

STANKO KOVAČ, dipl. ing. građ. (1940. -2012.)

PRIPREMIO:
Branko Nadilo

Kažu da nije moguće ispričati priču o životu čovjeka, jer je život veći i od najveće priče. A ta je priča u ovom slučaju vrlo jezgrovita i tužna: u ponedjeljak, 23. srpnja 2012., u 72. godini preminuo je Stanko Kovač, dipl. ing. građ., autor modela financiranja i građenja autocesta u Republici Hrvatskoj.

Još je kao mladi inženjer od 1970. do 1973. godine rukovodio gradnjom treće dionice autoceste Zagreb – Karlovac od Lazine do Karlovca, a u mandatu predsjednika Uprave *Hrvatskih autocesta* (2001.-2004.) osmislio je i ostvario najintenzivniji program građenja autocesta odnosno najveći infrastrukturni projekt u tom dijelu Europe. Bio je iznimno cijenjen stručnjak u svim područjima svoga djelovanja, a za sobom je ostavio trajan i neizbrisiv trag.

Stanko Kovač rođen je 2. listopada 1940. u Prelogu, a u Bjelovaru je proveo djetinjstvo te završio osnovno i srednje školovanje. Želja za stjecanjem akademskog obrazovanja odvela ga je u Zagreb, gdje je upisao studij i diplomirao na Građevinskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu 1965. godine.

Nakon završetka studija zaposlio se u velikome zagrebačkome građevinskom poduzeću *Hidroelektri* gdje je kroz 32 godine rada prošao sve stupnjeve stručnog usavršavanja od pripreme i organizacije građenja, vođenja građenja pa sve do najvišeg ranga – generalnog direktora i potom predsjednika uprave. Jedanaest je godina bio voditelj građenja na gradilištima u zemlji i inozemstvu, pa će zauvijek ostati upamćen prema nekim iznimnim graditeljskim dostignućima.

Tako je 1969. upravljao izvedbom zemljanih radova za HE *Orlovac*, visokotlačnom derivacijskom hidroelektranom s instaliranom snagom od 237 MW, smještenoj pokraj sela Rude u Sinjskoj



krajini. Ta hidroelektrana predstavlja cjelovit hidroenergetski sustav čija se osnovna zamisao temelji na gradnji akumulacijskih bazena i retencije, reguliranih vodotoka i dovodnih kanalskih sustava. Sve to služi za prihvaćanje, izravnane i transport voda na Livanjsko polje, ali i energetske iskorištavanje na konstruktivnom padu od približno 380 m između Livanjskog i Sinjskog polja. U razdoblju od 1968. do 1972. izgrađene su sve planirane građevine središnjeg područja Livanjskog polja s akumulacijom Buško Blato i svi sadržaji derivacijskog sustava s čvorom strojarnice u Rudi. HE *Orlovac* koristi vodu umjetnog jezera Buško Blato preko kompenzacijskog bazena Lipa u Livanjskom polju u Bosni i Hercegovini, desetak kilometara južno od Livna. Bazen i umjetno jezero međusobno su povezani reverzibilnim kanalom koji omogućuje prebacivanje vode u oba smjera, gravitacijski ili crpnom stanicom Buško Blato.

Ing. Stanko Kovač vodio je 1974. radove rekonstrukcija i proširenja uzletno-sletne staze aerodroma *Pleso* u Zagrebu, a time je zagrebačka zračna luka svrstana u najvišu klasu međunarodnih

zračnih luka. U rekordnom je roku od 50 dana ostvaren projekt velikih razmjera i visoke kvalitete, a pritom je postojeća staza (duga 2862,4 m) ojačana i produžena za 390 m. Bio je posebno zadužen za gradnju novih i ojačanje postojećih spojnica te opremanje cijelog kompleksa navigacijskim uređajima, a *Hidroelektra* je bila zadužena za polovicu cijelog projekta.

U Alžiru je od 1981. do 1985. upravljao građenjem složene nasute brane *Sidi Yacoub* u kanjonu rijeke El Ardjem. Brana je s nepropusnom glinenom jezgrom imala zapreminu od 3.690.000 m³ i visinu od 94 m. Akumulacija od 280 milijuna m³ vode služi za navodnjavanje i opskrbu područja oko grada Ech Cheliff. Djelovanje se sustava ostvaruje kosim zahvatom vode s četiri odvojena ulaza na različitim visinama, temeljnim ispuustom i preljevnom građevinom. Preljevna je građevina bunarskog tipa i kapaciteta 1700 m³/sek i vodi velike vodene valove kroz poseban tunnelski otvor dug 350 m. Bio je izveden i tunel dug 444 m koji je tijekom građenja služio za privremenu derivaciju rijeke, a potom je kroz njega na nizvodnu stranu brane proveden čelični cjevovod zahvata vode i temeljnog ispusta. Upravljanje se regulacijskim, pomoćnim i sigurnosnim zatvaračima zahvata vode i temeljnog ispusta obavlja uz pomoć središnjega upravljačkog sustava.

Od 1988. u svojstvu glavnog inženjera koordinirao je radove na gradnji aerodroma *Boufarik* u Alžiru, a investitor je bilo alžirsko Ministarstvo obrane. Rekonstruirana je postojeća vojna zračna luka četrdesetak kilometara udaljena od glavnog grada Alžira. U radove su bili uključeni uzletno-sletna staza, instalacije i prateće građevine, poput kontrolnog tornja, vodotornja, rezervoara raznih namjena, trafostanice i sl., a bile

su dojmivije količine glavnih radova pa je iskopano 1.450.000 m³ te ugrađeno 898.000 m³ nasipa, 420.000 m³ tampona, 176.000 m³ cementne stabilizacije, 267.000 m³ betona i 52.000 tona asfalta.

U *Hidroelektri* je obnašao razne stručne upravljačke dužnosti: vodio je Sektor za ponude i ugovaranje i Sektor pripreme rada (1987.-1989.), a bio je pomoćnik tehničkog direktora i tehnički direktor (1989.-1993.). Rad je u *Hidroelektri* zaključio na mjestu generalnog direktora i predsjednika uprave u razdoblju od 1993. do 1997. Potom je 1998. prešao u građevinsku tvrtku *Konstruktor-inženjering* d.d. na mjesto direktora predstavništva u Zagrebu gdje je radio do 2000. godine.

Za pomoćnika ministra za kapitalne investicije u Ministarstvu za javne radove, obnovu i graditeljstvo imenovan je 2000. Na tom je položaju bio aktivno uključen u osmišljavanje novog modela organizacije i financiranja javnih cesta te programa građenja 450 kilometara novih autocesta u razdoblju od 2001. do 2005. koje su hrvatska Vlada i Sabor prihvatili početkom 2001. godine. Vlada Republike Hrvatske nakon provedenoga javnog natječaja, u rujnu 2001.

imenovala je ing. Stanka Kovača predsjednikom Uprave Hrvatskih autocesta. Svojim je suradnicima tada često govorio: "Moja je funkcija u poduzeću da bdijem nad kapitalom hrvatske države." U srpnju 2003. predsjednik Republike Hrvatske Stjepan Mesić odlikovao je Stanka Kovača Redom Danice hrvatske s likom Blaža Lorkovića u znak priznanja za uspješnu realizaciju programa gradnje autocesta.

U razdoblju od 2005. do 2011. bio je predsjednik uprave *Coninga* d.d. iz Varaždina.

Stanko Kovač, dipl. ing. građ., bio je suvremeni voditelj i menadžer koji svoja stajališta nije nametao autoritetom položaja, već snagom znanja i argumenata. Bio je pažljiv slušatelj i još bolji govornik. Svoja je gledišta iznosio i oblikovao na inženjerski način, a stajališta je obrazlagao argumentirano poput pravnika. Često su se od njega zahtijevala trenutačna rješenja i odluke "na prečac". Tome nikada nije podlegao i uvijek je znao stati i razmisliti te razmotriti i raspraviti sve suprotstavljene argumente, pa tek potom odlučiti. Ukratko, bio je vođa kakvog se samo može poželjati. Upravo je zbog svega toga Stanko Kovač 2003. od Hrvatskog udruženja

menadžera *Croma* primio nagradu za najuspješnijega menadžera godine u kategoriji javnih poduzeća.

Uz sve je svoje opsežne poslove i obveze bio i zastupnik u prvome demokratski izabranom Hrvatskom saboru od 1990. do 1992. godine.

Inženjer Stanko Kovač bio je samozatajan na neki svoj poseban način. Jednostavno nije volio pompu i raskoš i uvijek je izbjegavao tzv. "svjetla reflektora i crvene tepihe". Do posljednjeg je dana imao silnu volju za stvaranjem. Volio je svoj posao i bio vječiti optimist.

Kolege, suradnici i prijatelji koji su imali sreću pratiti ga na dijelovima njegova životnog puta, zauvijek će ga pamtit i prema brojnim stručnim dostignućima, ali ponajprije kao divnog čovjeka te pozdanoga i iskrenog prijatelja. Cijela će ga Hrvatska pamtit i po onome što je sažeto izrečeno u naslovu jednoga od novinskih nekrologa: "Preminuo Stanko Kovač bez kojeg ne bi bilo autocesta."

I na kraju valja još navesti zaključna stajališta autora toga istog članka: "Dok se vozite kroz tunele, preko vijadukata i mostova, na trenutak se sjetite Stanka." To je zaista najmanje što je zaslužio za sve ono što je obavio i što je svima nama ostavio.