosti željeznice?**

/ Nakon elektrifikacije naših pruga željeznica je ekološki jedan od najprihvatljivijih oblika prijevoza. Osim toga, putovanje je puno sigurnije i opuštenije kad ne voziš auto, nego si samo putnik u vlaku. Kod nas bi još trebalo ubrzati vlakove i sve bi sjelo na svoje mjesto.

### / **Vaši profesionalni angažmani najviše su vezani uz kajkavski izričaj?**

/ Da, ključni su moja fascinacija kajkavštinom i ljubav prema njoj. Kad nema tko postaviti neku kajkavsku dramu ili operu, to obično napravim ja. Kad treba napisati neku pjesmu o sjeverozapadnoj Hrvatskoj, obično je napišem ja, kad treba glumiti na kajkavskom ... Zato ispada da sam toliko polivalentan!

### / **Je li kajkavski u Hrvatskoj zapostavljen, posebno među širom publikom – u popularnoj glazbi, današnjim TV-serijama, medijima?**

/ Brojni su pomaci, osobito u Varaždinu i ponegdje u Zagrebu. Važno je reći da se kajkavski mora sam profilirati i izvan okvira ruralnoga i folklornoga. To je na plećima nekih umjetnika. Srećom, ima ljudi koji na tome marljivo rade. Recimo, Adalbert Turner Juci priprema nešto sasvim novo, nekoliko novih stvari su napravili i neki sastavi poput onog Miroslava Evčića.

Kajkavski se bolje od svih hrvatskih govora snašao u tiskanom knjižgama, ako gledamo broj objavljenih knjiga. Izvršno funkcionira i u predstavama. Gotovo sve predstave Histriona su na kajkavskome, dosta ih je i u »Komediji«, a ima ih i u drugim zagrebačkim kazalištima. Imamo više od četrdeset kajkavskih rječnika, a u pripremi su, koliko ja znam, još tri.

### / **U čemu je onda problem?**

/ U medijima, osobito na nacionalnim televizijama, stanje je lošije. Razlozi su brojni. Ne mislim da je netko namjerno protiv kajkavskog. Urednici jednostavno uglavnom dolaze iz krajeva kojima je kajkavski stran, pa zbog vlastitog nerazumijevanja, iako u Zagrebu žive dugi niz godina, misle da ne postoji publika za to. A danas se sve mjeri profitom. No oni uporno zaboravljaju da gotovo milijun i pol ljudi u Hrvatskoj govori kajkavski, a dva milijuna s njim je u doticaju – znači, polovina Lijepe naše. Ali dok im to dođe »do pameti«, proći će još neko vrijeme. Ipak, ja sam optimist.

Stručno društvo željezničkih radnika

## Redarstveno ravnateljstvo zabranilo osnivanje

**Zbog sumnje da su pojedini osnivači simpatizeri komunističkog pokreta, godine 1940. Redarstveno ravnateljstvo Banovine Hrvatske nije dozvolilo osnivanje Stručnog društva željezničkih radnika Banovine Hrvatske.**

Osnivačka skupština Stručnog društva željezničkih radnika Banovine Hrvatske održana je 4. svibnja 1940. u prostorijama Stručnog društva vlakopravnog osoblja Banovine Hrvatske u Gajevoj ulici u Zagrebu. Otvorio ju je predsjednik Društva Dragutin Holetić zaključkom da je udovoljeno svim zakonskim uvjetima za njezino održavanje te da je prisutno 27 osoba. Nakon čitanja pravila Društva, Skupština ih je jednoglasno prihvatila. Predsjednik je za članove Kandidacijskog odbora predložio Grgu Grah(k)alića, Franju Čuljaka i Remu Debeuca, što je također bilo jednoglasno prihvaćeno. Kandidacijski odbor predložio je članove Upravnog i Nadzornog odbora, koji su također jednoglasno prihvaćeni. U Upravni odbor ušli su bravar Mijo Bušić kao predsjednik, stolar Rudo Hudika kao potpredsjednik, mehaničar Drago Holetić, pokostar (lakirer) Grga Grakalić, kovač Ivan Žeppek, stolar Slavko Čerovečki i ljevač Ivan Slugić. Zamjenici Upravnog odbora bili su Rafael Višnjić, Remo Debeuc i Ivan Rotter. U Nadzorni odbor ušli su bravar Nikola Lipak, modelist Velimir Hesky, tokar Antun Petrović, bravar Dragutin Sontaki i stolar Blaž Sviben. Zamjenici Nadzornog odbora bili su bravari Ivan Kovačić i Milan Pribeg.

Prema Pravilima Stručnog društva željezničkih radnika Banovine Hrvatske od 19. lipnja 1940., djelokrug Društva protezao se na područje Banovine Hrvatske, a sjedište mu je bilo u Zagrebu. Društvo je bilo staleška, stručna, nepolitička organizacija željezničkih radnika i umirovljenika, čija je svrha bila stručni odgoj članova, rad na poboljšanju moralnih, gospodarskih i socijalnih interesa članova, davanje pomoći i zaštita njihovih zakonom i propisima zajamčenih prava, kao i rad na poboljšanju radnih i materijalnih prilika članova. U postizanju ciljeva Društvo se služilo svim zakonitim sredstvima i prema potrebi surađivalo je s ostalim stručnim željezničkim organizacijama. Imovinu Društva činili su upisnina i redovita članarina, darovi, prihodi od zabava i društvenih priredaba, društvene pokretne i nepokretne imovine te eventualni društveni fondovi, kamate i prihodi od društvene imovine. Članom Društva mogao je postati svaki aktivni ili umirovljeni radnik čije je ponašanje jamčilo da neće štetiti interesima i ugledu Društva. Tijela Društva bila su Glavna skupština (redovita i izvanredna), Upravni odbor (predsjednik, potpredsjednik, pet odbornika i dva zamjenika), Nadzorni odbor (pet članova i dva zamjenika), pododbori, povjereništva i Časni sud.

U cilju organizacije članova i rješavanja lokalnih pitanja Društvo je u svakome mjestu u kojemu je imalo najmanje 20 redovitih članova moglo postaviti pododbor koji je bio podređen Upravnome odboru. Upravu pododbora činili su predsjednik, potpredsjednik i pet odbornika. Rad pododbora nadzirao je i kontrolirao Upravni odbor, a blagajničko poslovanje Nadzorni odbor. Povjerenike je postavljao Upravni odbor u svim mjestima gdje je to smatrao potrebnim te je ujedno određivao područje na koje se protezao njihov djelokrug. Pečat Uprave Društva imao je oblik kruga u čijoj se sredini nalazio krilati točak i natpis: »Uprava stručnog društva željezničkih radnika Banovine Hrvatske«.



Osnivači Društva predložili su 19. lipnja 1940. Banskoj vlasti Banovine Hrvatske da odobri Pravila Društva, no Politički otsjek Redarstvenog ravnateljstva u Zagrebu dostavio je 9. srpnja 1940. Odjelu za unutarnje poslove Banske vlasti Banovine Hrvatske osobne podatke osnivača Društva, od kojih su neki bili evidentirani kod njih. Mijo Bušić je prema spisu Državnih željeznica u Zagrebu pov. br. 499/1930. bio sumnjiv odnosno povezivalo ga se s udruženjima čija je propaganda bila komunistička i koja je unosila nezadovoljstvo među radnike. Sviben Blaž bio je evidentiran zbog iste stvari kao i Mijo Bušić, a Nikola Lipak je 1. ožujka 1936. na skupštini Radničkog esperantskog društva izabran za člana Upravnog odbora toga društva. Zbog toga je Redarstveno ravnateljstvo u Zagrebu 30. srpnja 1940. poslalo svoje mišljenje Banskoj vlasti Banovine Hrvatske prema kojemu je tražilo zabranu osnivanja Društva.

Zbog prijave Drage Holetića i ostalih iz Zagreba kao osnivača Društva, a na temelju čl. 4 Zakona o udruženjima, zborovima i dogovorima iz 1931., Banska vlast Banovine Hrvatske u Zagrebu donijela je 29. kolovoza 1940. odluku da se zabrani osnivanje Stručnog društva željezničkih radnika Banovine Hrvatske u Zagrebu. Kao razlog navedeno je to da osnivači ne jamče da bi udruženje razvijalo svoj rad u smjeru postizanja zadataka označenih u Pravilima Društva te da se ne bi bavilo radom koji bi prelazio djelokrug predviđen u Pravilima.

Promocija knjige »Samoborček«

## Sjećanje na slavni brend

**U Klubu Hrvatskog društva željezničkih inženjera u četvrtak 16. listopada održana je promocija knjige dr. sc. Siniše Lajnerta »Samoborček«, koja je ovoga ljeta izišla u zajedničkoj nakladi HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture.**



Tomislav Prpić, Siniša Lajnert i Alojz Brkić na promociji knjige "Samoborček"

O knjizi u kojoj je prikazan povijesni razvitak uskotračne željeznice između Zagreba i Samobora govorili su jedan od recenzenata dr. sc. Alojz Brkić, urednik Branimir Butković i autor dr. Lajnert. Otvarajući promociju, predsjednik Hrvatskog društva željezničkih inženjera mr. Tomislav Prpić naglasio je da je prigradski vlak »Samoborček« u svoje vrijeme bio važna željeznička robna marka te se vrijednim povijesnim činjenicama ukoričenim u knjigu obnavlja sjećanje na njegove slavne dane.

Govoreći o knjizi, recenzent dr. Brkić pohvalio je tu, već četvrtu autorovu knjigu na temu povijesti nekog segmenta željeznice te je zatražio daljnju potporu svih onih koji odlučuju o njegovim već spremnim ostalim knjigama jer »vrijeme prolazi, na internetu možemo naći svašta, ali knjige ipak ostaju kao trajni dokument«. Dr. Lajnert poimence je zahvalio svima koji su mu pomogli u traženju dokumenata i fotografija kao izvora za pisanje ove knjige koja je po njegovim riječima tek poticaj za daljnja istraživanja. Naime, još goleme količine dokumentacije o toj vicinalnoj željeznici postoje u arhivima od Budimpešte preko Beograda i Zagreba do Samobora.

Knjiga je podijeljena u 13 poglavlja u kojemu je obrađeno svako pojedino razdoblje samoborske željeznice, ovisno o tome u kojoj je organizacijskoj formi djelovala, a objavljeno je i četrdesetak fotografija raznih autora.

U galeriji »U predvorju«

## »To volim«

**»To volim« naziv je izložbe postavljene u galeriji »U predvorju«. Autorica radova je članica Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Zagreb Dragica Križan – Biba. To je njezina druga samostalna izložba.**

Autorica se predstavila sa 25 radova u tehnici ulja na platnu, s cvjetnim motivima i motivima krajobraza, među kojima dominira parnjača.

Dragica Križan – Biba rođena je u Ivanjoj Reci. Željeznička je umirovljenica koja uz svoje svakodnevne obveze pronalazi vremena za pisanje pjesama i slikanje. Tehnika slikanja uljem na platnu njezin je omiljeni likovni izraz kroz koji pokazuje raskoš kolorita kojim vlada. Motivi njezinih slika su krajolici, mrtva priroda, cvijeće i željeznički motivi, osobito stare parnjače. U želji da svoje likovno znanje što više obogati, sklonosti drugim tehnikama i eksperimentiranju Biba je usavršavala na Otvorenome učilištu u Zagrebu, kao i u Centru za likovni odgoj grada Zagreba na Rokovu perivoju u klasi profesrice Vjere Lalin. Kao članica Udruge sudjelovala je na svim većim skupnim izložbama od Dubrovnika preko Zagreba, Roča, Siska, Slavenskog Broda, Knina, Vinkovaca do Zadra i Otočca, kao i na žiriranim izložbama u organizaciji Hrvatskog sabora kulture u Petrinji, Karlovcu, Križevcima i Kutini te FISAIC-a odnosno Međunarodne

/ Piše: Tanja Horvat  
/ Foto: Dragutin Staničić



federacije željezničarskih kulturnih i intelektualnih društava u Francuskoj, Češkoj, Švicarskoj i Poljskoj. Surađuje i s drugim likovnim udrugama, a sudionica je i mnogih likovnih kolonija.

Uz mnogobrojne goste, otvorenje izložbe uveličali su Sanja Kozlica i Bibin suprug, željeznički umirovljenik i poznati zagrebački kantautor i šansonjer Stjepan Križan – Štef. On je na usnoj harmonici i gitari odsvirao nekoliko svojih pjesama.

Izložba Dragice Križan može se razgledati do 7. studenoga 2014.

HKUD »Željezničar« Osijek

## Amerikanci u Osijeku

**Koncert održan 19. listopada u osječkome HNK-u u povodu 45. obljetnice karijere Stjepana Jeršeka – Štefa bio je izvrsna prezentacija i najava velikog koncerta HKUD-a »Željezničar« Osijek kojim će Društvo obilježiti Dan grada Osijeka.**



Članovi ansambla ispred katedrale u gradu Angra do Heroísmo

Tijekom trosatnoga koncerta nastupili su i mnogobrojni gosti među kojima su bili i bivši članovi HKUD-a »Željezničar« Miroslav Škoro, Vlatka Kopic Tena i Božica Nikolin. HKUD »Željezničar« izveo je četiri točke i ponudio pjevačku pratnju tijekom koncerta, a nastupili su i polaznici tamburaške škole Društva pod vodstvom Franje Slavka Batoreka.

Prošlu sezonu Društvo je završilo turnejom po portugalskoj Azori, otočju sa 70.000 stanovnika koje se nalazi na sredini Atlantskog oceana. Na turneji je bilo četrdeset članova. Predsjednik HKUD-a Marko Brekalo iznimno je zadovoljan turnejom.

/ Na turneji smo bili od 8. do 21. kolovoza. Avionom smo putovali do Lisabona, a potom smo nastavili put do otoka koji se nalazi na pola puta između Europe i Amerike. Našim je članovima to bila jedinstvena prilika da otputuju u uistinu egzotičan kraj zemaljske kugle. Dojmovi su izvanredni. Prezadovoljni smo i mi, i naši domaćini. Čak su nam ponudili da izaberemo neko od hrvatskih društava za gostovanje na Azorima – sažeo je svoje dojmove Brekalo.

Već tradicionalno u Osijeku je gostovao Andor Vegh, profesor na glazbenoj akademiji u Pečuhu, koji je od 10. do 12. listopada održao tečaj sviranja na tradicijskim instrumentima – gajdama, ljerici i frulici. Posredstvom Turističke zajednice Osijeka realizirano je i gostovanje predstavnika američkih folklornih skupina. Kada se spomenu folklor i Amerika, prva asocijacija su skupine koje čine članovi podrijetlom iz Hrvatske. U ovome slučaju radilo se o »pravim« Amerikancima koji su izrazili želju da nauče hrvatske pjesme i plesove. Osim što će ih podučiti plesovima i pjesmama, HKUD »Željezničar« iz Osijeka organizirat će zajednički koncert.

Wiener Wiesen Fest 2014.

/ Piše: Bruno Polansky  
/ Foto: Bruno Polansky

## Nastup Gradskog puhačkog orkestra HŽ-a Varaždin

**Wiener Wiesen je najveći austrijski tradicionalni folklorni festival. Ove godine Hrvatsku je na festivalu predstavio Gradski puhački orkestar Hrvatskih željeznica Varaždin.**



U 18 dana, od 25. rujna do 12. listopada, na Carskoj livadi u bečkom Prateru pod pokroviteljstvom gradonačelnika Beča dr. Michael Häupla prikazani su austrijska tradicija, autohtona glazba i veličanstveni kostimi »dirdln«. To je četvrto izdanje festivala, a ove je godine okupio više od 250.000 posjetitelja. Svaki peti posjetitelj bio je gost iz inozemstva. Festival je održan u tri šatora i na četiri tzv. pašnjaka (prostor uređen u seoskome stilu).

Svaki dan predstavila se druga austrijska regija, a dva dana bila su predviđena za zemlje bivše krune – jedan za Češku, Slovačku i Mađarsku, a drugi za Sloveniju i Hrvatsku. Sloveniju su predstavili Poštanski orkestar »Maribor« i Limena glazba »Mengeš«. Gradskome puhačkom orkestru Hrvatskih željeznica Varaždin pripala je čast predstaviti Hr-



vatsku. Pozdravni govor održao je veleposlanik Hrvatske u Beču Gordan Bakota.

Nakon kraćeg mimohoda i predstavljanja svih orkestara uslijedili su nastupi orkestara po šatorima. Gradski puhački orkestar Hrvatskih željeznica Varaždin na čelu s dirigentom Darkom Navojem izveo je dvosatni zabavni program.

Osim uživati u glazbi, posjetitelji su mogli kušati i specijalitete iz Istre kao što su vino, pršut, sir i riba.

Iz Ogulina

## »Šetnja« virtualne izložbe

**Dana 12. rujna, povodom obilježavanja Dana Grada Ogulina, u predvorju Gradske sportske dvorane u Ogulinu postavljeno je 15 panoa sa fotografijama i tekstovima koji posjetitelje uvode u virtualnu izložbu »Pruga Prvoga svjetskoga rata«.**



Dva panoa posvećena su graditelju pruga ing. Nikoli Turkalju, nekoliko ih je posvećeno samoj gradnji pruge koja se izvodila u dvije faze, jedna prikazuje lokomotivu serije br. 51-148 koja je vozila tijekom Prvoga svjetskoga rata, a na jednoj se vidi ogulinski krajolik s Klekom u pozadini. Budući da su izloženi panoi pobudili zanimanje mještana Ogulina, odlučeno je da će biti premješteni u putničku čekaonicu u kolodvoru Ogulin. Tamo su bili postavljeni od 17. rujna do 22. listopada kada su premješteni u prostorije Gimnazije Bernardina Frankopana u Ogulinu. Izloženi panoi dobro su se uklopili u prostor uz izložene učeničke radove. Učenicima su u sklopu kratkog predavanja predstavljeni sadržaj i važnost virtualne izložbe, koja će poslužiti kao edukativni materijal za nastavu povijesti o početku i prvoj polovini 20. stoljeća.

Pri postavljanju izložbe na objema lokacijama zaposlenicima Hrvatskoga željezničkog muzeja svojom susretljivošću pomogli su Milan Salopek, pomoćnik direktora Prometnog sektora Regionalne jedinice HŽI Zapad, te zaposlenici kolodvora Ogulin, osobito šef kolodvora Ogulin Vedranko Brozović i njegov pomoćnik Milan Neralić te zaposlenici Gimnazije Bernardina Frankopana na čelu s ravnateljicom Višnjom Lipošćak i pedagoginjom Sanjom Dubić.

Virtualna izložba može se pogledati na linku <http://muzej.hzinfra.hr/virtual>.

## »Vlak je uvijek brži«

/ Piše: Vlatka Škorić

**Dana 23. i 24. listopada akcija »Vlak je uvijek brži« provedena je u osnovnim školama u Koški i Đurđenovcu te na prijelazu Velimirovac.**

U sklopu akcije održana su predavanja za osnovnoškolce u Osnovnoj školi Ivane Brlić Mažuranić u Koški te Osnovnoj školi Josipa Jurja Strossmayera u Đurđenovcu, a predstavnici HŽ Infrastrukture i MUP-a te gradonačelnik Našica Krešimir Žganjer razgovarali su s vozačima cestovnih vozila na željezničko-cestovnome prijelazu Velimirovac pokraj Našica.

Tijekom susreta s vozačima cestovnih vozila na ŽCP-u Velimirovac posebna pozornost dana je podatku o više od 500 polomljenih polubranika godišnje. Naime, unatoč tome što se s godinama broj nesreća kao i broj poginulih na ŽCP-ima smanjuje, godišnje se polomi između 500 i 600 polubranika, što uzrokuje milijunsku materijalnu štetu.

Osim vozačima, kao primarnoj ciljnoj skupini akcije, HŽ Infrastruktura obraća se i djeci osnovnoškolskog uzrasta. Tako su u osnovnim školama u Koški i Đurđenovcu održane radionice s učenicima.

Učenici nižih razreda upoznati su s komparativnim prednostima željeznice, željezničkim zanimanjima ali i s opasnostima koje vrebaju pri prelaženju preko pruge ili igranju uz prugu. S učenicima starijeg uzrasta održane su debatne radionice na temu opasnosti koje prijete uz željezničku prugu i vandalizma u javnim prostorima, osobito u željezničkim kolodvorima i stajalištima, te opasnostima zbog nošenja slušalica tijekom kretanja u prometu. Zbog slušalica u ušima samo ove godine poginulo je troje mladih ljudi.

U Osječko-baranjskoj županiji nalazi se 139 željezničko-cestovnih prijelaza. U prvih devet mjeseci 2014. na njima su se dogodile dvije nesreće u kojima je jedna osoba stradala smrtno. U naletima cestovnih vozila na spuštene polubranike u istome su razdoblju u Županiji polubranici/branici bili lomljeni 37 puta. Na prijelazu Velimirovac od 2010. nisu zabilježene nesreće, ali je zabilježeno 10 lomova branika.

HŽ Infrastruktura ulaže vrlo velike napore kako bi modernizirala osiguranje na što više željezničko-cestovnih prijelaza i time ipak povećala razinu sigurnosti svih sudionika u prometu na križanjima željezničkih pruga i cesta. Ove godine planira se dodatnim uređajima s polubranicima i svjetlosno-zvučnom signalizacijom osigurati oko 20 ŽCP-a u vrijednosti 20 milijuna kuna.

Maslenica u Novgorodu

## Karneval na ruski način

**Svi znaju za slikovite karnevale diljem zapadne Europe i Južne Amerike, no puno je manje poznata istočna, pravoslavna verzija oprostaja sa zimom – Maslenica. Riječ je o ponajprije ruskome prazniku, no prisutan je i kod ostalih Istočnih Slavena.**

se slavio kraj zime i početak proljeća te novoga agrarnog ciklusa. Sama riječ »Maslenica« označivala je pogansko mitološko biće koje je personificiralo smrt, mrak i zimu, a utjelovljuje ju slamnata lutka odjevena u žensku odjeću. Simboličko poništenje Maslenice posljednji dan festivala kulminacija je proslave: lutka se ritualno spaljuje na lomači, a preostali pepeo sahranjuje se u snijeg, kako



Taj sinkretični praznik ujedinjuje pogansku i kršćansku tradiciju, a slavi se posljednji tjedan prije Velikog posta, dakle u kasnu zimu, pa je analogan tradiciji karnevala na katoličkome Zapadu. Praznik počinje tjedan dana prije Velikog posta, u nedjelju, i to je posljednji dan kada se, prema pravoslavnoj tradiciji, još smije jesti meso. Naime, za pravoslavne vjernike zabrana jedenja mesa počinje već prije posta, pa se tjedan Maslenice naziva *mjasopustnaja nedelja*, tj. tjedan bez mesa. Nakon posljednjega mesnog obroka, preostale dane tog tjedna jedu se mliječni proizvodi, riba i naročito palačinke (*blini* na ruskom), koje su zaštitni znak festivala i zbog kojih se Maslenica zove i Tjedan palačinki. Palačinke simboliziraju sunce – one su okrugle, žute i tople poput sunca. Simbolika sunca ujedno je podsjetnik na poganske korijene Maslenice, koja izvorno potječe iz slavenske mitologije, gdje je predstavljala festival sunca kojim

bi oplodio zemlju. Često je uz Maslenicu spaljivan i drveni kotač, simbol sunca, što daje naslutiti da je ta proslava bila povezana i s proljetnom ravnodnevicom, što je tipično za poganske praznike jer su svi narodi u pretkršćanskome razdoblju na neki način obilježavali dolazak proljeća.

Taj posljednji dan festivala zove se i Nedjelja opraštanja jer je običaj moliti oprostaj od onih kojima ste nešto skrivali. Prema tradiciji, ljudi se naklone jedan drugome i izgovore: »Bog će ti oprostiti«. Time počinje i Veliki post kada su osim mesa zabranjeni i mliječni proizvodi, riba, vino i maslinovo ulje. Sljedeći dan zove se Čisti ponedjeljak (za razliku od katoličke Čiste srijede), jer su svi priznali svoje grijeha, zatražili oprost i tako počeli Veliki post očišćeni od grijeha. Budući da Maslenica označuje proljetnu obnovu, rast i prokreaciju u prirodi, nastao je niz običaja koji slave i ljudsku prokreaciju. Tako je u stara vremena bio običaj stavljati na kušnju brakove mladih parova, pa je zajednica javno raspravljala o njima i zahtijevala da parovi javno iskazuju ljubav. Samci koji se nisu uspjeli vjenčati javno su ismijavani. Plodnost i vitalnost slavili su se magičnim ritualima, borbom šakama, glasnim pjevanjem te natjecanjima u vožnji saonicama. U nekim je regijama svaki dan Maslenice bio posvećen jednoj aktivnosti: jedan dan sanjkanju, drugi posjećivanju rodbine, treći posjećivanju kumova, četvrti igrama i natjecanjima, peti gurbanima i slično. Dio tih običaja održao se i danas.

Budući da je Maslenica tjedan pripreme za post, jede se mnogo delikatesa kao što su *baranke* (posebna vrsta slatke pite), razne vrste riba, kavijar i posebni čajevi. Ipak, tijekom Maslenice tipično jelo su palačinke, spravljene od tada još uvijek dozvoljenih jaja i mlijeka. U tome razdoblju palačinke su prisutne na svakome koraku – restorani izvjesu natpise s posebnom ponudom palačinki punjenih slatkim dodatcima, voćem, maslacom, vrhnjem, kavijarom, gljivama, jese-trom i drugim maštovitim sastojcima. Jedan lanac brze hrane reklamira se tako da mušterijama obećaje još jednu besplatnu porciju





palačinki u slučaju da ne budu posluženi u roku od sedam minuta. S obzirom na to da početak posta znači i odricanje od tuluma, popularne glazbe, plesa i svih ostalih oblika svjetovne zabave, Maslenica je posljednja prilika za uživanje u tim društvenim aktivnostima. Tako se tijekom Maslenice plešu plesovi, osobito kola, pjevaju *častuške* (vesele pjesme), izvode lutkarske predstave, klaunovi i *skomoroki* (histrioni) izvode humoristične predstave, a oživljava se i stara tradicija *balagana* (tipično ruski kazališni žanr koji kombinira elemente *commedie dell'arte* i francuske ulične predstave, a izvodile su ga putujuće trupe po gradskim trgovima). Uz sve to, postoji ritual maškara i prerašavanja, baš kao tijekom karnevala.



Za sovjetske vlasti Maslenica se, kao i ostali vjerski praznici, nije slavila službeno, što ne znači da se unutar četiri zida nije obilježavala, makar kao prilika da se ispeku palačinke s najrazličitijim delikatesnim dodatcima. Nakon raspada SSSR-a obnovljen je običaj velikih javnih proslava, osobito na posljednji dan Maslenice. U velikim gradovima ta se proslava organizira na više mjesta u gradu, uglavnom u velikim parkovima. U Velikom Novgorodu, jednom od najstarijih ruskih gradova, proslava se održava u muzeju *Vitoslavlici*, muzeju na otvorenome s tradicijskom drvenom arhitekturom, gdje rustikalna atmosfera doprinosi oživljavanju starih vremena, a ikonografijom proslave dominira sveprisutan poganski motiv sunca. Na svakome se koraku može naići na razna događanja tipična za Maslenicu – ples, pjesmu, lutkarske predstave, grudanje, sanjkanje, borbe jastucima, natjecanja u bacanju čizama u dalj i ostala zabavna nadmetanja u kojima sudjeluju i djeca i odrasli. Na kraju se kreće prema mjestu gdje se na lomači spaljuje Maslenica. Masa okruži tzv. stratište, Maslenica počne gorjeti, a ljudi u plamen bacaju i slamnate lutke koje su sami izradili kako bi spalili ne samo zimu nego i sve loše iz prošle godine i kako bi u novu godinu zakoračili očišćeni od loših utjecaja. Naime, po poganskome shvaćanju, godina počinje s proljećem. Dok plamen još tinja, okupljeni se spontano primaju u kolo i plešu oko zgarišta.

Tako završava taj slikoviti festival, još nedovoljno poznat na Zapadu, možda zato jer je Rusija u veljači i ožujku još prehladna za većinu turista. Malo je nedostajalo da Maslenice ne bude u današnjem obliku jer je Pravoslavna crkva dugo pokušala potisnuti taj izvorno poganski praznik, no na kraju je morala popustiti i integrirati ga u pravoslavnu tradiciju. Tako su Rusi, uz još neke Istočne Slavene, jedini u Europi očuvali drevni festival sunca i u kršćanskome periodu, ne skrivajući njegovu pogansku sastavnicu, a Maslenica je postala jedan od simbola ruske kulture.



Sportski susreti mađarskih i hrvatskih željezničara

## Prednost domaćeg terena

**Mađarski i hrvatski željezničari su Dan Hrvatskih željeznica već tradicionalno obilježili sportskim susretima i druženjem. Ove godine susreti su održani 4. listopada u Cretu Bizovačkom.**



Sportski susreti u povodu Dana Hrvatskih željeznica, hrvatskih željezničara i njihovih mađarskih kolega održavaju se od 1998. godine. Na početku riječ je bila o nogometnim susretima pograničnih kolod-

vora Magyarboly i Beli Manastir. S vremenom su se na susretima počeli okupljati i željezničari iz Vinkovaca, Zagreba i Osijeka.

Na susretima nogomet igraju prometnici, čistači vagona, manevristi, kondukteri, putnički blagajnici, pregledači vagona, referenti i drugi. Organizatori očekuju da će se uskoro formirati i ekipa šefova. Iako u ovakvim prigodama rezultat nije najvažniji, treba spomenuti

da su hrvatski željezničari bili bolji od mađarskih kolega te da su pobijedili rezultatom 12 : 4. Na susretima se okupilo oko 70 sudionika, a kao gosti stigli su i željeznički umirovljenici te predstavnici Regionalne jedinice HŽ Putničkog prijevoza te sindikata hrvatskih željezničara.

Ove godine druženju se priključila legenda Nogometnog kluba »Osijek«, reprezentativac bivše Jugoslavije, a potom trener Ivica Grnja koji je prve nogometne korake naučio u ugašenome NK-u »Željezničar« iz Osijeka. On je mađarskim predstavnicima podijelio prigodne darove. Željezničare iz Mađarske predvodila je šefica pograničnoga kolodvora Magyarboly i zaljubljenica u nogomet Hajni. Sve susrete sude žene koje su položile sudački ispit, a ujedno su zaposlenice Mađarskih državnih željeznica.

Održavanje susreta potpomogli su Sindikat strojovođa Hrvatske, Sindikat hrvatskih željezničara, Sindikat željezničara Hrvatske i UBIDR HŽ.

Istra

## Planinarska staza »Sakomanov put«

**Planinarska staza u Istri od vrha Žbevnica u Hrvatskoj do vrha Golič u Sloveniji, u duljini od oko pet kilometara, od 18. listopada nosi naziv »Sakomanov put«.**

Josip Sakoman, željezničar u mirovini i planinar, u 85. je godini života dobio svoju stazu. U znak zahvale za osnivanje Istarskoga planinarskog puta 1976. te aktivno održavanje planinarskih staza i promicanje planinarstva u Istri, Istarski planinarski savez je u suradnji s Obalnim planinarskim društvom Koper donio odluku o imenovanju staze njegovim imenom.

Kao član PD »Željezničar« iz Zagreba Josip Sakoman je od 1971. radio na osnivanju Istarskoga planinarskog puta te je skrbio o njemu do 1998. kada zbog bolesti i poodmakle dobi više nije bio u mogućnosti aktivno se baviti planinarstvom. Tada Istarski planinarski put prelazi u nadležnost Istarskoga planinarskog saveza koji je nastavio brigu o toj i svim drugim planinarskim stazama u Istri.

Zajedno s brojnim prijateljima, Josip Sakoman je na poziv Istarskog planinarskog saveza, osobno prisustvovao svečanom otvorenju staze. Na vrhu Žbevnice, 1014 m visokom vrhu Čičarije s hrvatske strane i vrhu Golič sa slovenske strane staza »Sakomanov put«

/ Piše: Siniša Sakoman

/ Foto: Siniša Sakoman



istodobno je otvorena 18. listopada u nazočnosti Josipa Sakomana i oko 150 planinara iz Istre i okolnih krajeva.

Ovom prilikom, u ime Josipa Sakomana, želimo zahvaliti svim sudionicima proslave otvorenja planinarskog puta, svim planinarima Istre kojima prvenstveno zahvaljujemo na samoj inicijativi i ukazanoj časti na imenovanju puta, kao i na izuzetno organiziranoj proslavi.

/ Novi glavni kolodvor u Beču



