

ŽELJEZNIČAR

BROJ 887 || LISTOPAD 2019.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Poslovni forum o riječkom željezničkom pravcu

4

EU FONDOVI

Do kraja godine pokusni rad na poddionici Vrbovec – Križevci

12

KOLODVORI

Novo lice kolodvora u Sisku

14



Kolodvor Sisak
FOTO: Branimir Butković

IZDOJENO

AKTUALNOSTI

4

Poslovni forum o riječkom željezničkom pravcu

EU FONDOVI

12

Do kraja godine pokusni rad na poddionici Vrbovec – Križevci

KOLODVORI

14

Novo lice kolodvora u Sisku

INTERVJU

16

Važna radionica u sastavu Pružnih građevina

ZANIMLJIVOSTI

21

»Miniatur Wunderland« - najveća maketa na svijetu

ZANIMLJIVOSTI

24

Putovanje vlakom u Toskanu

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Branimir Butković

ADRESA UREDNIŠTVA:

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

NAKLADA: 1800 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u listopadu održan je niz foruma i konferencija s tematikom vezanom uz aktualno stanje i budućnost željeznice u Hrvatskoj. U Rijeci je povodom 150. obljetnice gradnje pruge Rijeka – Karlovac održan forum »Perspektive južnih vrata Europe«. Na njemu su sudjelovali svi subjekti važni za razvoj riječkoga pravca te je još jednom istaknuta njegova važnost. To je potvrdio i resorni ministar Oleg Butković, koji je istaknuo fokusiranost Vlade na izgradnju tzv. nizinske pruge. Pritom se govorilo i o aktualnim projektima koji su na toj dionici u različitim fazama provedbe te o izvorima financiranja koji će omogućiti njezinu izgradnju.

O strateškim ciljevima razvoja hrvatske željezničke infrastrukture prema europskim standardima govorilo se i na hrvatsko-španjolskome gospodarskom forumu, čija je svrha bila razmjena iskustava između dviju zemalja vezanih uz razvoj prometnoga sektora. Sudionici Foruma predstavili su trenutno stanje prometne infrastrukture te ciljeve i planove za razvoj željeznica i luka u Hrvatskoj i Španjolskoj.

Budući da Hrvatska većinu ključnih projekata modernizacije svoje željezničke mreže provodi uz pomoć bespovratnih sredstava iz EU-ovih fondova, zanimljivo je čuti kako to rade i s kojim se izazovima susreću i druge zemlje članice Europske unije. Tako je u listopadu u sklopu studijskoga posjeta HŽ Infrastruktura ugostila kolege iz bugarskih željeznica s kojima je tijekom dvodnevnoga druženja razmijenila brojna korisna iskustva po pitanju provedbe projekata sufinanciranih EU-ovim sredstvima. Tom prigodom predstavnici obiju tvrtki obišli su gradilište pruge Zaprešić – Zabok, gdje radovi s početkom studenoga ulaze u novu fazu te se ukida neprekidni zatvor pruge koji je trajao sedam mjeseci.

U listopadu smo obišli i gradilište pruge između Dugog Sela i Križevaca, gdje je vidljiv napredak te se očekuje kako bi do kraja godine bili završeni radovi na poddionici između Križevaca i Vrbovca.

U ovome broju »Željezničara« prikazujemo i novi izgled sisačkoga kolodvora, gdje su završeni gotovo svi radovi. Zaista lijepa slika koju bi voljeli vidjeti i na brojnim drugim našim kolodvorima i stajalištima.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



POSLOVNI FORUM O RIJEČKOM ŽELJEZNIČKOM PRAVCU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić



Nikola Ljuban



Oleg Butković

HGK-Županijska komora Rijeka pod pokroviteljstvom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i u suradnji s Primorsko-goranskom županijom, Gradom Rijeka, Lučkom upravom Rijeka, HŽ Infrastrukturuom, HŽ Cargom, HŽ Putničkim prijevozom, Hrvatskim društvom željezničkih inženjera i tvrtkom Manšped organizirala je u Pomorskom i povijesnom muzeju u Rijeci 1. listopada te u vlaku između Rijeka i Zagreba 2. listopada poslovni forum „Perspektive južnih vrata Europe“. Forum je organiziran u povodu 150. godišnjice početka gradnje pruge Karlovac – Rijeka. Cilj Foruma bio je omogućiti uvid u situaciju u željezničkome prometu i u razvoj suvremene željezničke infrastrukture kao logističke kapilare luke Rijeka.

Otvorenju događanja prisustvovali su predstavnici lokalnih, regionalnih i državnih vlasti, predvođeni ministrom mora, prometa i infrastrukture Olegom Butkovićem, primorsko-goranskim županom Zlatkom Komadinom, gradonačelnikom Rijeke Vojkom Obersnelom te potpredsjednicom HGK-a Mirjanom Čagalj. Na događanju su bili i predsjednici uprava HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza Gordan Žurga i Željko Ukić, ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa i čelni ljudi lučkih i privatnih željezničkih teretnih prijevoznika, dekan Fakulteta prometnih znanosti dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić te niz drugih znanstvenika i gospodarstvenika. Forumu su prisustvovali i članovi Uprave HŽ Infrastrukture Krunoslav Papić i Nikola Lju-

ban. Ljuban je i u pozdravnome govoru i u prezentaciji u sklopu okrugloga stola prezentirao sve aktualne željezničke projekte i, među ostalim, rekao:

„Od Jurdana do Botova ne postoji dionica koja nije u nekoj fazi natječaja za projektiranje ili radove, ili u fazi projektiranja, ili u fazi radova. Trenutačno su u tijeku radovi na Brajdici, Zagrebačkome pristaništu i na dionici Dugo Selo – Križevci, u tijeku je natječaj za radove za dionicu Križevci – državna granica, a do kraja godine očekujemo otvaranje natječaja za radove na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac. U fazi projektiranja jest dionica Škrlevo – Rijeka – Jurdani, u natječaju za projektiranje su dvije dionice između Karlovca i

Škrljeva kao i studija zagrebačkoga čvorišta, koja će jednom zauvijek odrediti kako ono treba izgledati.

Ministar Butković istaknuo je važnost izgradnje nizinske pruge u cilju razvoja riječke luke, koja bi na taj način, kao i drugim ulaganjima, trebala vratiti status jedne od vodećih luka na Jadranu. Ponovno je spomenuo mogućnost da se u slučaju eventualnoga nedostatka europskoga novca pruga gradi i po modelu koncesije, za što su zainteresirane tvrtke iz Kine.

U željezničku mrežu, najvećim dijelom nizinsku prugu, Hrvatska će do 2030. uložiti tri i pol milijarde eura. Prepoznala je to i Europska unija, koja je Rijeku uvrstila u mrežu glavnih europskih TEN-T prometnih koridora te već sada u znatnome postotku sufinancira projekte na tome pravcu. – rekao je Butković.

Potpredsjednica HGK-a Mirjana Čagalj rekla je to da HGK već godinama u suradnji s Fakultetom prometnih znanosti i Savezom za željeznicu organizira slične panele na kojima promovira prednosti željezničkoga prometa i upozorava na potrebu ulaganja

u željeznicu.

Tijekom prvoga dana Foruma sudionici okrugloga stola „Prostorni planovi i željeznička povezanost – temelj razvoja i konkurentnosti“ upoznati su s povijesnim razvojem željeznice u Rijeci te s današnjom situacijom u području željezničke infrastrukture i prijevoza. Ugledni hrvatski i strani stručnjaci raspravljali su o potencijalima riječkoga prometnog pravca, o svim okolnostima koje su priječile da se ostvari njegov puni potencijal te o perspektivi južnih vrata Europe. Vodila se vrlo zanimljiva rasprava o prometnome planiranju, problematizirala se potreba izgradnje nove pruge i modernizacije postojeće, govorilo se o investicijama u željezničku i prometnu infrastrukturu, o analizi kapaciteta riječke pruge, prometnim strategijama i o međunarodnome povezivanju prometa.

I drugi dan Foruma bio je vrlo zanimljiv. Presentacija i paneli održani su u novome elektromotornom vlaku, koji je izgradila tvrtka Končar, na relaciji između Rijeke i Zagreba. Prije panela Dorijan Celcer predstavio je programe projekta „Rijeka 2020. – Europska prijestolnica kulture“. Tijekom

prvoga panela „Prometna infrastruktura i povezanost logističkih centara“ Tomislav Mihotić, državni tajnik u MMPI-u, govorio je o željezničkim i lučkim projektima, željezničke projekte na riječkome prometnom pravcu predstavio je Marko Car iz HŽ Infrastrukture, dok je Ivan Jakšić, pomoćnik ravnatelja Lučke uprave Rijeka, izrazio zadovoljstvo svime što željeznica radi kako bi omogućila kvalitetnije željezničke veze prema luci Rijeka. Kristijan Solina iz HAKOM-a sa zadovoljstvom je iznio podatke o 20-postotnom godišnjem rastu opsega teretnoga prijevoza kojemu je doprinijelo i deset novih prijevoznika, od kojih osam vozi na hrvatskim prugama. Najavio je i da postoji interes novih prijevoznika u putničkome prijevozu, koji čekaju da se on u Hrvatskoj liberalizira, no za to treba još puno raditi na uređenju stajališta i kolodvora kako bi se pripremili za primjerenu uslugu.

U sklopu drugoga panela „Perspektive južnih vrata Europe i novi europski put“ Ognian Zlatev, novi voditelj Predstavništva Europske komisije u Hrvatskoj, je rekao da EK podržava razvoj luka u sjevernome Jadranu, a Rijeka se nalazi u „srcu“ sjevernoga Jadrana. Njezini su potencijali puno veći od Trsta i Kopra jer su obje luke na 80 posto iskorištenosti kapaciteta, dok je Rijeka tek na 50 posto. Zlatev je dodao da Europa „poentira na željeznicu“, da novac nije u pitanju te da je u pitanju samo kvaliteta projekta koji se nude na financiranje.

Vidoje Vujić, predsjednik HGK-Županijske komore Rijeka, izrazio je zadovoljstvo time što su na jednome mjestu uspjeli okupiti sve dionike na riječkome prometnom pravcu kako bi jedni drugima pomogli da uspješno rade svoj posao na zadovoljstvo korisnika i društva općenito. Zaključci s Foruma bit će objavljeni na mrežnim stranicama HGK-Županijske komore Rijeka.



Marko Car

NOVO POGLAVLJE U RAZVOJU LUKE RIJEKA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić



Potpisivanje Sporazuma o suradnji na obnovi pruge Lupoglav – Raša i uspostavi željezničkog prometa do Luke Bršica

U vlaku između Rijeke i Zagreba 2. listopada 2019. potpisan je Sporazum o suradnji na obnovi pruge Lupoglav – Raša i uspostavi željezničkog prometa do Luke Bršica.

Tijekom drugoga dana Poslovnog foruma „Perspektive južnih vrata Europe“ i vožnje posebnoga vlaka između Rijeke i Zagreba Nikola Ljuban, član Uprave HŽ Infrastrukture, i Zorka Beganović, zamjenica ravnatelja i pomoćnica ravnatelja za financije i EU Fondove Lučke uprave Rijeka, potpisali su Sporazum o suradnji na aktivnostima vezanim za obnovu pruge L2013 Lupoglav – Raša i uspostavu prometa do Luke Bršica. Tim sporazumom dvije strane uspostavljaju suradnju na pripremnim aktiv-



nostima u cilju prijave/apliciranja na natječaje za sufinanciranje projekta obnove pruge Lupoglav – Raša. Predviđeni su zajednička izrada analize i istraživanja projekta, izrada projektnoga zadatka za studiju izvodljivosti, priprema dokumentacije i prijavnoga obrasca za prijavu usluge izrade studije izvodljivosti za sufinancira-

nje iz fondova Europske unije, provođenje postupka javne nabave za izradu studije izvodljivosti u slučaju uspješne prijave te ostali poslovi vezani uz projekt.

U roku od 15 dana oformit će se i zajedničko operativno tijelo za provedbu, nadziranje i koordiniranje tih aktivnosti. Troškove svih tih aktivnosti HŽI i LUR dijelit će popola. Beganović je potpisivanje Sporazuma ocijenila kao novo poglavlje u razvoju luke Rijeka. Naime, Bršica je sastavni dio luke Rijeka, sa znatnim kapacitetima za prekrcaj stoke i drva, dok je Nikola Ljuban rekao to da će HŽ Infrastruktura iskoristi dosadašnje iskustvo vlastitih stručnjaka u pripremi još jednoga projekta koji će predložiti za sufinanciranje iz EU-ovih fondova.

ODRŽAN HRVATSKO-ŠPANJOLSKI GOSPODARSKI FORUM

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Alenka Ožbolt

U sljedećem petogodišnjem razdoblju (2019. – 2023.) HŽ Infrastrukturu očekuju investicije u vrijednosti preko 9,3 milijardi kuna, od čega se 59 posto odnosi na projekte sufinancirane iz EU-a. Radi se na velikim i složenim kapitalnim projekatima čija priprema a kasnije i provedba traje po nekoliko godina. Krajnji cilj HŽ Infrastrukture jest revitalizacija cijele željezničke mreže u skladu s europskim standardima.

Želimo povećati kapacitet pruga, podići brzinu prometovanja te podići razinu sigurnosti. – rekao je Marko Z. Žubrinić, član Uprave HŽ Infrastrukture, sudjelujući u utorak 1. listopada na hrvatsko-španjolskom gospodarskom forumu »Hrvatska i Španjolska, poveznica između Europe i Sredozemlja« u organizaciji Hrvatske gospodarske komore i Veleposlanstva Kraljevine Španjolske u RH.

Na željezničkoj mreži u Hrvatskoj fokus je na dvama glavnima koridorima, koridoru RH1, od granice sa Slovenijom preko Zagreba do granice sa Srbijom, te na koridoru RH2, od granice s Mađarskom preko Zagreba do Rijeke. U skladu s tim provodimo niz projekata sufinanciranih iz fondova EU-a, kredita komercijalnih i razvojnih banaka te iz vlastitih sredstava, dodao je Žubrinić. Istaknuo je da je jedan od prioriteta u Strategiji prometnog razvoja 2017.–2030., koju je Vlada RH usvojila u kolovozu 2017., izgradnja nizinske pruge. Osvrnuo se i na dosadašnju dobru suradnju sa španjolskim ADIF-om s kojim su Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i HŽ Infrastruktura prije dvije godine potpisali i Memorandum o razumijevanju.

Cilj Foruma bila je razmjena iskustava između dviju zemalja vezanih uz razvoj prometnog sektora. Sudionici Foruma predstavili su trenutačno stanje prometne infrastrukture te ciljeve i planove za razvoj željeznica i luka u Hrvatskoj i Španjolskoj.



Član Uprave HŽI-a Marko Z. Žubrinić

NA ŽELJEZNIČKOJ MREŽI U HRVATSKOJ FOKUS JE NA DVAMA GLAVNIMA KORIDORIMA, KORIDORU RH1, OD GRANICE SA SLOVENIJOM PREKO ZAGREBA DO GRANICE SA SRBIJOM, TE NA KORIDORU RH2, OD GRANICE S MAĐARSKOM PREKO ZAGREBA DO RIJEKE. U SKLADU S TIM PROVODIMO NIZ PROJEKATA SUFINANCIRANIH IZ FONDOVA EU-A, KREDITA KOMERCIJALNIH I RAZVOJNIH BANAKA TE IZ VLASTITIH SREDSTAVA, DODAO JE ŽUBRINIĆ.

Javier Serra iz španjolske vladine agencije za poticanje ulaganja ICEX rekao je kako smatra da Hrvatska, kao i Španjolska, mora povezati svoje luke sustavom željeznica, a potom ih povezati i s ostatkom Europe.

U ime Ministarstva mora, prometa i infrastrukture na Forumu su sudjelovali Danijel Krakić, načelnik Sektora željezničkog i intermodalnog prometa, i Damir Šošarić, načelnik Sektora za pripremu poziva i praćenje provedbe projekata. Iz Ministarstva regionalnog razvoja i fondova EU-a na Forumu je sudjelovao Damir Tomasović, načelnik Sektora za pripremu i provedbu projekata u područjima energetike, klimat-

skih promjena, zaštite okoliša te prometne infrastrukture i mobilnosti. Sudionici su istaknuli važnost Mediteranskog koridora i izgradnje pruge od Rijeke do mađarske granice.

U sklopu Foruma održali su se i poslovni susreti na kojima su predstavnici Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova te Sektora za održavanje HŽ Infrastrukture razmijenili znanja i iskustva s predstavnicima španjolskih tvrtki i institucija iz prometnog sektora. Zaključak je bio da gospodarska povezanost Hrvatske i Španjolske zadnjih godina jača, a željeznica je jedan od sektora koji, svakako, nudi priliku za suradnju.

ODRŽANA KONFERENCIJA »ŽELJEZNIČKI PROJEKTI U HRVATSKOJ«

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Dean Lalić, Vedran Brkić

U organizaciji Austrijskog ureda za vanjsku trgovinu te Hrvatskog društva željezničkih inženjera 3. listopada održana je konferencija »Željeznički projekti u Hrvatskoj«.

Konferencija je nastojala povezati hrvatska i austrijska poduzeća željezničke industrije, koja imaju ambiciju sudjelovati u modernizaciji hrvatskoga željezničkog sustava. Svoja rješenja, proizvode i usluge predstavilo je petnaestak hrvatskih i austrijskih poduzeća među kojima su Končar Elektroindustrija, King ICT, Elektrokem, Siemens Mobility, Strabag, Kontron Transportation Austria, Thales, Voestalpine i drugi. Prije predstavljanja tvrtki, a nakon uvodnih riječi predstavnika Austrij-

skog ureda za vanjsku trgovinu, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te Hrvatskog društva inženjera (HDŽI), održana su uvodna izlaganja dekana Fakulteta prometnih znanosti Tomislava Mlinarića, direktora Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova HŽ Infrastrukture Mirka Franovića te Tomislava Prpića u ime HDŽI-a.

U svojem izlaganju Franović je istaknuo to kako se pozitivne promjene vezane uz obnovu naše željezničke mreže događaju, no s obzirom na dugotrajnost i zahtjevnost projekata, za sada još nisu toliko vidljive. Pritom je u prezentaciji prikazao brojne projekte sufinancirane iz EU-ovih fondova koji su u različitim fazama izvedbe, od projektiranja do radova, a težište je

na onima koji se nalaze na hrvatskome dijelu Mediteranskog koridora. No, kako je rekao, dok se oni ne provedu, HŽ Infrastruktura istodobno ulaže sredstva u obnovu postojeće riječke pruge kako bi se riješio problem uskih grla i povećala njezina protočnost.

Nakon izlaganja uslijedilo je predstavljanje 16 austrijskih i hrvatskih tvrtki koje su prezentirale svoj rad te razne inovativne proizvode i tehnologije iz područja željezničke industrije.

Na kraju je organiziran i obilazak gradilišta projekta modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok, gdje su se predstavnici tvrtki koje su sudjelovale na konferenciji u kolodvoru Novi Dvori i Zabok upoznali s načinom i dinamikom radova.



Mirko Franović



U obilasku radova u kolodvoru Zabok



Završni radovi na kolodvorskoj zgradi u Velikom Trgovišću



Početkom listopada položena je kolosiječna rešetka duž čitave dionice

OBILJEŽEN DAN SVIH SVETIH

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Povodom Dana svih svetih, dana 29. listopada na zagrebačkome groblju Mirogoju predstavnici Udruge branitelja i invalida Domovinskog rata Hrvatskih željeznica te članovi uprava željezničkih društava zapalili su svijeće i položili vijence kod središnjeg križa, na grobovima poginulih željezničara u Domovinskom ratu te na grobnicu poginulima u tragičnoj željezničkoj nesreći na zagrebačkome Glavnom kolodvoru 1974. godine.

Nakon mise u crkvi Presvetog Srca Isusovog svi okupljeni uputili su se na groblje Mirogoj. U ime UBIDR HŽ-a vijence je položio predsjednik Siniša Mastelić, u ime HŽ Infrastrukture članovi Uprave Nikola Ljuban i Krunoslav Papić, u ime HŽ Carga Heidi Mazija, ravnateljica ureda Uprave, a u ime HŽ Putničkog prijevoza član Uprave Damir Rubčić.

Istoga dana predstavnici devetnaest podružnica UBIDR HŽ-a položili su vijence i zapalili svijeće na grobljima širom Hrvatske u znak sjećanja na 213 poginulih željezničara u Domovinskom ratu.



Kod središnjeg križa



Članovi UBIDR HŽ-a

PROMOCIJA KATALOGA »VINKOVAČKA ŽELJEZNIČKA ZBIRKA HRVATSKOG ŽELJEZNIČKOG MUZEJA«

PIŠE: Renata Veličan
FOTO: HŽI

Povodom Dana europske baštine, koji su ove godine u organizaciji Ministarstva kulture RH organizirani pod zajedničkom temom »Umjetnost i zabava: baština u središtu pozornosti«, i Dana Hrvatskih željeznica 5. listopada 2019. u prostorijama Gradske knjižnice i čitaonice Vinkovci održana je promocija kataloga »Vinkovačka željeznička zbirka Hrvatskog željezničkog muzeja« autorice Tamare Štefanac.

U prijateljskome okružju i ugodnoj atmosferi na promociji Kataloga prisutnim zaljubljenicima u željeznicu i željezničku kulturnu baštinu s nekoliko pozdravnih riječi obratili su se Vedrana Lugić, ravnateljica Gradske knjižnice i čitaonice Vinkovci, i Krunoslav Papić, član Uprave HŽ Infrastrukture. U ime Hrvatskog željezničkog muzeja promociji su prisustvovala Janka Fučić i Renata Veličan te Pavo Božičević. O Vinkovačkoj željezničkoj zbirci i Katalogu govorila je Renata Veličan, istaknuvši nekoliko povijesnih činjenica o nastanku i razvoju Vinkovaca kao grada koji s dolaskom željeznice postaje i važno željezničko prometno čvorište. Istaknuta je i posebna ljubav između grada Vinkovaca, njegovih željezničara i željeznice. Ljubav je iskazna zbirkom predmeta postavljenih u izložbenome prostoru stalne izložbe »Životopis vinkovačkoga prometnog čvorišta«. Zahvaljujući ljubavi, entuzijazmu te osjećaju za čuvanje i očuvanje predmeta kojima se željezničari svakodnevno koriste pri obavljanju svojih radnih zadaća, nastala je zbirka koja danas broji 386 predmeta. Svaki od tih predmeta, pod kojima se podrazumijevaju i vrijedna arhivska građa te gradivo, u Katalogu je obrađen stručno i znanstveno.

Umirovljenik Pavo Božičević cijeli je svoj radni vijek posvetio željeznici, a zahvaljujući posebnome osjećaju odgovornosti i poštovanja te neraskidivoj ljubavi, željeznica je postala njegovom životnom opsesijom. U svojem izlaganju, posebno emo-



Krunoslav Papić, Renata Veličan, Janka Fučić, Pavo Božičević

tivno, Božičević je istaknuo to kako je zbirka nastajala od 1993. do danas, iako je ideja o nastajanju zbirke i starija. Daljnja opstojnost sakupljenih i sačuvanih predmeta i njihov put do muzejske zbirke osiguran je darovnim ugovorom koji su HŽ Infrastruktura i Klub umirovljenika HŽ-a Vinkovci sklopili 2011. godine. Njime je Klub željezničkih umirovljenika HŽ-a Vinkovci darovao prikupljenu građu Hrvatskom željezničkom muzeju u trajno vlasništvo, a Hrvatski željeznički muzej ima obvezu trajno je izložiti u željezničkome kolodvoru Vinkovci, što se i dogodilo 16. rujna 2011. Predmeti zbirke mogu se vidjeti u izložbenome prostoru nekadašnje čekaonice drugoga razreda vinkovačkoga željezničkog kolodvora. Autorica koncepcije izložbe i izložbenoga postava je Tamara Štefanac, dok je autorica svih teks-

tova Helena Bunijevac. Katalog »Vinkovačka željeznička zbirka Hrvatskog željezničkog muzeja« omogućuje dostupnost predmeta iz zbirke na drugačiji način – predmet zbirke susreće se na papiru, u tiskanome obliku, upoznaje se čitanjem o njemu, nema fizičke prisutnosti predmeta u prostoru. Digitalizacijom zbirke predmet se upoznaje »klikom«, novim načinom komunikacije 21. stoljeća. Njezina posebnost i jedinstvenost je i u tome što je to jedina željeznička zbirka dostupna na platformi Topoteka te se može pogledati na poveznici <https://crorailways.topoteka.net>. Svi zainteresirani za katalog »Vinkovačka željeznička zbirka Hrvatskog željezničkog muzeja« mogu se obratiti Hrvatskom željezničkom muzeju pozivom na broj 01/3782-862 ili putem e-adresa janka.fucic@hzinfra.hr ili renata.velican@hzinfra.hr



Vinkovčani su sa zanimanjem popratili promociju Kataloga

PREDSTAVNICI BUGARSKIH ŽELJEZNICA U POSJETU HŽ INFRASTRUKTURI



PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Branimir Butković, Natalija Grozina

U sklopu studijskoga posjeta predstavnici bugarskoga upravitelja željezničkom infrastrukturom NRIC-a i konzultantske tvrtke BCO 22. i 23. listopada boravili su u Zagrebu, gdje ih je ugostila HŽ Infrastruktura s kojom su razmijenili iskustva iz područja EU-ovih fondova, odnosno provedbe projekata sufinanciranih EU-ovim sredstvima.

Prvoga dana posjeta u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture održan je cjelodnevni sastanak na kojemu su uz goste iz Bugarske sudjelovali predstavnici Sektora za razvoj pripremu i provedbu investicija i EU fondova HŽI-a, i to zamjenica direktora za EU fondove Dragana Drobac, voditelji projekata sufinanciranih europskim sredstvima Tihomir Lažeta (Dugo Selo – Križevci), Danijela Kosty (Zaprešić – Zabok), Dražen Vinšćak (Hrvatski Leskovac – Karlovac), Marko Čar (Čvor Zagreb, Lepoglavska spojnica) i Tomislav Tomić (Karlovac – Oštarije), zamjenici projekata Matea Turković (Gradec – Sveti Ivan Žabno) i Iva Orešković (Vinkovci – Vukovar) te koordinator projekata Oštarije – Knin i Knin – Split Marin Prebežić.

Nakon uvodnih prezentacija u sklopu kojih su Dragana Drobac u ime HŽI-a i Ivaylo Konstantinov u ime gostiju iz Bugarske predstavili tvrtke uslijedile su prezentacije projekata sufinanciranih EU-ovim sredstvima obiju tvrtki. Pritom je bilo zanimljivo uočiti neke različitosti u procedurama prilikom provedbe projekata, ali i dosta sličnosti koje potvrđuju koliko je zahtjevno provesti željeznički infrastrukturni projekt. Na primjer, tijekom projekta modernizacije dionice Septemvri – Plovdiv duljine 104 km u dva su navrata bankrotirale tvrtke u sklopu konzorcija koji je izvodio radove, dok su provedbu usporile i žalbe u postupcima javne nabave, što je u konačnici produljilo provedbu na desetak godina. Također je uočeno to da se dvije tvrtke susreću i sa sličnim izazovima, ali i jednom razlikom prilikom izdavanja građe-



Prvoga dana posjeta održan je cjelodnevni sastanak s kolegama iz Bugarske

vinskih dozvola. Naime, u Hrvatskoj je za izdavanje dozvola za većinu, uglavnom velikih projekata mjerodavno Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, dok za manje projekte dozvole izdaje lokalna samouprava. S druge strane, u Bugarskoj sve dozvole izdaje Ministarstvo graditeljstva, što im, kako su naveli, često zna produljiti provedbu projekta. Drugoga dana posjeta bugarski kolege

obišli su gradilište pruge Zaprešić – Zabok, gdje ih je ugostila voditeljica projekta Danijela Kosty. Tom su prigodom zajedno obišli sva četiri kolodvora na dionici: Zabok, Novi Dvori, Veliko Trgovišće i Luku, na kojima su radovi u podmakloj fazi. Gosti iz Bugarske bili su iznimno zadovoljni viđenim te su razmijenili iskustva s vodstvom projekta i na kraju zahvalili na gostoprimstvu.



U obilasku gradilišta na pruzi Zaprešić – Zabok

DO KRAJA GODINE POKUSNI RAD NA PODDIONICI VRBOVEC – KRIŽEVCI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Do kraja godine očekuje se puštanje u probni rad dvadesetak kilometara duge poddionice pruge od Vrbovca do Križevaca. Radi se pojačanim tempom i pomaci na gradilištu su vidljivi, no preostalo je još dosta posla pa su izvođači radova pred velikim izazovom.

Radovi na pruzi između Dugog Sela i Križevaca podijeljeni su u dvije poddionice. Do kraja godine očekuje se puštanje u probni rad dvadeset kilometara duge poddionice od Vrbovca do Križevaca. Između Dugog Sela i Vrbovca, odnosno na drugoj poddionici, do sada se nije radilo na pruzi, a pri prolasku vlakom tim dijelom pruge na više su mjesta vidljivi nosivi stupovi budućih nadvožnjaka.

U posljednje sam vrijeme gradilište pruge između Vrbovca i Križevaca obišao u dva navrata: prvi put sredinom srpnja i posljednji put sredinom listopada. Već na prvi pogled uočljivo je kako su na gotovo svim lokacijama radovi uznapredovali te se nazire konačni oblik budućih objekata.

Na poddionici između Vrbovca i Križevaca, koja uključuje kolodvore Vrbovec, Gradec i Križevci te novi dio pruge ispred kolodvora Vrbovec, završeni su radovi na donjemu pružnom ustroju (iskop, nasip i zaštitni sloj), dok su radovi na gornjemu pružnom ustroju (pragovi, tračnice, tucanik i skretnice) u visokome stupnju dovršeni. Na toj je poddionici dovršeno svih šest mostova, a rekonstruirana su tri. Svi željeznički propusti, odnosno njih sedamnaest, izgrađeno je ili rekonstruirano.

U stajalištima Repinec i Gradec dovršeni su građevinski radovi na izgradnji pothodnika. Svi će pothodnici u stajalištima i kolodvorima biti kvalitetno rasvijetljeni te opremljeni dizalima ili pokretnim stubama. U Repincu je postavljena čelična konstrukcija koja će nositi nadstrešnice na prvome i drugome kolosijeku. Uz drugi kolosijek izgrađen je i popločen novi peron.



Stajalište Repinec

U kolodvoru Gradec, važnome i za prugu Bjelovar – Sveti Ivan Žabno – Gradec, uz dovršeni peron s nadstrešnicom trenutačno se grade još jedan peron te pruga između tih dvaju perona. Po cijeloj dužini kolodvora postavljeni su bukobrani.

Gradilište u kolodvoru Vrbovec mirovalo je dulje vrijeme. Kada smo posljednji put obišli gradilište, najvidljiviji su bili radovi na novome peronu, gdje je kameni materijal bio nasut po cijeloj duljini. U Vrbovcu je dovršeno pola pothodnika, a izlazak i ulazak putnika bit će omogućeni s obje strane kolodvora. Uz postojeće parkiralište pokraj kolodvorske zgrade, izgradit će se i parkiralište sa suprotne strane. U kolodvorima Vrbovec i Križevci, nakon što poddionica bude puštena u promet, promet će se preseliti na udaljenije kolosijeke, a radovi će započeti na polovici pothodnika i na kolosijecima uz kolodvorsku zgradu.

U kolodvoru Križevci, između šestoga i sedmoga kolosijeka izgrađen je dugi peron i trenutačno se izvode radovi na po-

stavljenu nadstrešnice. Postojeća čelična konstrukcija izdignuta je na visinu novoga dijela nadstrešnice. Još su preostali radovi na izgradnji sedmoga kolosijeka na koji će stizati vlakovi iz smjera Bjelovara. Na toj je poddionici u cijelosti dovršen jedan nadvožnjak, a radovi na preostala četiri privode se kraju. Cestovna vozila i sada mogu prelaziti preko dvaju nadvožnjaka. Jedini podvožnjak, onaj u Prikraju, pokraj Križevaca, u velikoj je mjeri bio svojevrsna noćna mora za izvođače radova, dok danas preko njega vlakovi prolaze nemetano. Na njemu se i dalje intenzivno radi kako bi se do kraja godine omogućilo prometovanje cestovnih vozila i prelazak pješaka.

Od ukupno sedam željezničko-cestovnih prijelaza na toj poddionici ukinuto ih je pet, a do kraja godine bit će ukinuta i preostala dva. Radovi na elektroenergetskome odnosno prometno-upravljačkome i signalno-sigurnosnome podsustavu u najvećoj mjeri prate radove na građevinskom podsustavu pa je na cijeloj poddionici,



Kolodvor Gradec



Podvožnjak pokraj Križevaca



Nadvožnjak Repinec

što uključuje i polovice kolodvora Vrbovec i Križevci te cijeli kolodvor Gradec, izgrađena kontaktna mreža. Kontaktna mreža bit će završena nakon izgradnje preostalog prespoja novoga kolosijeka i spoja na područjima preostalih dvaju željezničko-cestovnih prijelaza.

Softver na prometno-upravljačkome i

signalno-sigurnosnome podsustavu ispitivan je i spreman za rad. Unutarnji pružni (APB) odnosno kolodvorski signalno-sigurnosni uređaji ugrađeni su u kolodvorima Vrbovec, Gradec i Križevci. Vanjski signalno-sigurnosni elementi ugrađuju se na otvorenoj pruzi i djelomično u kolodvorima, ovisno o dovršetku građevinskih radova. Kolodvor Gradec dovršen je u naj-

većoj mjeri i trenutačno se provode funkcionalna ispitivanja.

Do kraja godine preostala su dva mjeseca. Pomaci na gradilištima vidljivi su, no objektivno preostalo je još dosta posla za napraviti. Angažman radnika duž cijele trase budi nadu da će krajem godine vlakovi između Križevaca i Vrbovca voziti po novoj pruzi.

NOVO LICE KOLODVORA U SISKU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Radovi na rekonstrukciji željezničkoga kolodvora u Sisku privode se kraju. Potrajali su dulje nego što je to bilo prvotno planirano, no kada promet počne teći preko novoizgrađenih perona, putnici će vrlo brzo zaboraviti na sve ne- daće s kojima su se susreli tijekom rado- va. Po dovršetku remonta pruge od Grede do kolodvora Sisak svi putnici koji svako- dnevno putuju prema Zagrebu dobit će vrlo kvalitetnu uslugu vožnje vlakom.

Pri obilasku cijeloga prostora jasno je vi- dljivo kako se radovi privode kraju i da predstoji samo dotjerivanje i otklanjanje eventualnih nedostataka. Kada se malo pogleda unatrag, jasno je da se rekonstruk- cija kolodvorskoga prostora nije izvodila prema planovima investitora HŽ Infrastruk- ture.

Radovi su započeli krajem ožujka 2013. i uz ostalo obuhvatili su rekonstrukciju 1., 2. i 4. kolosijeka te uklanjanje 3. kolosi- jeka umjesto kojega je izgrađen 324 m dug otočni peron. Nakon što je cijeli taj prostor raskopan, pronađeni su važni ar- heološki nalazi iz rimskoga doba. Tada su bagere zamijenile lopate, odnosno na te-



Kolodvor Sisak

ren su izišli arheolozi te su započela istra- živanja u skladu sa zahtjevima Konzerva- torskoga odjela pri Ministarstvu kulture. Iskapanja su potrajala gotovo tri godine, a radovi su, umjesto da budu završeni za godinu dana, produljeni na šest i pol go- dina.

Danas kolodvor Sisak ima izgled dovr- šenoga objekta. Provizorni peron kod že- ljezničko-cestovnog prijelaza je uklonjen, a putnici ulaze u vlak na dijelu otočnoga perona. Na otočnome peronu izgrađena je nadstrešnica s čeličnim nosačima du- ga 150 m. Uz zgradu izgrađen je bočni pe-





ron dug 160 m s novom nadstrešnicom duž kolodvorske zgrade dugom 101 m. Osim u slučaju križanja, na taj će peron stizati vlakovi. U slučaju križanja vlakova putnici će se preusmjeravati na otočni peron. Uz pothodnik izgrađena su dizala. Nova fasada na strani prema peronu dovršena je, a ispred pojedinih prozora umjesto fasade ostavljena je cigla. Posebna atrakcija bit će i restaurirani sat koji je nekada stajao na izlazu iz vestibula na pe-

ron. Šest i pol godina sat je čuvan u uredu šefa kolodvora Zvonka Hrgetića i nakon što mu je vraćen izvorni oblik, vraćen je na staro mjesto. Na perone postavljene su nove klupe, a cijeli je prostor kvalitetno ozvučen i rasvijetljen suvremenom rasvjetom. Trenutačno se izvode radovi na uređenju prometnoga ureda.

Na pruzi od Zagreba do Grede izveden je remont i vlakovi postižu brzine do 140

km/h. Od Grede do Siska radovi na pružnome remontu nisu dovršeni i na tome se dijelu vozi sporije. U sklopu remonta toga dijela pruge u stajalištu Stupno izgrađeni su novi peroni i postavljena je nova rasvjeta.

U samome kolodvoru Sisak na panoima će biti prikazani arheološki nalazi pronađeni tijekom radova na rekonstrukciji kolodvora.



VAŽNA RADIONICA U SASTAVU PRUŽNIH GRAĐEVINA

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Poslovno područje »Mehanizacija« u sastavu Pružnih građevina jedina je radionica u Republici Hrvatskoj koja može servisirati i obavljati reviziju strateške pružne mehanizacije.

»Cijena zanata veća je nego zlata«, mudra je izreka Gaiusa Suetoniusa nastala prije devetnaest stoljeća. Danas, kada većina mladih traži »svoje mjesto pod Suncem«, i to onim gospodarskim, te odlazi raditi diljem Europske unije, u Hrvatskoj se osjeća pomanjkanje mnogih *zanatlija* neophodnih hrvatskome gospodarstvu.

Dug je put do stjecanja zvanja majstora, slično kao i u drugim poslovima, pa je svaki odlazak vrsnih majstora teško nadoknadiv. Jedino je pametnim gospodarenjem i upravljanjem moguće ublažiti negativne posljedice za domicilno gospodarstvo. Ostaje pitanje uspjeva li se u tome?

Slika znanja i iskustva svakodnevno gospodari radionicama Poslovnog područja »Mehanizacija« smještenih nadomak Zatrešića. U istim prostorijama rade inženjeri, električari, mehaničari, bravari i lakireri. Jedni pored drugih inženjeri i stari majstori, ali i mladi mehaničari. Vrijedne ruke majstora provjeravaju, testiraju i uklanjaju kvarove koji su na strojevima nastali iz raznih razloga. Strojevi se kvare te su održavanje i popravci nužnost, a onaj tko nema vlastitih majstora platit će tu uslugu od drugih. Srećom, Pružne građevine znaju i mogu popravljati i obavljati revizije na gotovo svim radnim pružnim strojevima koje je lako prepoznati po karakterističnoj žutoj boji. Mnogi od tih strojeva, od rešetala preko planirki do podbijačica, po potrebi posla voze po pojedinim prugama u Hrvatskoj, a njihova je namjena raznolika. Njima upravljaju vrijedne ruke strojara iz sastava Pružnih građevina.

Poslovno područje »Mehanizacija« posluje od 2013., a nastalo je spajanjem radne jedinice mehanizacije, tvrtke Remont i održavanje te poslova i sekcije mehaniz-



Matej Stjepan Kolman, Dragan Kalem, Marko Mojčec i Krunoslav Čelić

acije HŽ Infrastrukture. U njemu je zaposleno 132 ljudi sposobnih obavljati periodične preglede, mehaničke popravke, popravke na elektronskim sklopovima, zamjene i popravke na hidrauličkim sustavima željezničkih vozila posebne namjene te na vagonima i prikolicama posebne namjene.

Pružne građevine i Poslovno područje »Mehanizacija« održavaju i obavljaju reviziju strateške mehanizacije te su Pružne građevine jedina tvrtka u RH sposobna obavljati složene servisne poslove na uređajima i strojevima potrebnima za siguran tijek željezničkoga prometa na hrvatskim prugama. Mehanizacija je dislocirana i dijelovi Poslovnog područja nalaze se i u Splitu, Osijeku, Vinkovcima, Ogulinu, Rijeci, Koprivnici i u Zagreb Ranžirnom kolodvoru.

U razgovoru sa Svenom Čulom, direktorom Poslovnog područja »Mehanizacija«, upoznao nas je s planovima razvoja lokacije Pružnih građevina u Zatrešiću:

Objekti su završeni 1988. Tih godina planirala se izgradnja radionice za montažu i demontažu skretnica te omanje upravne zgrade, no stalo je na tome. Imamo to što imamo, planirali smo i očekujemo priliku za sanaciju velike servisne radionice, i to provedbom energetske učinkovitosti na samome objektu te zamjenom rasvjete. Poseban troškovni problem predstavlja nam održivost vlastite toplane pogonjene loživim uljem koje je kao gorivo skupo. Želimo koristiti plin kao gorivo za grijanje prostora, čime bi postigli ekološku prihvatljivost i smanjili trošak grijanja.

Obilazeći velike radionice, primjećujemo vrijedne majstore koji zaviruju u srce strojeva, odnosno u onaj dio koji sve pogoni i pomaže u kretanju tih žutih divova. Posebnu pozornost privukao nam je najveći stroj smješten u najvećoj servisnoj radionici – podbijačica Plasser i Theurer, 09-3X. Riječ je o impresivnome stroju koji služi za dizanje, podužno i poprečno niveliranje, rukanje i podbijanje kolosijeka kontinuiranim radom. Stroj je dug više od



Mjerenje eventualnih odstupanja na kotačima

29 m, a težak 90 t.

Trebalo je napraviti nekoliko tzv. penjačkih koraka kako bi se došlo na ulaznu platformu s koje put vodi u kabinu velikoga stroja opremljenu računalnom kontrolom i drugim mehaničkim uređajima.

Servisiranje i revizije ovakvih strojeva nisu nam problem. Za sve imamo obučene i sposobne majstore. – rekao nam je Dragan Kalem, poslovođa radionice i mehaničar strateške mehanizacije.



Prijenosnica

U razgovoru s mehaničarima-majstorima doznali smo da su većinom iz Kutine, Novske, Zagreba i Hrvatskog zagorja. Većina svaki dan na posao putuje vlakom kako bi tijekom radnoga dana obavljali složene i zahtjevne poslove održavanja i servisa na strojevima bez kojih bi željeznički promet mogao stati.

Danas se u održavanju pruga, remontu pruga i popravcima koristi sve više specijalnih strojeva kojima se štedi vrijeme.



Pregled zakretnih dijelova na planirki

Pružne građevine odnosno Poslovno područje »Mehanizacija« obavlja periodične preglede i po potrebi servise na svim radnim strojevima HŽ Infrastrukture, što se vidi po oznakama na strojevima koji se nalaze u servisnoj radionici ili na sporednim kolosijecima prostora Pružnih građevina u Zaprešiću. Znamo li i to da su Pružne građevine u 100-postotnome vlasništvu HŽ Infrastrukture, sve je to i logično.

Šef radionice Davor Cindrić rekao nam je to da nema nerješivoga posla kada su u pitanju servisi i popravci strateške mehanizacije i drugi popravci na raznim strojevima i alatima.

Mnogi od velikih strojeva sastoje se od tisuća raznih mehaničkih i elektronskih dijelova. Majstorima koji rade na održavanju strojeva popravci nisu problem, a uvijek su u blizini i podebele knjige s raznim uputama.

Tijekom obilaska pozornost nam je privukao »raskopani« motor jednoga od mnogih TMD-ova koji postoje u Pružnim građevinama i HŽ Infrastrukturi. U popravku motora, s alatom u rukama, zatekli smo mlađega mehaničara Mateja Stjepana Kolmana. Šef radionice Dragan Kalem rekao nam je da je riječ o mladome i vrlo nadarenome mehaničaru, ali ponajprije dobrom radniku, ocu troje djece.

Taj susret s mladim Matejom Stjepanom Kolmanom pozitivna je priča kojoj Hrvatska treba težiti u vrijeme kada se puno mladih ljudi iseljava u potrazi za boljitkom.

Može se i na ovaj način. – rekao nam je Krunoslav Čelić, majstor i mehaničar koji je mladoga Mateja Kolmana učio zanatu koji nije opisan u knjigama. I vjerujemo da može, baš kao što Poslovno područje »Mehanizacija« to pokazuje radom i sposobnošću popravljavanja i održavanja pružnih strojeva neophodnih hrvatskim željezničkim tvrtkama.

EDUKACIJOM DO PREVENCIJE NESREĆA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Odjel za korporativne komunikacije



Početkom listopada na željezničko-cestovnome prijelazu u Kanfanaru te u obližnjoj osnovnoj i područnoj školi održana je još jedna u nizu edukativno-preventivnih akcija »Vlak je uvijek brži«. Taj prijelaz na županijskoj cesti Žminj – Rovinj, osiguran polubranicama i svjetlosno-zvučnom signalizacijom, odabran je kao mjesto provođenja akcije jer je na njemu u proteklome razdoblju zabilježeno najviše lomova polubranika na prugama u Istri te se nalazi u neposrednoj blizini osnovne škole.

Od 2008. do kraja rujna ove godine na tome kanfanarskom željezničko-cestovnom prijelazu vozači cestovnih vozila su, ne poštujući prometnu signalizaciju, čak 28 puta lomili polubranike, dok je u istome razdoblju na području cijele Istre na ŽCP-ima zabilježen 81 lom polubranika.

Na upit poštuju li uvijek prometnu signalizaciju na željezničko-cestovnim prijelazima kao što je ovaj u Kanfanaru, dio zastavljenih vozača posvjedočio je o prolaznju osobnih vozila prilikom spuštanja polubranika.

Svakodnevno prolazim ovim prijelazom i osobno sam bio svjedok kada je vozač ispred mene, nakon što se rampa počela spuštati i unatoč tomu što je već radila svjetlosno-zvučna signalizacija koja je upozoravala na dolazak vlaka, pokušao brzo proći preko pruge. Vozač je krovom automobila zapeo o rampu te oštetio i rampu i svoj auto. – bilo je samo jedno od svjedočenja o nepoštivanju prometnih pravila.

Akciju HŽ Infrastrukture u svojoj općini podržao je i načelnik Općine Kanfanar Sandro Jurman:

Problem brzine i nepažnje vozača cestovnih vozila na ovoj vrlo prometnoj cesti i lomova polubranika na prijelazu pa i blizine osnovne škole kao lokalna zajednica



Tim uključen u akciju na ŽCP-u u Kanfanaru

pokušavamo riješiti tako što smo na cestu postavili uspornik neposredno ispred željezničko-cestovnoga prijelaza.

Edukativno-preventivna akcija nastavljena je u Osnovnoj školi Petra Studenca, koja se nalazi neposredno uz prugu i željezničko-cestovni prijelaz u Kanfanaru, te u Područnoj školi u obližnjim Sošićima.

»Moja mama dok vozi auto i prelazi preko pruge razgovara na mobitel sa slušalicama«, »Kad idemo autobusom u školu, svaki dan prelazimo prugu«, »Naš vozač uvijek stane s autobusom kad se upale crvena svjetla na prometnom znaku i počnu crvena svjetla na prometnom znaku i počnu žmigati«, »Da, znam da se ne smijemo igrati blizu pruge jer lopta može otići na prugu, a tata mi je rekao da ostavim loptu ako je pobjegla na cestu«, samo su neki od odgovora i komentara učenika iz Kanfanara.

Poseban problem s kojim se susreće HŽ Infrastruktura jesu krađe i vandalizam željezničke javne imovine. Primjer je nedavno renovirani željeznički kolodvor u Puli. Zato je s učenicima viših razreda osnovne



U Područnoj školi u Sošićima

škole održana radionica »Stvaraj, ne uništavaj«, u sklopu koje se mladi osvješćuju o potrebi čuvanja javne, željezničke imovine.

Većoj vidljivosti akcije »Vlak je uvijek brži« u lokalnoj zajednici doprinijeli su prisutni mediji koji su u novinarskim elektroničkim i tiskanim priložima, osim o samoj akciji, javnost informirali o ulaganjima HŽ Infrastrukture u sklopu mjera povećanja razine osiguranja i osuvremenjivanja željezničko-cestovnih prijelaza na prugama u Istri. S istarskim medijima dogovoren je nastavak suradnje na povećanju vidljivosti problema devastacije i vandalizma te potrebe čuvanja željezničke baštine.

HŽ INFRASTRUKTURA DONIJELA POLITIKU RAZNOLIKOSTI I NEDISKRIMINACIJE

PIŠE: Ružica Stanić

ILUSTRACIJA: <https://www.raznolikost.hr/>

HŽ Infrastruktura kao jedna od potpisnica Povelje o raznolikosti Hrvatska donijela je 10. listopada 2019. Politiku raznolikosti i nediskriminacije te Akcijski plan provođenja Politike raznolikosti i nediskriminacije.

Raznolikost je jedna od temeljnih vrijednosti suvremenoga društva. Zaposlenici svojim vještinama, kreativnošću i inovativnošću predstavljaju ključ uspjeha svake organizacije. U skladu s time 2017. godine HŽ Infrastruktura pristupila je Povelji o raznolikosti Hrvatska. Pristupanje toj inicijativi, čiji je nositelj u RH Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj, za organizacije potpisnice ne predstavlja samo deklarativno izjašnjenje o promicanju kulture poštivanja raznolikosti i nediskriminacije u radnoj okolini, nego i aktivno djelovanje. Stoga se od potpisnika Povelje očekuje donošenje politike o poštivanju raznolikosti, provođenje i promicanje načela raznolikosti te izvještavanje o svojim aktivnostima u tom području.

Cilj Politike raznolikosti i nediskriminacije HŽ Infrastrukture jest osigurati jednake mogućnosti svim radnicima od samog zapošljavanja putem mogućnosti profesionalnog razvoja i rasta te onemogućiti svaki oblik diskriminacije temeljem spola, dobi, spolne orijentacije, invalidnosti, etničke pripadnosti ili vjerske opredijeljenosti.

Svrha Politike raznolikosti i nediskriminacije HŽ Infrastrukture jest njegovati i promovirati ravnopravnost, raznolikost i korporativnu kulturu koja ozbiljno vrednuje i prihvaća ljude različitih osobnosti i iskustava te jednako cijeni njihov doprinos u poslovanju nudeći im i priliku za aktivno djelovanje u cilju poboljšanja radne okoline i poslovanja.

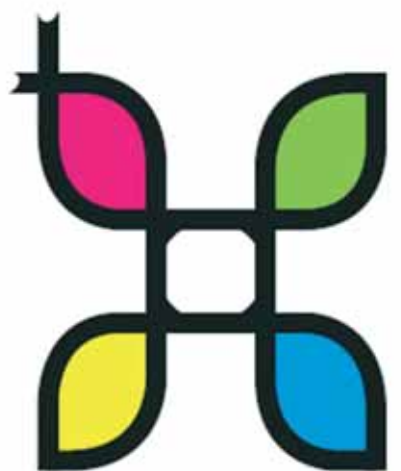
Radi ostvarenja tih ciljeva HŽ Infrastruktura obvezuje se:

- razvijati korporativnu kulturu koja ravnopravno valorizira i priznaje individualne

doprinosi svakog radnika,

- razvijati raznoliko radno okruženje poticanjem integracije zaposlenika svih profila, neovisno o spolu i spolnoj orijentaciji, rasnom ili etničkom podrijetlu, vjeri ili uvjerenju, invaliditetu, dobi i drugome,
- razvijati vještine i kompetencije menadžmenta i zaposlenika odgovornih za zapošljavanje, trening i razvoj karijera o primjeni Politike raznolikosti i nediskriminacije,
- razvijati radno okruženje koje će omogućiti inovativno razmišljanje i kreativni razvoj svakog radnika,
- njegovati stvaranje radne atmosfere bez nasilničkog ponašanja, uznemiravanja i diskriminacije te jačati mehanizme za sprečavanje takvih ponašanja,
- razvijati svijest zaposlenika o Politici raznolikosti i nediskriminacije.

Politika raznolikosti i nediskriminacije objavljena je u Službenom vjesniku br. 13/2019 te na mrežnim stranicama HŽ Infrastrukture www.hzinfra.hr u rubrici *Društvena odgovornost*.



Jednaki u raznolikosti
Equal in Diversity

POVELJA O RAZNOLIKOSTI HRVATSKA

BESPLATAN PRIJEVOZ STUDENATA SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Nastavkom suradnje HŽ Putničkog prijevoza i Splitsko-dalmatinske županije omogućen je besplatan željeznički prijevoz redovitih studenata s područja Splitsko-dalmatinske županije (SDŽ) do mjesta školovanja u RH.

Dana 16. listopada 2019. u sjedištu SDŽ-a potpisan je Ugovor o prijevoza redovitih studenata s prebivalištem na području SDŽ-a. U ime SDŽ-a Ugovor je potpisao župan Blaženko Boban, a u ime HŽ Putničkog prijevoza predsjednik Uprave Željko Ukić i član Uprave Mladen Lugarić.

Tim ugovorom redovitim studentima s prebivalištem na području SDŽ-a od 14.

listopada 2019. do 17. srpnja 2020. omogućava se besplatan željeznički prijevoz do mjesta školovanja u Hrvatskoj. Besplatan prijevoz studentima omogućuju Županija i HŽ Putnički prijevoz u jednakim omjerima od 50 %. Prijevoz studenata omogućen je u 2. razredu redovitih vlakova, a s pametnom karticom studenti će karte preuzimati na blagajnama HŽPP-a i u vlaku. Kako bi ostvarili pravo na besplatan prijevoz, studenti trebaju popuniti zahtjev za izradu pametne kartice na koju će im biti dodijeljen profil studenta SDŽ-a, uz predodređeno identifikacijskoga dokumenta iz kojeg je vidljivo prebivalište na području SDŽ-a i potvrde SDŽ-a o statusu redovitoga studenta. Cijena izrade studentskog

profila iznosi 50 kn.

Na temelju Sporazuma o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju željezničkog prometa i unaprjeđenju integriranog prijevoza putnika na području Grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije, koji je sklopljen 30. travnja 2018. u Splitu, te Ugovora o besplatnom prijevozu redovitih studenata iz 2018., ovime se nastavlja uspješna suradnja HŽ Putničkog prijevoza i Splitsko-dalmatinske županije kako bi se povećala razina mobilnosti i poboljšala kvaliteta života građana. Na temelju prošlogodišnjega ugovora redoviti studenti SDŽ-a ostvarili su 16.021 putovanje, i to 10.724 putovanja izvan SDŽ-a i 5297 putovanja unutar SDŽ-a.



Čelnici HŽ Putničkog prijevoza i Splitsko-dalmatinske županije

»MINIATUR WUNDERLAND« - NAJVEĆA MAKETA NA SVIJETU

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

U Hamburgu se na površini od čak 1500 m² nalazi najveća željeznička maketa na svijetu. Na 15,7 kilometara kolosijeka vozi 1040 modela vlakova. Broj posjetitelja toliki je da se karte moraju unaprijed rezervirati i u skladu s time planira se i proširenje izložbenoga prostora.

U jednome od povijesnih skladišta lučkoga grada Hamburga, na površini od 1500 m² nalazi se najveća maketa željeznice na svijetu. Njome upravlja Miniatur Wunderland Hamburg GmbH, a sastoji se od nekoliko cjelina na dva kata. Na nizu maketa ugrađeno je ukupno 15 715 metara željezničke pruge u mjerilu 1 : 87 kojem prometuje 1040 kompozicija modela vlakova. Idejni tvorci braća Gerrit i Frederik Braun u prosincu 2000. krenuli su ostvarivati svoj san te su u ljeto 2001. za javnost otvorili prvi postav, u sklopu kojega su izradili slikovite krajeve srednje Njemačke te dijelova Austrije. Prikazali su i kompletnu infrastrukturu grada Knuffingen, glavno-

ga grada u »zemlji čudesa« sa 6000 stanovnika, koji je smješten u blagome brdovitom predjelu s veličanstvenom planinskom panoramom u pozadini. Cijela modelarska regija Knuffingen obuhvaća 120 m². Tijekom niza godina nastajali su novi dijelovi maketa poput Hamburga, Amerike, Skandinavije, Švicarske te najnovije Italije.

Vrijedni maketari i modelari uložili su na stotine tisuća radnih sati u izradu vjernih kopija brojnih objekata i povijesnih zdanja, instalirali su brojna računala i osmislili funkcionalna rješenja, brojne interakcije, zvučne i svjetlosne efekte koji su oduševili više od 19 milijuna posjetitelja. Prema službenim informacijama, uz impresivnu količinu modela vlakova ugrađeno je 1380 signala, 4340 modela zgrada, 9250 cestovnih vozila, 389 000 LED rasvjetnih tijela, 265 000 figura, modela brodova, lučkih kapaciteta, aerodrom s 46 zrakoplova te brojni ostali elementi od kojih zastaje dah svim naraštajima. To da je to najveća maketa na svijetu potvrdio je

i Guinnessov sudac, koji je uručio potvrdu za novoosnovani svjetski rekord.

Impresivan broj posjetitelja stvara problem prilikom razgledanja postava te se karte često moraju rezervirati unaprijed. Vlasnici planiraju proširiti postav te ako se ostvare planovi, uskoro će se s druge strane rijeke dodati oko 3000 kvadratnih metara novoga prostora. Most će ga povezati s ostatkom izložbe. Planiraju se prikazati dijelovi Monaka, Velike Britanije i Francuske, a potom dijelovi Afrike ili Azije.

Maketa je za sve naraštaje otvorena 365 dana u godini, a tijekom jednoga obilaska teško je uočiti sve elemente i efekte koji se ciklički ponavljaju u vremenskim intervalima. U prostoru nalaze se restoran i suvenirnica, a postoji i mogućnost stručnoga vodstva iza kulisa, obilaska radionica te središnje postavnice iz koje se kontrolira prometovanje modela željeznice, automobila, zrakoplova i brodova.

Sva aktualna događanja mogu se pratiti na mrežnim stranicama <https://www.miniatur-wunderland.de/>.



PARNJAČA – STROJ KOJI IMA DUŠU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U mirovljeni strojovođa Stjepan Oremuš položio je tečaj za dizelsku vuču, no i danas se najradije prisjeća parnjača koje je počeo voziti tek kasnije.

Stjepan Oremuš počeo je raditi na održavanju vozila u osječkoj vuči vlakova davne 1969. S obzirom na to da je bilo puno posla, a da nije bilo dovoljno strojovođa, godine 1972. u skupini od 105 budućih strojovođa odlazi na školovanje u Kastav. Položio je ispit za strojovođu dizelske vuče i priključio se strojovođama koji su tada imali što prevoziti.

Do velike željezničke nesreće u zagrebačkome Glavnom kolodvoru 1974. strojovođe su znali voziti od 250 do 280 sati na mjesec.

Od te nesreće počelo se paziti na radno vrijeme. Bile su potrebne oko dvije godine da se sve to provede i u praksi. Opseg posla stalno je rastao, a nedostajalo je još više strojovođa i vozila. – prisjetio se Oremuš.

U osječkoj vuči vlakova radilo je 198 strojovođa i stotinu pomoćnika, a na raspolaganju su imali 60 vučnih vozila, od kojih je 50 bilo aktivno, i 30 manevarki.

Turnusi su bili po 12 sati, a nas je bilo svugdje. Vozili smo u Zagreb, Beograd, a ljeti su kninski strojovođe vozili do Ljubljane. Često smo odlazili na ispomoć u druge jedinice. Sa smjene bi nas pokoji put pokupili vlakom, a znali su po nas stizati i fičom ili kombijem. Nije bilo mobitela i čekanja na smjenu znala su potrajati po četiri sata. – opisao je.

Sedamdesetih godina prošloga stoljeća poslana je bilo sve više, no nedostajalo je lokomotiva.

Parne lokomotive vukle su vlakove do Osijeka, a istodobno je velik broj starih



Stjepan Oremuš

strojovođa otišao u mirovinu. Dizelskih lokomotiva nismo imali toliko koliko nam je trebalo i nas dvadeset strojovođa dizelske vuče krenulo je na prekvalifikaciju za strojovođe parne vuče. Svi smo položili i 1977. počeli voziti parnjače.

Parne su lokomotive drugačije iskustvo pa stari strojovođe danas o njima pričaju birajući riječi:

Mi smo počeli voziti kada je parna vuča bila na kraju svojega vijeka, no to je stroj koji ima dušu. Svoje smo lokomotive sami održavali. Kakav si bio prema lokomotivu, tako ti je ona i vraćala.

Lokomotive serija 11, 22, 33 i 51 bile su takvi strojevi koji se nisu smjeli pokvariti, a ako se to i dogodilo, kriv je bio strojovođa jer nije vodio dovoljno računa o njoj:

I na kraju, em te »skinu«, em se, što je još gore, osramotiš se pred kolegama. – komentirao je Oremuš.

Tijekom jedne smjene na relaciji između Osijeka i Vinkovaca ložač je znao izbaciti oko osam tona ugljena loše kvalitete:

Što reći kada je pola bio ugljen, a pola šećerna repa.

Gotovo ni jedan strojovođa nije sjedio tijekom vožnje na parnoj lokomotivi, a osobito teško bilo je prolaziti kroz tunele:

Strojovođe su stajali uz prozorčić, malo bi se nagnuli prema naprijed i promatrali prugu. Parnjača se cijelo vrijeme ljuljala, drmala i tresla. U početku te bilo malo strah, no s vremenom smo naučili što smije lupati, a što ne. Kada je po noći trebalo proći kroz tunel, recimo kroz Sinac na ličkoj pruzi, tada su strojovođe preko lica stavljali mokre krpe.

Stjepan Oremuš otišao je u mirovinu 2000. i ne žali. Obiteljsku tradiciju na lokomotivi nastavio je njegov sin.

Sedamdesetih i osamdesetih godina prošloga stoljeća bilo je posla. Poslije je sve stalo, pa mi nije žao. Jednostavno to više nije ono pravo. U osječkoj vuči danas su dvije lokomotive i deset makoza. – komentirao je.

Obitelj Oremuš živi pokraj Bizovca, a u potrazi za boljim životom pred Drugi svjetski rat u »bogatu Slavoniju« doselili su se iz Donje Stubice. I tamo namjeravaju ostaniti. Našega sugovornika i dalje zanimaju parne lokomotive:

Ima nas još starih strojovođa koji znamo i voljeli bismo voziti parne lokomotive. U Sloveniji je nekoliko turističkih vlakova s parnjačama. I kod nas bi to imalo smisla napraviti.

Koliko je meni poznato, u posljednjih desetak godina bilo je pokušaja da se parna lokomotiva dovede u vozno stanje. Nekadašnji HŽP imao je 1992. dvije parne lokomotive u voznome stanju, no dodatni je problem to što hrvatski propisi više ne predviđaju parnu vuču.

DOGODINE 70 IZLETA U JEDNOME DANU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Sljedeće godine HPD »Željezničar« obilježava sedamdesetu obljetnicu postojanja. Tim će povodom u jednome danu organizirati sedamdeset izleta.

Nedavno sam u ruke dobio drugi broj doista impresivnoga časopisa »Cipelcug«, koji izdaje HPD »Željezničar«. Na 180 stranica u boji, A4 formata, obrađene su sve planinarske teme i aktivnosti sekcija okupljenih u tome društvu. Sadržaj i izgled časopisa potaknuli su me na razgovor s Damiirom Filipovićem, predsjednikom HPD-a »Željezničar« i nisam pogriješio.

HPD »Željezničar« djeluje već sedamdeset godina u istim prostorijama u Trnjskoj ulici 5 u Zagrebu. U planinarskim društvima okuplja se 35 000 planinara i rekreativaca, a s 840 članova HPD »Željezničar« četvrti je po brojnosti:

Novi članovi stalno dolaze i s time smo jako zadovoljni. Naše opća škola planinarenja, speleološka škola i ljetna alpinistička škola bile su popunjene pa se na red čeka i godinu dana. Ljudi se žele obučiti za to da sigurno i kvalitetno posjećuju planine i pritom uživaju, a mi im to omogućujemo. U osnovnoj školi u Zapruđu, u sekciji »Gojzeki« okupljamo najmlađe. Za njih, roditelje te bake i djedove organiziramo izlete na kojima se okupi po 200 planinara. Osim usmene predaje ništa nam drugo i ne treba. – rekao je Filipović.

Društvo nastoji djelovati samostalno.

Organizirani smo tako da naše akcije možemo provoditi samostalno, pri čemu su naša vrata otvorena svim ljubiteljima prirode. Kako se kaže, »uzdajemo se u se i u svoje kljuse«. Ne očekujemo ničiju pomoć, možemo i sami provoditi ono što smatramo važnim. Naš su interes ljepota prirode, druženje i sigurno uživanje u ljepotama prirode. U skladu s time materijalno pomažemo naše ekspedicije. Naši speleolozi



Damir Filipović

istražuju podzemlje i, ono što je posebno važno, izrađuju dokumentaciju kako bi društvima bilo lakše. Do sada su dokumentirali više od tisuću objekata.

Još od 1936. HPD »Željezničar« vodi brigu o planinarskome domu Oštrc na Samoborskoj gorji. Do sada je Društvo taj dom uređivalo sedam puta vlastitim snagama. Sada se pojavila prilika da se slično kao u Sloveniji planinarski domovi u Hrvatskoj počnu uređivati EU-ovim sredstvima, no pravno je kod nas situacija drugačija. Naime, Slovenija je svoje domove predala u vlasništvo društvima i društva su kao vlasnici uz pomoć EU-a preuredila 40 domova. Od 1996. čak 150 planinarskih domova u Hrvatskoj predano je u vlasništvo lokalnoj samoupravi, koja realno i nije previše zainteresirana za te objekte.

Da bismo se natjecali za sredstva iz EU-ovih fondova, trebamo biti upisani kao vlasnici. Grad Samobor nije previše zainte-

NOVI ČLANOVI STALNO DOLAZE I S TIME SMO JAKO ZADOVOLJNI. NAŠE OPĆA ŠKOLA PLANINARENJA, SPELEOLOŠKA ŠKOLA I LJETNA ALPINISTIČKA ŠKOLA BILE SU POPUNJENE PA SE NA RED ČEKA I GODINU DANA. LJUDI SE ŽELE OBUČITI ZA TO DA SIGURNO I KVALITETNO POSJEĆUJU PLANINE I PRITOM UŽIVAJU, A MI IM TO OMOGUĆUJEMO. U OSNOVNOJ ŠKOLI U ZAPRUĐU, U SEKCIJI »GOJZEKI« OKUPLJAMO NAJMLAĐE. ZA NJIH, RODITELJE TE BAKE I DJEDOVE ORGANIZIRAMO IZLETE NA KOJIMA SE OKUPI PO 200 PLANINARA. OSIM USMENE PREDAJE NIŠTA NAM DRUGO I NE TREBA. – REKAO JE FILIPOVIĆ.

resiran i nama nudi da praktički otkupimo dom pa ga potom uređujemo. To je šteta jer primjer Slovenije pokazuje način na koji se domovi mogu urediti. – komentirao je Filipović.

Na ovakav način sve stoji blokirano, a na Oštrcu se vikendom zna okupiti do 300 planinara i rekreativaca.

U HPD-u »Željezničar« svoje su mjesto oduvijek imali i željezničari, na primjer, glavni tajnik Društva Damir Bajs željezničar je s više desetljeća staža na željeznici, a predsjednik Zvonko Filipović sedam i pol godina proveo je u nekadašnjemu Elektronskom računskom centru.

Sljedeće, 2020. godine HPD »Željezničar« obilježava sedamdesetu obljetnicu postojanja i tim će povodom biti organizirano mnogo zanimljivih događanja. Ovom prigodom treba spomenuti to kako će u jednome danu biti organizirano sedamdeset izleta.

PUTOVANJE VLAKOM U TOSKANU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Vlak velikih brzina ETR 500 u kolodvoru Santa Maria Novella u Firenzi

Krajem rujna poslovno sam putovao u toskanske gradove Firenzu i Pistoju radi sudjelovanja na konferenciji o budućnosti željezničkoga prometa iz Njemačke prema Italiji. Na konferenciji su bila izrečena neka zanimljiva stajališta, no sam put na konferenciju također se pokazao zanimljivim.

Naime, prilikom odlučivanja o tome kojim ću prijevoznim sredstvom putovati, u obzir sam uzeo nekoliko činjenica. Put automobilom do Firenze je predug, pogotovo u kontekstu činjenice da je bila riječ o poslovnome putu, te sam na odredište trebao stići odmoran. Autobusom ne volim putovati, pa tu opciju nisam ozbiljno razmatrao, a putovanje zrakoplovom u središ-

nju Italiju također nije najzgodnije. Zato sam odlučio na put krenuti vlakom.

Najizravniji put vlakom od Hrvatske do Italije vodi preko graničnoga prijelaza Sežana / Villa Opicina, no preko njega ne vozi ni jedan izravan vlak, već samo vlakovi koji iz Ljubljane voze prema Trstu i Udinama. Zbog toga put prema Toskani nije izravan, uz presjedanje u južnome austrijskom gradu Villachu. U Zagrebu sam se ukrao u vlak EN 414 koji vozi prema Zürichu. Nakon nešto više od četiri sata vožnje iskrcao sam se u Villachu. S obzirom na to da je noćna temperatura zraka bila ugodna, dva sata čekanja na idući vlak odlučio sam provesti u šetnji središtem grada.

Villach je malen, no zanimljiv grad u kojemu živi 60 000 stanovnika. Njegovo je središte vrlo slikovito i ondje se može vidjeti i kuća u kojoj je stanovao slavni renesansni liječnik i filozof Paracelsus.

Iz Villacha prema Firenzi vozio sam se vlakom NJ 295 koji povezuje München s Rimom. Upravo u Villachu s vlakom NJ 295 spaja se vlak NJ 40233 koji vozi iz Beča, a prema Rimu nastavljaju kao isti vlak. Vlak do talijanskoga pograničnog kolodvora vuče austrijska električna lokomotiva ÖBB 1116, a od tamo do Firenze talijanska TI E402. Zanimljiva je činjenica da se taj vlak ne zaustavlja nigdje između Tarvisia Boscoverdea i Bologne te da taj put traje tri sata i 42 minute. Vlak obilazi

venecijanski kolodvor Mestre, vozeći obilaznom prugom koja se uglavnom koristi za promet teretnih vlakova. Vlak NJ 295 sastavljen je od ÖBB-ovih vagona za vlakove NightJet, a od Villacha do Rima u njegovu je sastavu ukupno 12 vagona. U Firenzu vlak stiže rano, u 6.14 sati.

Firentinski kolodvor Santa Maria Novella nalazi se vrlo blizu vrlo lijepe istoimene crkve u samome središtu grada. S obzirom na to da sam imao slobodna vremena do 8.30 sati kada su počinjale registracije za konferenciju, proveo sam ga u ispijanju izvrsnoga talijanskog espresa u kafiću s pogledom na trg Piazza della Signoria, Palazzo Vecchio i Michelangelova Davida.

Iduće jutro svi sudionici konferencije vlakom su otišli u Pistoia, u obilazak tvornice željezničkih vozila Hitachi Rail Italy. Pistoia se nalazi 33 km sjeverozapadno od Firenze i vrlo je lijep grad s nešto više od 90 000 stanovnika. Putovanje vlakom od Firenze do Pistoije traje pola sata.

Putovanje iz Firenze u Zagreb bilo je vrlo slično putovanju u Firenzu, osim što je vrijeme čekanja u Villachu puno kraće – samo 48 minuta. Povratno putovanje traje 10 sati i 40 minuta.

Vlak Villach – Firenza pripada ÖBB-ovu brendu NightJet. Riječ je o ponudi koju ÖBB redovito razvija, a nedavno je od Siemens naručio nove udobne vagona za te vlakove. Prije nekoliko dana ÖBB je objavio to da namjerava posuditi određeni broj udobnih vagona za noćne vlakove koji će upotpuniti flotu vagona za vlakove NightJet do isporuke novih Siemensovih vagona.

ÖBB je nedavno objavio rezultate programa NightJet za 2018. i oni su izvrsni. Tim se vlakovima prevezlo više od 1,8 milijuna putnika. Iduće godine ÖBB namjerava uvesti nove vlakove NightJet između Austrije i zemalja Beneluxa.



Regionalni elektromotorni vlak ETR 324 u kolodvoru Pistoia



Vlak velikih brzina ETR 575 privatnog prijevoznika Italo u kolodvoru Santa Maria Novella u Firenzi

JORDAN

PIŠE: Ivana Čepulić
FOTO: Ivana Čepulić

Mnogo je čarobnih mjesta na ovo-
me svijetu, no nisu nam baš sva
blizu ni lako dostupna. Međutim,
jedna od fascinantičnih, a putniku iz Hrvat-
ske istodobno relativno pristupačnih ze-
malja svakako je Kraljevina Jordan. Zato
smo suprug i ja odlučili potrošiti preos-
tate dane »staroga« godišnjeg odmora
baš u toj zemlji.

U Amman smo sletjeli u kasnim večernjim satima te smo stupili u kontakt s našim *couchsurferskim* domaćinom, Iračaninom Abdullahom. On nas je najprije odveo u restorancić jordanske brze hrane u kojem je radio, gdje nas je besplatno nahranio te smo pričekali kraj njegova radnog vremena. Sljedećeg smo jutra s Palestincem Mohamadom, također *couchsurferom*, otišli na jednodnevni izlet. Glavni cilj toga dana bio je arheološki lokalitet u Jerashu. Na Mohamadov prijedlog odlučili smo autostopirati. Iako nam je rekao da je to u Jordanu prilično jednostavno, nismo mogli ni slutiti koliko! Gotovo da nismo ni stigli podići ruku kako bismo pokušali zaustaviti vozilo u željenome smjeru, a jedan se kamion već počeo zaustavljati.

Jerash je jedan od najimpresivnijih antičkih lokaliteta na svijetu. U helenističko i rimsko doba taj se grad zvao Gerasa, a prema nekim izvorima, osnovao ga je sâm Aleksandar Makedonski 331. pr. Kr. Jerash je svoj procvat doživio u drugoj polovini 1. st., a car Trajan je 106. dao izgraditi ceste koje su u njemu bitno ojačale trgovinu. Godine 129. grad je posjetio car Hadrijan pa je u njegovu čast ondje podignut slavoluk. U Jerashu smo razgledali i monumentalni tetrapilon, hipodrom, hramove posvećene Zeusu i Artemidi, ovalni forum okružen kolonadom stupova, dva teatra, terme, nimfeji i druge građevine.

Rano ujutro sljedećega dana sjeli smo u minibus za Petru. Nakon nekoliko sati vožnje prema jugu zemlje stigli smo u Wadi



Jerash

Musu, grad najbliži čuvenome lokalitetu. Petra je osnovana u 4. st. pr. Kr. kao prijestolnica Nabatejskoga kraljevstva. Pogodan položaj u blizini trgovačkih puteva priskrbio joj je status važnoga trgovačkog središta. Doživjela je procvat u 1. st., kada joj se broj stanovnika popeo na čak 20 tisuća, no na važnosti je izgubila s pojavom pomorskoga trgovačkog prometa. Potres 363. Petri je nanio priličnu štetu, a njezin pad nastavio se kroz bizantsko razdoblje. Islamsko doba u njoj je dočekala tek šačica nomada – grad je već bio gotovo napušten. Petra je pala u zaborav, a ponovno je otkrivena tek 1812. godine.

Počevši od glavnoga ulaza, dopješačili smo do klanca Siqa kojim se pristupa gradu. Prošavši tim dugačkim prirodnim hodnikom između golemih stijena, ugledali smo zaista spektakularan prizor: na čistini koja se otvorila pred nama dočekalo nas je veličanstveno 39-metarsko pročelje Riznice. Riznica je jedan od najljepših hramova u Petri, a kao i većina drugih građevina, uklesana je u pječenjačku stijenu.

Vjerojatno je služila kao mauzolej nabatejskoga kralja Aretasa IV. u 1. stoljeću. Riznicom su je prozvali Beduini u 19. st. jer su vjerovali da se u njoj krije blago.

Nastavivši dalje, prošli smo teatar i nimfeje te smo stigli do ceste s kolonadom stupova koja vodi do glavnoga hrama. Za kraj smo se popeli strmim planinskim putem do tzv. Samostana. Baš kao i pročelje Riznice, i njegovo pročelje obiluje helenističkim elementima, a te su dvije građevine općenito vrlo slične. Naziv Samostan zgrada je dobila zbog križeva urezanih u unutrašnje zidove, koji upućuju na to da je u bizantskome razdoblju služila kao crkva.

Drugi dan posjeta Petri proveli smo penjući se dvama sporednim usponima. Prvi nas je odveo do Velikog žrtvenika te brojnih hramova i grobnica. Na početku drugoga uspona posjetili smo kraljevske grobnice, a potom smo nastavili širokim kamenim stubama prema dalekome cilju – vidikovcu s nevjerojatnim pogledom na Riznicu s visine. Sljedeće nam je jutro doni-



U pustinji Wadi Rum

jelo vožnju minibusom do još jednoga ne-svakidašnjeg odredišta – pustinje Wadi Rum. U beduinskome kampu u kojemu smo imali rezerviran šator iznenadili su nas besplatnim doručkom, nakon kojeg smo krenuli u četverosatni obilazak pustinje džipom. Navečer nam je vlasnik kampa ponudio vožnju do mjesta pogodnoga za promatranje zalaska sunca. Tako smo nakon cjelodnevnoga uživanja u čudes-

nim kamenim formacijama i nepreglednome pješčanom tepihu doživjeli još jedno čudo boja i oblika. Nakon zajedničke večere s ostalim smo gostima neko vrijeme proveli u druženju oko vatre zapaljene u središtu kampa, a potom smo se povukli na spavanje u svoj šator.

Put smo nastavili prema gradu Madabi, poznatome po brojnim mozaicima i crkva-

ma. Povijest Madabe seže u rano brončano doba, ali u rimskom je razdoblju posebno prosperirala – imala je popločane ulice, a okruživale su je snažne zidine. Na važnosti je dobila u 6. st., kada su u njoj izgrađene mnoge velike crkve. Sve su one, kao i neke privatne kuće, bile bogato ukrašene mozaicima.

Predzadnji dan putovanja napokon smo proveli u obilasku Ammana. Prva znamenitost koju smo ondje posjetili bio je rimski teatar iz 2. st., izgrađen vjerojatno za vladavine cara Marka Aurelija, u čije je gledalište moguće smjestiti čak 6000 gledatelja. Pokraj velikog teatra nalazi se i manji, Odeon, s tek par stotina sjedećih mjesta.

Preko puta teatra, na brdu usred grada stoji amanska citadela, lokalitet na kojemu se isprepleću nalazi iz različitih povijesnih razdoblja. Obilazak citadele započeli smo Herkulovim hramom, izgrađenim sredinom 2. st. Iako su od šest 10-metarskih korintskih stupova u cijelosti sačuvana samo dva, ono što je ostalo od hrama prilično je dojmljivo. U njegovoj blizini leže fragmenti goleme kamene skulpture Herkula – tri prsta jedne ruke i lakat. Razgledavši ostatke bizantske crkve iz 6. st., stigli smo do omejidske palače iz 8. st., najvažnije zgrade amanske citadele. Do današnjega dana dobro je očuvana njezina dvorana za primanja nadstvođena kupolom. Od odaja i upravnih prostorija ostale su samo ruševine, a pokraj palače nalazi se i golema, okrugla cisterna za vodu.

Nakon što smo obišli citadelu, prošetali smo kaotičnim amanskim ulicama i bazarima, a posjet glavnome gradu završili smo u čuvenoj Ulici duge, u kojoj su se smjestili mnogi lokali, restorani, tvrtke i vile. Nju siječe Souk Jara, uličica puna štandova na kojima se prodaju rukotvorine, antikviteti, hrana i tradicionalni proizvodi iz čitavoga Jordana.

Iako je naš posjet Jordanu trajao samo tjedan dana, bio je ispunjen zaista raznolikim doživljajima. Zato smo se uvjerali u to da Jordan nije samo Petra – on je mnogo više: antički lokaliteti, čarobna pustinja, tvrđave, crkve, mozaici, a ponajprije vrlo gostoljubivi ljudi.



Petra - Riznica



Herkulov hram na citadeli u Ammanu

PRISJEĆANJE NA OSJEČKE RATNE DANE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

O bilježavajući 5. listopada Dan hrvatskih željeznica, Klub željezničkih umirovljenika Osijek i Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata Osijek organizirali su izložbu fotografija »Hrvatske željeznice u Domovinskom ratu«. U osječkome željezničkom kolodvoru 4. listopada svečano je otvorena izložba velikog broja fotografija događanja i željezničara aktivnih sudionika burnih ratnih događanja na osječkome području.

Zvonko Ćurak, predsjednik Kluba željezničkih umirovljenika Osijek, istaknuo je to kako fotografije prikazuju željezničare uključene u Samostalnu željezničku satniju, koja je priključena 106. brigadi. Drugi dio izložbe odnosi se na željezničku infrastrukturu.

— Oko 5000 željezničara bilo je uključeno u postrojbe Hrvatske vojske. Poginulo je 213 željezničara, među kojima je njih dvadeset s područja naše županije. Osječki željezničari većim su se dijelom uključili u postrojbe Zbora narodne garde ili MUP-a. Samostalna satnija brojila je 300 željezničara. Također, premda pod radnom obvezom, možemo reći kako su i naši strojovođe itekako bili ugroženi, pogotovo kada se zna da željeznički promet u Osijeku nije stao ni jedan dan. Naši su ljudi izdvajali svoj novac za kupnju oružja sve dok nije pala logistička baza JNA-e u Čepinu. — prisjetio se Ćurak.

Kroz program otvorenja brojne posjetitelje vodio je Željko Hidik. Tom prigodom dr. Silvija Ćurak izrecitala je dvije prigodne pjesme: »Vagonaše« Dobriše Cesarića i »Željeznicu guta već daljina« Antuna Gustava Matoša. U ime osječka podružnice UBIDR-a Ilija Pejić istaknuo je to kako je izložba vrijedan podsjetnik i bilješka o proteklim vremenima:

— Drago nam je da našu noviju povijest imamo ovako kvalitetno zabilježenu, jer



S otvorenja izložbe

ono što nije zapisano kao da se nije ni dogodilo i ne može ostati u sjećanju.

Na fotografijama se mogu vidjeti i razaranja kolosijeka tijekom najtežega granatiranja kolodvora 17. listopada 1991. kada je uz ostale granate na kolosijeke prema zapadu pala *krmača*. Zvonko Ćurak ističe kako promet ni tada nije stao:

— Uništeno je pet-šest kolosijeka sa skretnicama, takozvanim englezericama. Srećom, jedan je kolosijek bio samo zatrpan tucanikom i vlakovi prema Našicama i Vrpolju mogli su proći. Naši su ZOP-ovci tri dana radili gotovo bez prekida i osposobili kolosijeke. Tada smo razmišljali o tomu da su zapravo gađali nadvožnjak udaljen stotinjak metara na kojemu su bili kolosijeci. Da su ga pogodili, presjekli bi željezničku vezu prema zapadu, a Osijek bi i u cestovnome prometu ostao »prepolovljen« i to na dulje vrijeme. U to vrijeme naši ZOP-ovci sa Stjepanom Debeljakom odrađili su puno u vrlo teškim uvjetima.

Posebno mjesto na izložbi imaju fotografije Zorana Brekala, željezničara i junaka obrane grada koji je poginuo 1991. pri napadu na vojarnu JNA-e. Izložena je i fotografija Vjekoslava Domazeta, legendarnoga šefa osječkoga željezničkog područja koji nije dopuštao da vlakovi stanu bez obzira na situaciju i koji je organizirao željezničare u obrani grada, zatvaranju pristupa prometnicama uz pomoć željezničkih vozila u slučaju da se tenkovima krene na grad... Na fotografiji se našao i najprije branitelj, a poslije vukovarski gradonačelnik Mirko Nikolašević. Zanimljiva priča vezana je i uz današnjega osječko-baranjskoga župana Ivana Anušića. U to se vrijeme maloljetni Ivan Anušić zajedno s dva brata, Tihomirom, koji je radio kao prometnik, i Antom (op.a. poginuo kod Paulin Dvora), priključio postrojbama HV-a. U takvoj je situaciji i njihov otac Ante, umirovljeni blagajnik na Hrvatskim željeznicama, odjenuo vojničku odoru.

Krajem 1991. željeznički promet bio je pre-



Gašenje požara na teretnom vagonu

Vjekoslav Domazet
i trener košarkaša Osijeka Pero Vučica

Direktor HŽP-a Zvonko Zdunić i Mirko Nikolašević



Na položaju u Nemetinu



Zgrada ZOP-a

kinut na trećini hrvatske željezničke mreže. Ratne štete procijenjene su na 1 164 000 dolara, pri čemu je uništeno ili teško oštećeno 75 kolodvora, 180 skladišta, depoa i radionica, 181 skretnica, 25 mostova, kilometri kablovske telefonske mreže i zračnih telefonskih vodova. Uništen je 521 teretni vagon, 60 putničkih vagona i 48 lokomotiva i dizel-motornih vlakova. Bez obzira na to što je dosta uloženo u brzu uspostavu prometa i u obnovu željezničkih objekata, činjenica je da se željeznički

sustav u Hrvatskoj još uvijek nije u cijelosti oporavio od ratnih razaranja.

Velik dio opsega prometa s X. koridora našao je novi put kroz Mađarsku, Rumunjsku i Bugarsku, a koparska luka preuzela je velike količine tereta. Bez obzira na činjenicu da je tijekom rata željeznički sustav odradio puno toga, čini se kako je to brzo zaboravljeno. – rekao je Čurak.

Na kraju Zvonko Čurak podsjetio je goste

na važnu obljetnicu sljedeće godine:

Sljedeće, 2020. obilježiti ćemo 150 godina od dolaska prvoga vlaka u Osijek. Želimo da se konačno, slično kao i u Orahovici, ovdje, pokraj kolodvora, uz obnovljeni nadvožnjak, postavi obnovljena parna lokomotiva. Imamo obećanje gradske uprave da će tako i biti.

Izložba u osječkome željezničkom kolodvoru ostaje otvorena do kraja godine.

NESVAKIDAŠNJE PUTOVANJE KROZ VRIJEME

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: ZeKaeM

Interaktivna predstava pod nazivom *Vrijeme* započinje u zagrebačkom Glavnom kolodvoru. Zašto nova predstava Zagrebačkog kazališta mladih, koja je ubrzo nakon premijere postala hit, polazi iz željezničkog kolodvora? Upravo zato što, kako kaže glas neznanca u slušalicama koje gledatelji nose, željeznički je kolodvor mjesto naših tužnih i sretnih trenutaka u životu, rastanaka i dolazaka, početaka i završetaka tijekom života.

Skupina od 30 gledatelja s polaskom predstave u 17 sati s 1. perona Glavnog kolodvora putem slušalica prati na hrvatskom ili engleskom jeziku glas nepoznate osobe koja ih poziva na putovanje gradom i interaktivnu šetnju kroz vrijeme, prolazeći poznatim zagrebačkim lokacijama. Uobičajenu scenografiju u ovoj predstavi zamjenjuju grad, gradska vreva, prolaznici, ulice, parkovi, tramvaji i automobili.

Kao gledateljci i slušateljci ove predstave najzbudljiviji dio bio mi je sami početak *putovanja*, upravo dio u Glavnom kolodvoru, na mjestu polaska ove nesvakidašnje predstave. Čuli smo samo glas neznanca, naratora – glumca ZeKaeMa, koji nam se obraća i savjetuje da se okrenemo lijevo, možda desno, u potrazi za njegovim likom. Pokušavali smo u mnoštvu prolaznika i putnika pogoditi lik nepoznatog glasa koji nam se obraća, sve dok na kraju perona, u daljini, kod lokomotive nismo ugledali lik koji nam je mahao i pozivao da dođemo do njega. Bilo je to zbunjujuće i za mene kao gledatelja i za brojne znane željezničke kolege koji su nas s čuđenjem gledali i pozdravljali, a nije im bilo jasno što se događa s tom neobičnom grupom i zašto svi nosimo slušalice gledajući lijevo pa desno po peronu. Upravo kad smo došli do kraja perona, lik koji nam je mahao nestao je daljini, a ostao opet samo glas tog neznanca, izmjenjujući se s brojnim zvučnim efektima i glazbom. Taj glas vodi gledatelje kroz predstavu *Vrijeme*, najprije vožnjom tramvajem i čitanjem neposto-



Početak predstave *Vrijeme* na Glavnom kolodvoru

jeće knjige koju gledatelji drže u rukama. Vodi ih šetnjom i trkom središtem Zagreba, povede ih kroz dućane i poslovne prostore, na Dolac, ležanje na travi na Opatovini i maštanje. Nasred Tkalčićeve ulice, uz začuđene slučajne prolaznike, navede ih na plesanje uz dobru glazbu koju čuju samo gledatelji u slušalicama, zatim šetnjom kroz tunel Grič, kaže im da izrade papirnate avione i nacrtaju sunce na Strossmayerovu šetalištu i tako gledatelje vrati u djetinjstvo. Nisam nikad prije nacrtala grafit, a s ovom predstavom dobili smo priliku i za tu nepodopštinu na zidu Zakmardijevih stuba. Na kraju glas gledatelje dovede do emotivnog završetka, sjedenje uz Manduševac na *Jelačić-placu* i rastanak s ovom predstavom uz glazbu vječnih Beatlesa. Identitet neznanog glasa u slušalicama gledatelji saznaju tijekom predstave. A to je *Vrijeme!* U ovoj interaktivnoj predstavi gledatelj je tijekom izvedbe postavljen u glavnu ulogu osobnog vremena i u konačnici, osobnog života. Tako je predstava *Vrijeme* bila predstava svakog od nas gledatelja. Za sve nas koji smo sudjelovali u toj interakciji družeći se s *glasom* u trajanju od skoro dva sata, predstava je bila i emo-

tivna i poučna. Vjerujem da je i svaka sljedeća izvedba gledatelje ispunila velikim rasponom emocija, a na peronu Glavnog kolodvora, u tramvaju i na ulicama grada dotaknula i slučajne prolaznike. Ovo je predstava koja svog sudionika osvještava da vrijeme ne možemo vratiti i da ga ne trošimo na sitne želje, beskorisne bitke i lažne ljude, već da vjerujemo sebi, svojim snovima i živimo u skladu sa svijetom koji nas okružuje.

Predstava se izvodila početkom listopada, a novi ciklus bit će uprizoren na ulicama Zagreba u proljeće, s ljepšim vremenom. To je inačica predstave ukrajinske umjetničke organizacije *U!Zahvati*, a Zagreb je prvi europski grad u kojem je nakon praznične izvedbe u Kijevu predstava doživjela premijeru.

HŽ Infrastruktura je sa zadovoljstvom poduprla predstavu i ideju početka predstave ZeKaeMa u zagrebačkom Glavnom kolodvoru, kulturnom dobru grada Zagreba, koji se izvrsno uklopio u scenarij. Dodatna zanimljivost bila je to da je premijera predstave bila baš na 157. obljetnicu dolaska prvog vlaka iz Zidanog Mosta u Zagreb, a to je 1. listopada.



Djelatnica HŽPP-a
FOTO: Branimir Butković

