

ŽELJEZNIČAR

BROJ 888 || STUDENI 2019.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Na Zagrebačkom pristaništu počeli građevinski radovi

4

EU FONDOVI

Na Brajdici dovršeno više od polovine radova

6

EU FONDOVI

Ponovno voze vlakovi između Zaprešića i Zaboka

8



Veliko Trgovišće
FOTO: Branimir Butković

IZDOJENO

EU FONDOVI | 4

Na Zagrebačkom pristaništu počeli građevinski radovi

EU FONDOVI | 6

Na Brajdici dovršeno više od polovine radova

EU FONDOVI | 8

Ponovno voze vlakovi između Zaprešića i Zaboka

AKTUALNOSTI | 10

U prometu 25. novi vlak

INTERVJU | 18

Privatni prijevoznici generiraju rast teretnog prijevoza

KULTURA | 22

Obnovljen Ćiro vraćen u Beli Manastir

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 Ćavar, Ivan Kartelo

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Oskar Pigac

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeveva 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 studenome su zabilježene brojne aktivnosti važne za željeznicu. I ovaj smo put popratili napredak projekata modernizacije i obnove željezničke infrastrukture koji se sufinanciraju EU-ovim sredstvima.

Početak studenoga obilježio je završetak sedmomjesečnih radova na pruzi Zaprešić – Zabok tijekom kojih je pruga bila potpuno zatvorena za promet. Sada se radovi izvode tijekom svakodnevnih osmosatnih zatvora pruge te autobusi prevoze putnike između 8.35 i 15.55 sati. Na taj način, u najvećoj mogućoj mjeri, omogućen je izravan prijevoz učenika i radnika vlakom, bez presjedanja u autobuse.

Na riječkome području obišli samo i radove na rekonstrukciji postojećih kolosijeka kontejnerskoga terminala Zagrebačko pristanište, koji se nalazi na zapadnome dijelu riječke luke. Riječ je o strateškome projektu Republike Hrvatske vrijednime ukupno 32 milijuna eura, čiji se dovršetak očekuje u drugoj polovini 2021. Trenutačno se izvode radovi na rekonstrukciji šest postojećih kolosijeka sa sjeverne strane željezničkoga kolodvora Rijeka, dok preostalim dijelom kolodvora paralelno teče željeznički promet.

U neposrednoj blizini, na Brajdici dovršeno je više od polovine radova. Izvode se na tri lokacije, a trenutačno se najintenzivnije radi u željezničkome tunelu Sušak, gdje se u dijelovima betonira njegova unutrašnjost. Na lokaciji teretnoga kolodvora Rijeka Brajdica završen je veći dio rekonstrukcije sjevernoga dijela kolodvora, a svi radovi na projektu trebali bi biti završeni sredinom iduće godine.

Iz HŽ Putničkog prijevoza stigla je vijest da je krajem studenoga u redoviti promet pušten novi dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz koji vozi na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Zabok – Varaždin i obratno, o čemu također više pročitajte u ovome broju »Željezničara«.

I na kraju najavimo kako nas i u prosincu očekuju događaji koji će znatno obilježiti ovu godinu, dok će otvaranje nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno obilježiti jednu epohu u povijesti hrvatskih željeznica, no o tome više u sljedećemu broju.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



NA ZAGREBAČKOM PRISTANIŠTU POČELI GRAĐEVINSKI RADOVI

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: La Voce del popolo



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – Zagreb Deep Sea kontejnerski terminal



U listopadu su počeli građevinski radovi na rekonstrukciji postojećih kolosijeka kontejnerskoga terminala Zagrebačko pristanište, koji se nalazi na zapadnome dijelu riječke luke.

Riječ je o strateškome projektu Republike Hrvatske vrijednome ukupno 32 milijuna eura, čiji se dovršetak očekuje u drugoj polovini 2021. Trenutačno se izvode radovi na rekonstrukciji šest postojećih kolosijeka sa sjeverne strane željezničkoga kolodvora Rijeka, dok preostalim dijelom kolodvora paralelno teče željeznički promet. Nakon što bude završena prva faza, odnosno rekonstrukcija spomenutih šest kolosijeka u sklopu koje će se tračnice, pragovi i tucanik zamijeniti novima, želje-

znički promet preusmjerit će se na novoizgrađeni sjeverni dio, a radovi će se prebaciti na preostalih šest kolosijeka s južne strane kolodvora. Dakle, tijekom radova željeznički promet neće biti obustavljen ni u kojemu trenutku. U zadnjoj će se fazi na južnome dijelu teretnoga kolodvora početi graditi intermodalni terminal za prekrcaj kontejnera.

Uz rekonstrukciju kolosijeka na teretnome djelu kolodvora izgradit će se i četiri potpuno nova kolosijeka na području Lučke uprave Rijeka koja će služiti za utovar i istovar kontejnera, radit će se i rekonstrukcija kontaktne mreže i kolodvorske rasvjete, ugraditi novi videonadzor za cijeli kolodvor te izgraditi dvije kranске staze za potrebe

portalnih dizalica koje će skidati kontejnere i stavljati ih na vlak.

S dovršetkom radova i puštanjem novih dijelova terminala u promet teretni kolodvor povećat će ukrajni i iskrajni kapacitet željeznicom na 360.000 TEU na godinu, što je oko 60 posto tereta od ukupno planiranih 600.000 TEU. Osim modernizacije željezničke infrastrukture cilj je projekta i doprinijeti rastu opsega luke Rijeka kao jedne od osnovnih luka na Mediteranskom koridoru, a njegovu važnost, ne samo kada je riječ o hrvatskim potrebama teretnoga prijevoza, već i o europskim okvirima teretnoga prijevoza željeznicom, prepoznala je i Europska unija koja ga iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) sufinancira s 85 posto sredstava, odnos-



no s 27 milijuna eura.

Ovaj je projekt nastavak već započete uspješne suradnje HŽ Infrastrukture i Lučke uprave Rijeka koja je utemeljena na projektu Razvoj multimodalne platforme u Luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata vrijednoga gotovo 36 milijuna eura. I u tom je projektu 85 posto sredstava osigurano iz Instrumentata za povezivanje Europe (CEF), a sve bi trebalo biti privedeno kraju u drugoj polovini iduće godine, čime će se luka Rijeka vratiti u fokus međunarodnoga teretnog prijevoza i osigurati konkurentnost na europskome prijevoznom tržištu.

HŽ Infrastruktura intenzivno radi i na pro-

jektu izrade projektne i ostale dokumentacije potrebne za izgradnju drugoga kolosijeka te za modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani, koji je također vrlo važan za Rijeku i riječko područje. Iznos prihvatljivih troškova projektne i ostale dokumentacije je 10 milijuna eura, od čega je 85 posto sufinancirano iz bespovratnih sredstava CEF-a, dok su radovi procijenjeni na 270 milijuna kuna.

Spomenutim projektima HŽ Infrastruktura potvrđuje uspješno povlačenje sredstava iz EU-ovih fondova namijenjenih prometnom sektoru i ulaganje u modernizaciju željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj.



NA BRAJDICI DOVRŠENO VIŠE OD POLOVINE RADOVA

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: HŽI



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Razvoj multimodalne platforme u riječkoj luci i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata BRAJDICA

Radovi na projektu Rijeka Brajdica prešli su polovinu ugovorenih. Izvođe se na tri lokacije, a trenutno se najintenzivnije radi u željezničkome tunelu Sušak, gdje se u dijelovima betonira njegova unutrašnjost.

Riječ je o jednokolosiječnome tunelu dugom 1838 metara i izgrađenom davne 1900. koji spaja luku odnosno teretni kolodvor Brajdica s kolodvorom Sušak-Pećine. U sklopu rekonstrukcije tunel se proširuje za još jedan kolosijek u duljini od 400 metara koji će omogućiti prihvat većeg broja kontejnera koji brodovima

stižu u Brajdicu. Marko Kukić, voditelj projekta HŽ Infrastrukture, govori da su radovi u tunelu vrlo složeni zbog konfiguracije terena te jer je vrlo rijedak slučaj da se postojeća cijev tunela proširuje za dodatni kolosijek.

Bušenje tunela dovršeno je početkom listopada, a izgrađena su i dva od tri dijela nove portalne građevine koja je svojevrsan produžetak tunela. Treći dio portalne građevine radit će se na kraju jer će se kroz njega izvući oplata kojom se trenutno betonira tunelska obloga. Radi se i na poravnavanju osi postojećega i proširenoga

tunela kao i na ukopavanju izvlačnoga kolosijeka u odnosu na postojeći kako bi se olakšalo manevriranje vagona. – pojašnjava Kukić, dodajući da se uza sve navedeno izvode i radovi na drenaži tunela, postavljanju hidroizolacije te na izgradnji betonskih kanala s obje strane tunela.

Na lokaciji teretnoga kolodvora Rijeka Brajdica završen je veći dio rekonstrukcije sjevernoga dijela kolodvora, točnije rekonstruirana su prva četiri kolosijeka, izgrađen je objekt za smještaj signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, pomoćni objekt u koji je ugrađen dizelski agregat



Prošireni dio postojećeg tunela Sušak



Ulaz u tunel Sušak – portalna građevina



Betoniranje unutrašnjosti tunela

kao pomoćno napajanje, a u cijelosti je rekonstruirana i kontaktna mreža na prva četiri kolosijeka. Od radova koji predstoje, na nove će se stupove uskoro ugraditi LED rasvjeta koja će biti snažnija i energetski učinkovitija od dosadašnje, a izvodit će se i radovi na donjemu ustroju izgradnje izvlačnoga kolosijeka koji će povezivati novoizgrađeni kontejnerski terminal kojim upravlja Lučka uprava Rijeka i novoizgrađeni sjeverni dio željezničkoga kolodvora. Na lokaciji pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka dosad su izgrađena četiri nova kolosijeka, cjelokupna drenaža i odvodnja i postavlja se nova LED rasvjeta. Izgrađene su dvije kranske staze za terminalske dizalice kojima se pretovaruju kontejneri, a gradi se i skretničko područje kojim će se terminal povezati sa željezničkim kolo-

dvorom Brajdica.

Radovi na projektu trebali bi biti dovršeni sredinom sljedeće godine, nakon čega se kreće s ishođenjem svih potrebnih dozvola.

Osim na ovome projektu HŽ Infrastruktura u suradnji s Lučkom upravom Rijeka radi i na unapređenju infrastrukture u luci Rijeka, a prošloga mjeseca počeli su građevinski radovi na rekonstrukciji postojećih kolosijeka kontejnerskoga terminala Zagrebačko pristanište, koji se nalazi na zapadnome dijelu riječke luke. Riječ je o projektu vrijednome 32 milijuna eura, čiji se dovršetak očekuje u drugoj polovini 2021. godine. I u tom je projektu 85 posto sredstava osigurano iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF).

HŽ Infrastruktura intenzivno radi i na projektu izrade projektne i ostale dokumentacije potrebne za izgradnju drugoga kolosijeka te za modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani, koji je također vrlo važan za Rijeku i riječko područje. Iznos prihvatljivih troškova projektne i ostale dokumentacije je 10 milijuna eura, od čega je 85 posto sufinancirano iz bespovratnih sredstava CEF-a, dok su radovi procijenjeni na 270 milijuna eura.

Spomenutim projektima HŽ Infrastruktura potvrđuje uspješno povlačenje sredstava iz EU-ovih fondova namijenjenih prometnome sektoru i ulaganje u modernizaciju željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj.



Europska unija
Zajedno do fondova EU

PONOVNO VOZE VLAKOVI IZMEĐU ZAPREŠIĆA I ZABOKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Novi peron i obnovljena zgrada kolodvora Veliko Trgovišće

Nakon što je zbog izvođenja radova pružna dionica Zaprešić – Zabok bila zatvorena za željeznički promet sedam mjeseci, od 31. listopada radovi se izvode tijekom svakodnevnih osmosatnih zatvora pruge. Autobusi prevoze putnike između 8.35 i 15.55 sati. Na taj način, u najvećoj mogućoj mjeri, omogućen je izravan prijevoz učenika i radnika vlakom, bez presjedanja u autobuse.

Tijekom sedmomjesečne neprekidne obustave željezničkoga prometa na dionici Zaprešić – Zabok izvođač radova Swietelsky odradio je sve ugovorom definirane poslove, a pri obilasku dionice već se naziru konture konačnoga izgleda otvorene pruge i kolodvora. Najopsežniji radovi izvode se u kolodvoru Zabok. S obzirom na to da tom dionicom svaki dan prolazi 60 vlakova, organizacija putničkoga prijevoza bila je vrlo zahtjevna u uvjetima kada je kolodvor bio u cijelosti »raskopan«.

U Zaboku je razdvojen putnički i teretni dio kolodvora koji su prije početka radova

bili jedinstvena cjelina. Oko 150 metara od izlazne skretnice u smjeru Zagreba gradi se novi teretni kolodvor. Ukida se željezničko-cestovni prijelaz između tih dvaju kolodvora. U Zaboku su tri kolosijeka u

funkciji, a radovi se nastavljaju na prvome i drugome kolosijeku. Izgrađen je 290 metara dug i 6,6 metara širok otočni peron na kojemu su postavljeni čelični nosači nadstrešnice. Radovi na montaži pokrova nad-



Kolodvor Zabok



Podhodnik u kolodvoru Zabok



Otvorena pruga

strešnice su u tijeku. Po širini cijeloga kolodvora Zabok izgrađen je pothodnik pa će putnici do perona moći dolaziti s objiju strana kolodvora. Uz kolodvorsku zgradu izgrađena je nova zgrada SS i TK dionice i u nju će se instalirati nova oprema.

armiranobetonskima na mostovima Črnc, Luški potok, Vučerna i Horvatska. Preostala je još gradnja cestovnoga mosta Horvatska.

Na otvorenoj pruzi između Zaprešića i Zaboka najveća dopuštena vozna brzina

vlakova je 60 km/h, dok se kroz kolodvore vozi brzinom od 50 km/h. S obzirom na vozni red, između Velikog Trgovišća i Zaboka vozi se brzinom od 40 km/h. Po završetku projekta vlakovi će između Zaprešića i Zaboka voziti brzinom do 120 km/h.

Prolazni kolosijek kroz teretni kolodvor je u funkciji. U sljedećemu periodu treba dovršiti radove na strojnome reguliranju preostalih kolosijeka te varenju skretnica. Pothodnici su u funkciji u kolodvorima Novi Dvori, Veliko Trgovišće i Luka. Na njima su izgrađeni peroni dugi 160 metara, a u svim kolodvorima dizala će biti ugrađena prije tehničkoga pregleda. U kolodvorima Novi Dvori, Luka i Veliko Trgovišće obnovljene su kolodvorske zgrade. U stajalištima Žeinci i Pojatno izgrađen je peron, a u Kupljenovu u funkciji je privremeni peron, dok se radovi na novome peronu završavaju.

Tijekom neprekidne obustave prometa izgrađena su i četiri nova željeznička mosta. Čelične konstrukcije zamijenjene su



U blizini Novih Dvora

U PROMETU 25. NOVI VLAK

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Novi dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz koji vozi na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Zabok – Varaždin i obratno pušten je u redoviti promet 29. studenoga.

U prvoj redovitoj vožnji sudjelovali su predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, član Uprave Damir Rubčić, predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila (KEV) Ivan Bahun, zamjenik župana Krapinsko-zagorske županije Anđelko Ferrek-Jambreč, gradonačelnik Zaboka Ivan Hanžek, član Uprave KEV-a Josip Ninić, članovi Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić, Nikola Ljuban i Krunoslav Papić te predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Tijekom vožnje vlaka predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić istaknuo je:

„Izuzetno nam je zadovoljstvo što danas u promet puštamo novi dizel-električni motorni vlak, kojim ćemo poboljšati kvalitetu usluge koju pružamo našim putnicima. Vlak će u regionalnome prijevozu svakodnevno prometovati između Zagreb GK, Zaboka i Varaždina. S ovim vlakom HŽ Putnički prijevoz u svojem voznom parku ima 25 novih vlakova. Do kraja siječnja očekujemo isporuku još triju dizel-električnih vlakova za regionalni prijevoz, a u skladu s Financijskim planom za razdoblje 2020. – 2022. planira se u cijelosti realizirati ugovor s Končarom, odnosno isporuka još sedam dizel-električnih i 12 elektromotornih vlakova koji bi na prugama trebali biti od 2021. do 2024. godine. To su vlakovi koji zadovoljavaju sve standarde i najmodernije uvjete prijevoza, a vrijednost investicije u ova četiri vlaka, sufinancirane iz Svjetske banke, iznosi 17,2 milijuna eura.

Najvažnije nam je da putnicima pružimo kvalitetnu uslugu jer ona jamči veći broj putnika koji se svakodnevno koriste vlakom. Upravo ova relacija nam je iznimno važna jer na njoj vozimo više od dva mili-



Novi dizel-električni motorni vlak

juna putnika na godinu. S obzirom na to da prolazimo prugom kojom će nakon remonta vlakovi skratiti vrijeme putovanja, putnicima na ovoj pruži pružit ćemo kompletnu kvalitetnu uslugu.

U povodu puštanja novoga vlaka u promet Ivan Bahun, predsjednik Uprave KEV-a, izjavio je:

„Ovaj moderni vlak je visokotehnoški proizvod u cijelosti razvijen i proizveden u Končaru prema najsuvremenijim svjetskim i europskim normama. Riječ je o vrlo skupim proizvodima koji predstavljaju vrlo veliki interes za cijelu grupu Končar, ali i za hrvatsku industriju. Naša pozitivna iskustva s vlakovima koji su isporučeni ranije dobra su nam referenca s kojom nastupamo u izvozu. Jedan takav vlak već je prodan ŽFBiH-u. To je jedna platforma električnih i dizel-električnih vlakova, upravo onakvih kakvi su danas potrebni zbog ekoloških principa i zahtjeva, ali i zbog udobnosti koju danas traže putnici. On je u cijelosti digitalan, što znači da je oprem-

ljen digitalnim sustavima upravljanja, komunikacije, dijagnostike, monitoringa, što ga čini jednim od najsuvremenijih rješenja danas u svijetu.

Dejan Družinec, strojovođa u HŽPP-u, tijekom prve vožnje iznio je svoje dojmove o novome vlakom:

„Ovaj vlak je vlak 21. stoljeća. Sve je jako pojednostavljeno, čime je strojovođi olakšano upravljanje, te je povećana preglednost i sve ostale funkcionalnosti, tako da je to pomak napred. Jednostavnije je voziti, možemo se više koncentrirati na prugu i stvari koje se događaju oko vlaka, a ne na sam vlak jer je sve automatizirano. Vlak zadovoljava sve europske norme. Trenutačno se sve strojovođe školuju za vožnju svih vlakova. Cilj je da se obuču što više ljudi kako bi se mogla pokrivati što veća dionica naših pruga.

HŽ Putnički prijevoz je s tvrtkom Končar – Električna vozila u siječnju 2014. potpisao ugovor o proizvodnji 44 nova vlaka. Na-



Predstavnici HŽPP-a, KEV-a, lokalne zajednice i šef kolodvora Zabok Boris Tisanić



Strojovođa Dejan Družinec



Unutrašnjost novog vlaka

kon što je u prvoj fazi nabave isporučeno 20 elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski i regionalni prijevoz te jedan dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz, za daljnju nabavu četiri dizel-električna motorna vlaka za regionalni prijevoz osigurana su sredstva iz Zajma međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD). Prvi od tih vlakova danas je pušten u promet, a preostala tri vlaka bit će isporučena do kraja prvog kvartala 2020. godine. Isporučeni dizel-električni motorni vlak koristit će se u regionalnome prijevozu i svakodnevno prevoziti putnike na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Zabok – Varaždin i obratno. Na toj relaciji preveze se oko dva milijuna putnika na godinu.

U skladu s Financijskim planom HŽ Putničkog prijevoza za razdoblje 2020. – 2022. planira se u cijelosti realizirati ugovor s Končar – Električnim vozilima, odnosno isporuka još sedam dizel-električnih i 12 elektromotornih vlakova. HŽ Putnički prijevoz trenutačno provodi aktivnosti vezane uz osiguranje financijskih sredstava.

Tehničke značajke

Dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz serije 7023 jest trodijelna dizel-električna niskopodna garnitura. Maksimalna brzina vlaka je 120 km/h, ima 167 sjedećih mjesta i 175 stajaćih mjesta. Garnitura je sastavljena od dva krajnja motorna vagona s upravljačnicom i srednjega vagona. Opremljen je s četiri para dvokrilnih vrata i ima dvije rampe za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima te prostor za bicikle. Sjedala su izvedena kao dvosjedi, osim u dijelu prostora namijenjenog osobama sa smanjenom pokretljivošću u koji su ugrađena preklopna sjedala. Zahvaljujući dvokrilnim širokim vratima, omogućen je brzi izlazak i ulazak većeg broja putnika, a prozorska stakla zatamnjena su 60 % radi zaštite od sunca. Vlak je opremljen suvremenim sustavom grijanja i hlađenja te videonadzorom, a putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (WiFi). Zaustavljanja u službenim mjestima najavljuju se putem sustava za informiranje putnika, koji na

temelju podataka o položaju vlaka iz GPS uređaja emitira poruke na displejima, i razglasa.

Novi vlakovi odlikuju se visokim stupnjem pouzdanosti zbog primjene novih tehnologija, sklopova i uređaja tijekom intenzivnoga korištenja u svim vremenskim uvjetima. Svi sklopovi, uređaji i nove tehnologije koji će biti primijenjeni sukladni su važećim zakonskim propisima i EU-ovim direktivama o javnome putničkom prijevozu. Nabava novih motornih vlakova unaprjeđuje kvalitetu prijevozne usluge, pouzdanost i raspoloživost vozila uz mnogo niže operativne troškove i mogućnost povećanja frekvencije vlakova i broja putnika, a novi vlakovi doprinose i smanjenju onečišćenja okoliša.

ODRŽAVANJE PRUŽNOGA POJASA NOVIM STROJEVIMA

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Sve na željeznici zahtijeva održavanje: vozila i strojevi, elementi kolosijeka, razni signalni uređaji, objekti i pruge koje čine željezničku mrežu Hrvatske.

HŽ Infrastruktura upravlja i održava oko 2604 km željezničke mreže. Željeznica je vrlo složen mehanizam po svojim tehničkim i prometnim karakteristikama, a nova doba otvorilo je prostor za razvikan željeznice, kako po broju prevezene robe i putnika tako i po sve većim brzinama koje se postižu na sve većem broju željezničkih pruga u svijetu.

Održavanje pružnoga pojasa jedan je od sigurnosnih zahtjeva te uključuje zaštitu od požara koji može izbiti uz željezničke građevine. Dobro održavani željeznički pojas omogućuje i bolju preglednost pruge. Nažalost, u Republici Hrvatskoj suočeni smo s odljevom stanovništva u razvijenije članice EU-a pa se postavlja pitanje kako u budućnosti nadomjestiti manjak potrebnih kadrova. Na to pitanje nije mogu odgovoriti jednoznačno ili jednom rečenicom. Svjedoci smo toga da se grade nove pruge, izvode pružni remont, da se uređuju postojeći peroni u kolodvorima ili grade novi. Da bi sve to funkcioniralo, potrebni su stručni kadrovi.

Pružne građevine u svojem Poslovnom području »Održavanje pruga« promišljaju dugoročno i u području tehničkoga opremanja i modernizacije kojom bi se postigla veća učinkovitost radnih zadaća. Kada je u pitanju održavanje pružnoga pojasa, bez odgovarajuće mehanizacije nije moguće nadomjestiti broj radnika. Pružni je pojas zemljište ispod željezničke pruge, odnosno kolosijeka, između kolosijeka i pokraj krajnjih kolosijeka, na udaljenosti od najmanje osam metara odnosno šest metara, ako željeznička pruga prolazi kroz naseljeno mjesto, mjereno od osi krajnjega kolosijeka.



Daniel Vajdić i Mario Špeljko

Na dijelu pruge prema Karlovcu zemljište je ispresijecano nekadašnjim vodenim tokovima i manjim šumarcima. Nedaleko od pruge primijetili smo određenu količinu građevnog materijala i starijih automobilskih guma. Divlji je deponij posljedica neodgovornoga ponašanja nekih od naših sugrađana te nedovoljne svijesti o zaštiti i očuvanju životnoga prostora. S jedne je strane željeznica kao ekološki najprihvatljivija vrsta prijevoza, a s druge strane otpad kao »civilizacijsko mjerilo« kojemu se može stati na kraj isključivo edukacijom, kontroliranim zbrinjavanjem, ali i visokim kaznama za prekršitelje. Baš na toj pruži vožnja vlakom za one koji se upute u smjeru Karlovca u jednome od novijih vlakova budi osjećaj lebdjenja, a ne vožnje na čeličnim kotačima.

U jednoj od depresija uz prugu zatekli smo dvojicu radnika Pružnih građevina kako uz pomoć stroja RoboMax uklanjaju i usitnjavaju raslinje koje se našlo pred tim nezasićenim strojem. Riječ je o gusjeničaru s malčerom pred kojim gotovo da nema

prepreka. Strojem se upravlja uz pomoć daljinske radiokontrole. Stroj se penje uz prilično strm nasip, a rezultat je poravnani tepih sazdan od usitnjenih grana. Baš onako kako to zahtijeva Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa. Stroj bruji i nalazi se u prostoru u koji ni dobro opremljen čovjek ne može lako zaći. Usitnjene grane pršte pod strojem teškim 3,5 tone koji se čini nezaustavljiv. Posadu stroja čine operatori Daniel Vajdić i Mario Špeljko, koji je ujedno vozač kamiona kojim se stroj doprema do najbliže lokacije. Vajdić spretno balansira uz pomoć radiupravljača i pokreće operacije neophodne kako bi gusjeničar bio učinkovit. Gusjeničar može savladati nagib do 50 ° i vrlo je spretna za manevriranje na strmome i nepristupačnome terenu. Njime je moguće urediti od 2000 m² do 4000 m² na dan.

—Ovim strojem upravljam oko dva mjeseca i do sada sam bio angažiran na području Zagreba, Karlovca i Ogulina. Posao mi je zanimljiv i uvijek različit s obzirom



Operater stroja Daniel Vajdić

na određite i teren. Radim na terenu dulje od 16 godina i zadovoljan sam. – rekao nam je u kratkome razgovoru Vajdić.

Ovaj je posao odraz dobrog planiranja i donošenja dobre odluke Pružnih građevina. Modernizacijom je moguće dosegnuti budućnost ili, ekonomskim rječnikom rečeno, zahvaljujući osuvremenjivanju tvrtke, može se biti konkurentan.

Pružne građevine, točnije Poslovno područje »Održavanje pruga«, planira cjelovito modernizirati taj dio aktivnosti. Nabava samo jednoga stroja pokazala se opravdanom. Rad gusjeničara s daljinskim upravljanjem i s malčerom u trajanju od osam sati jednako je učinkovit kao rad 20 osoba opremljenih potrebnim alatima. Šef održavanja pruga u Poslovnome području »Održavanje pruga« Milan Šarić rekao nam je to da je predviđena nabava još jednog RoboMaxa i kosilica Spider.

Poslovno područje »Održavanje pruga« radi i na izgradnji industrijskih kolosijeka i kolosijeka u betonu, na izradi i održavanju kranskih staza te na održavanju skretnica.

Radom i zalaganjem Pružne građevine učvršćuju svoju tržišnu nišu. Prije nekoliko godina tvrtka je nabavila dvoputno vozilo UNIMOG s priborom potrebnim za prskanje kako bi se pružni pojas zaštitio od korova. Pružne građevine i Poslovno

područje »Održavanje pruga« nastoje očuvati kadrovsku strukturu te rade na obuci pojedinaca za rad na različitim poslovima vezanima uz željeznicu. Tehnika dolazi kao potreba i jamstvo da neće biti zaostajanja za drugima.



Dvoputno vozilo UNIMOG za uklanjanje korova

TRADICIONALNO VELIK BROJ PUTNIKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Varaždin

Premda Varaždin ne spada među najveće hrvatske gradove, Varaždin je drugi kolodvor u Hrvatskoj po broju prevezenih putnika.

U varaždinskome željezničkom kolodvoru susreću se pruge koje vode prema Čakovcu, Zagrebu, Golubovcu i Koprivnici. Prema grafikonu voznoga reda, kroz kolodvor su predviđene 174 trase, a radnim danom kroz njega u prosjeku prolazi stotinjak vlakova. Tome se može pribrojiti pedesetak vožnji prema ložionici. Vikendom kroz Varaždin prolazi između 30 i 50 vlakova. Premda Varaždin ne spada među najveće hrvatske gradove, drugi je kolodvor u Hrvatskoj po broju prevezenih putnika. Opseg teretnoga prijevoza relativno je mali.

Ohrabruje podatak o dobrom opsegu rada u kamenolomu Golubovec iz kojeg HŽ Cargo svakodnevno otprema po jednu garnituru s 23 vagona.

Uz šeficu Emiliju Palatinuš, dva pomoćnika šefa kolodvora i tehnologa u kolodvoru radi 14 prometnika, 10 nadzornika skretničara i 15 skretničara. U turnusu rade po dva prometnika, s time da unutarnji prometnik ne radi vikendom, dok radnim danom ima prekid od 20.00 do 4.00 sata. Osiguranje varaždinskoga kolodvora zastarjelo je. Izlaznih signala nema pa se osoblje sporazumijeva telefonom ili *motorama*, dok su na ulazu u kolodvor likovni signali.

Prije desetak godina kolodvorska zgrada

je renovirana. Promijenjeno je krovništvo, postavljena nova svjetlozelena fasada, popločen je prostor prema peronima i gradu, uređena je čekaonica za putnike te su postavljeni displeji. Manji se kvarovi uspješno otklanjaju ponajviše zaslugom Branka Hajeca. Hajec je godinama radio kao nadzorni skretničar, no otkako je izgubio zdravstvenu grupu radi kao portir. S obzirom na to da zna i ima volje raditi, prema potrebi uskače kadgod treba obaviti kakav popravak, no ni on ne može protiv navika putnika koji, osobito noću, uništavaju željezničku imovinu. Šefica kolodvora kaže kako ni uz silna nastojanja nisu uspjeli doskočiti vandalima:

Sanitarni čvor nam je trenutačno zatvo-



Emilija Palatinuš

ren. Skretničari su na blokovima pa su noću ovdje samo dva prometnika koji ne mogu istodobno paziti na toliki prostor. Trudimo se koliko možemo, ali teško. Nedavno su nam vandali u bravu na vratima sanitarnoga čvora nagurali ljepilo.

U vrijeme kada je išla u školu za prometnoga tehničara (1991., op.a.) Emilija Palatinuš bila je jedina žena u razredu. Samo dvije godine poslije situacija se promijenila u cijelosti. Naša je sugovornica na željeznici počela raditi 2001. kao prometnica u Turčinu. Dvanaest godina poslije imenovana je za šeficu kolodvora Novi Marof, a na sam Dan hrvatskih željezničara, 5. listopada prošle godine imenovana je za šeficu kolodvora Varaždin.

— I danas imamo puno putnika. Varaždin je srednjoškolski centar i učenici su naši glavni putnici. Nekada su to bili i radnici koji su radili u nekada vrlo jakim tvrtkama kao što su Varteks, VIKO, Koka ili Florijan



Bobić. Naši putnici najčešće putuju na kraćim relacijama. Putovanje do Zagreba traje predugo, a autobusne su veze puno brže. – komentirala je Palatinuš.

Zanimljivo je kako je šefica kolodvora Varaždin istodobno unuka, kći i supruga željezničara. Njezin djed Antun Gašparac bio je ophodar pruge, a baka Ana čuvarica

željezničko-cestovnog prijelaza:

— Baka je ručno spuštala i podizala rampu u Mađarevu. Moj otac Zvonimir radio je kao strojovođa, a suprug Ivan prometnik je u Novom Marofu. S obzirom na to da imamo četvero djece u dobi od 11 do 19 godina, itekako nam odgovara da on radi u turnusima.



INOVACIJE – TEMA »BROJ JEDAN«

PIŠE: Elena Lalić
FOTO: Elena Lalić

U zgradi Konferencijskoga centra »Albert Borschette« u Bruxellesu 18. studenoga 2019. održan je 15. plenarni sastanak PRIME-a, Platforme upravitelja željezničke infrastrukture u Europi. Domaćin sastanka bila je Glavna uprava za mobilnost i promet Europske komisije (DG MOVE), a glavne teme bile su klimatske promjene i inovacije. Kao predstavnici HŽ Infrastrukture na sastanku su bili član Uprave Marko Z. Žubrinić i Elena Lalić iz Međunarodnih odnosa.

U sljedećih pet godina prioriteta Europske komisije bit će prijelaz prema zdravome planetu, u sklopu čega se predlaže donošenje europskog zakona o klimi, kako bi se do 2030. emisije ugljikova dioksida smanjile za 50 posto. Zato ulogu željeznice treba ojačati. Prijevoz treba biti zelen, siguran, moderan i održiv. Projekti toga predznaka financirat će se putem višegodišnjega financijskog okvira 2021. – 2027. U izradi je i dokument o ublažavanju klimatskih promjena te o mogućem doprinosu upravitelja infrastrukture njihovu smanjenju. Dokument je u izradi i krajem godine bit će objavljen i poslan novoimenovanim dužnosnicima Europske komisije.

Glavna tema sastanka platforme PRIME bile su inovacije u upravljanju infrastrukturom, ali i upravljanje vanjskim inovacijama. Svoja iskustva s okupljenima je podijelio ADIF (španjolski upravitelj infrastrukture), koji je uspostavio centar inovacija u kojemu okuplja tvrtke s razvijenim proizvodima, dok je nizozemski upravitelj infrastrukture spomenuo kako je na nizozemskome sveučilištu osnovana platforma za razmjenu i testiranje akademskih i praktičnih znanja i postignuća, koja se osim EU-ovim sredstvima sufinancira i sredstvima iz Kine. Iz tvrtke Thales rekli su da treba držati korak s promjenama, osobito kada je riječ o digitalnoj revoluciji koja uključuje automatski metro, vlakove bez strojovođe, umjetnu inteligenciju i potrebu za korištenjem čišće energije.



Član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubrinić

Austrijske savezne željeznice istaknule su to da treba uspostaviti program poboljšanja vještina te primjenjivati digitalizaciju u automatizaciji željezničkoga sustava. Švedska tvrtka Trafikverket inovacije potiče uvođenjem portfelja inovacija. Svaki od portfelja dodjeljuje se jednome poslovnom području koje upravlja inovacijama.

Inovacije u željezničkome sektoru postaju tema »broj jedan«, a da bi se mogle koristiti, potrebno je prikupiti relevantne podatke u digitalnome obliku, imati sustavan pristup inovacijama te uspostaviti stabilan sustav privlačenja novih ideja iz malih i srednjih poduzeća izvan željezničkoga sektora. Ključni su i promjena kulture te uključivanje ljudi, a informatika bi trebala biti zadužena za implementaciju inovativnih ideja. U inovacijama bi trebao sudjelovati rukovodeći kadar izradom petogodišnjega poslovnog plana, a i zaposlenike treba motivirati da pronalaze nove ideje i da razmišljaju izvan konvencionalnih okvira. Tehnologija se brzo mijenja i potrebno je biti fleksibilniji te uključiti inovacije u

cijeli sustav. Inovacije su pitanje kulture i vidljivosti. U skladu s time sastavit će se strateški dokument koji će biti poslan svim dionicima kako bi se razmijenile najbolje prakse.

Dio sastanka bio je posvećen aktivnostima pojedinih podskupina, među kojima se istaknuo belgijski Infrabel, koji je predstavio program »Young Professionals« (»Mladi profesionalci«). Infrabel je predložio pokretanje projekta privlačenja mladih profesionalaca, mjere za njihovo zadržavanje te razmjenu najboljih praksi i kulture suradnje. Također su predstavljeni kratkoročni, dugoročni kratki i virtualni programi razmjene, a s njihovom provedbom započelo bi se što je prije moguće provjerom inovativnoga koncepta te implementacijom u prvome dijelu 2020. Na sudjelovanje su pozvani svi upravitelji infrastrukture.

Sljedeći sastanak PRIME-a najavljen je za lipanj 2020. U buduću će se sastanci održavati u siječnju i lipnju.

HŽ INFRASTRUKTURA PARTNER OBILJEŽAVANJA DANA FAKULTETA STROJARSTVA I BRODOGRADNJE

PIŠE: Antonija Lončar
FOTO: Antonija Lončar

U povodu stote obljetnice Fakulteta strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu proteklih je dana održan niz događanja kojima se obilježilo rad te ugledne znanstvene ustanove. Pored tradicionalnih događanja Svečane akademije i Dana karijera, u opsežnom programu obuhvaćeno je i osam dvodnevnih FSB100 događanja na kojima je partnerima Fakulteta, u sklopu radionica, omogućeno da nastavnicima i studentima predstave svoje aktivnosti, planove i uspjehe.

Uz niz ostalih renomiranih gospodarskih subjekata, ove je godine i HŽ Infrastruktura bila jedan od partnera obilježavanja Dana FSB-a te je iskorištena prigoda da na Danima karijera 12. i 13. studenog predstavimo našu temeljnu djelatnost kao i projekte obnove i modernizacije željezničke mreže i infrastrukture koji se u najvećem dijelu financiraju iz sredstava EU-ovih fondova. Bila je to i prilika da se buduće mlade inženjerke i inženjeri strojarstva upoznaju i s mogućnostima zapošljavanja u našoj tvrtki.

U ime HŽ Infrastrukture domaćin na našem štandu bio je direktor Sektora mehanizacije Damir Lončarić, a iz Sektora za upravljanje ljudskim potencijalima sudjelovale su kolegice Ljiljana Mikuš i Ivana Baričević.

Svečanost otvaranja Dana karijera započela je prigodnim obraćanjima dekana Fakulteta strojarstva i brodogradnje prof. dr. sc. Dubravka Majetića te ministra regionalnog razvoja i fondova EU-a Marka Pavića. Dekan Majetić istaknuo je dugu i bogatu tradiciju Fakulteta osobito se osvrnuvši na suradnju s gospodarstvom, istaknuvši pri tome neraskidivu vezu znanosti i njene primjene te implementacije u gospodarstvu putem znanstveno-istraživačkog rada kao i obrazovanja, a potom zapošljavanja stručnog kadra.

Ministar Pavić čestitao je Fakultetu na uspješnom provođenju niza projekata koji



Predstavnici HŽ Infrastrukture

su sufinancirani novcem iz fondova EU-a te istaknuo kako se u sljedećem proračunskom razdoblju iznos sredstava namijenjenih za istraživanje i razvoj dodatno povećava, što će omogućiti još veću suradnju znanstvenih ustanova i gospodarskih subjekata.

Potom su domaćin i visoki gost u pratnji prodekana i čelništva Fakulteta obišli štandove partnera. U razgovoru s ministrom i dekanom gospodin Lončarić istaknuo je kako je u HŽ Infrastrukturi, a s obzirom na to da posjeduje mehanizaciju nužnu za nadzor i mjerenje performansi pruge i že-



Ministar Pavić i dekan Majetić

ljezničke mreže kao i ostalu mehanizaciju za izgradnju i održavanje željezničke infrastrukture (TMD-ove, specijalne vagone, snjegočistače, i ostalo), neophodno posjedovanje stručnog znanja i obrazovnog kadra iz područja strojarstva. Osim toga, istaknuo je perspektivu i važnost razvoja željezničkog sektora te jedinstveni položaj HŽ Infrastrukture kao upravitelja željezničke mreže te u tom kontekstu posebno istaknuo aktivnosti HŽ Infrastrukture u provedbi projekata obnove i modernizacije željezničke infrastrukture koji se sufinanciraju iz EU-ovih fondova.



PRIVATNI PRIJEVOZNICI GENERIRAJU RAST OPSEGA TEREKNOGA PRIJEVOZA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: arhiva Train Hungary Maganvasut Kft

Na liberaliziranome tržištu teretnoga prijevoza opseg rada kontinuirano raste. Prošle godine na hrvatskim prugama prevezeno je 13,4 milijuna tona tereta, a u prvih šest mjeseci ove godine opseg rada veći je za oko milijun tona. U najvećoj mjeri to je zasloga privatnih prijevoznika i zbog toga smo za ovaj broj »Željezničara« razgovarali s Gratianom Calinom, generalnim direktorom tvrtke Train Hungary Maganvasut Kft.

Molimo Vas da nam ukratko predstavite Vašu tvrtku.

Train Hungary Podružnica Zagreb (THPZ) mladi je prijevoznik na hrvatskome prijevoznom tržištu, ali mislimo da imamo solidne pretpostavke za rast i razvoj. Djelujemo tako da istodobno možemo ispuniti tri cilja: da doprinesemo gospodarskome rastu Hrvatske, da održimo i razvijamo hrvatsku željezničku tradiciju te da ponudimo radna mjesta hrvatskome željezničkom osoblju. Želimo organski rast i to nam ide prema planu jer u Hrvatskoj želimo biti dugoročno prisutni. Nismo pustolovi – mi smo graditelji.

Hrvatska podružnica Train Hungaryja počela je raditi 2015. Možete li nam opisati rezultate postignute u prvoj godini i rast tijekom tri godine te reći kakve rezultate očekujete u sljedećemu periodu?

Nama nije važan samo financijski rezultat, iako smo njime jako zadovoljni jer smo najprofitabilniji željeznički prijevoznik u Republici Hrvatskoj. Važno nam je da uspijemo rasti organski, odnosno da možemo prirodno opsluživati tržište, da u tvrtku možemo privući stručnjake i da se možemo razvijati na dugi rok, u ritmu kojim se razvija Hrvatska. Razgovor o prevezenim količinama roba bio bi površan. Ne smatramo da smo u utrci, već da smo jedan od motora razvoja hrvatskoga gospodarstva i pozorno pratimo važne i održive



Gratian Calin

pokazatelj.

U Hrvatskoj posluje više privatnih prijevoznika. Možete li nam opisati vašu trenutnu poziciju?

Train Hungary Podružnica Zagreb suočavala se još od osnutka s različitim izazovima i preprekama, među kojima je neke kao što su one birokratske i administrativne bilo lakše prevladati, dok je neke po-

put pokušaja sabotaze bile teže nadići. U tom nam je razdoblju bilo vrlo zahtjevno raditi, jer smo u jeku »liberalizirane« utakmice u Hrvatskoj ušli na gostujući teren gdje su sudac i publika bili na strani domaćina. Ako smo uspjeli biti uvjerljivi, bilo je to zato što smo došli s ozbiljnim, profesionalnim pristupom i – što je najvažnije – u dobroj vjeri. Došli smo kao partneri i to je rezultiralo određenim stupanjem poštovanja. Sada je situacija vrlo dobra. THPZ profilirao se kao pouzdan poslovni partner koji svake godine bilježi rast u svim segmentima. Prema podacima HAKOM-a, u drugome tromjesečju 2019. na tržištu željezničkoga prijevoza novi teretni prijevoznici imaju 40 posto udjela u tonskim kilometrima, što je povećanje od šest posto u odnosu na isti period prošle godine. Količina prevezene robe na hrvatskim željeznicama raste iz godine u godinu. Tako je u ovome tromjesečju količina prevezene robe povećana 12 posto u odnosu na drugo tromjesečje 2018. Novi teretni željezničkih prijevoznici preuzeli su 55 posto udjela u prevezenoj robi, što je povećanje od sedam posto u odnosu na isto tromjesečje prethodne godine. Ti podaci upućuju na snažnu, zdravu konkurenciju u sektoru privatnih željeznica, a ta je konkurencija dobra i za gospodarstvo i za željezničke prijevoznike. S tržištem će se moći nositi samo onaj tko je snažan i ozbiljan. Vidimo da je ukupni opseg željezničkoga prometa u konstantnome porastu, što je zasluga otvaranja tržišta.

Na kojim se relacijama prevozi većina vaših roba i u kojoj vam mjeri stanje infrastrukture otežava poslovanje?

Usko grlo na mreži hrvatskih pruga definitivno je granični prijelaz Koprivnica gr. – Gyekenyes i zato smo izbjegavali taj prijevozni put, iako na relacijama iz Rumunjske i Mađarske prema Italiji vozimo tri-četiri vlaka na dan. Dio tih roba planirali smo prevoziti preko Hrvatske, no taj prije-

NE SMATRAMO DA SMO U UTRCI, VEĆ DA SMO JEDAN OD MOTORA RAZVOJA HRVATSKOGA GOSPODARSTVA I POZORNO PRATIMO VAŽNE I ODRŽIVE POKAZATELJE.

vozni put koristiti ćemo tek kao alternativu do otvaranja prometa u punome opsegu. Glavnina naših prijevoza u Republici Hrvatskoj teče na relaciji Rijeka – Sisak / Osijek odnosno Rijeka – Tovarnik gr. Upravo na toj relaciji pridonijeli smo daljnjemu razvoju intermodalnoga prijevoza jer smo na relaciji Rijeka – Beograd pokrenuli redovite vlakove.

Kojim voznim parkom u Hrvatskoj raspolazete i planirate li nešto mijenjati?

Osnovu našega voznog parka u Hrvatskoj čine lokomotive serije 461 te 441. Upravo su se lokomotive serije 461, unatoč mnogim sumnjama, pokazale vrlo učinkovitima na zahtjevnoj dionici od Moravica do Rijeke. Svaku lokomotivu pripremili smo prema zahtjevima produkcije u Hrvatskoj. U svakoj zemlji u kojoj djeluje politika Train Hungary jest razviti djelatnost s kvalitetnim željezničkim vozilima, koja će osoblju omogućiti dobre radne uvjete, koja će poštovati uvjete zaštite okoliša, jer, ponavljamo, mi u zemljama u kojima radimo želimo biti prisutni na dugi rok, a to se ne može ostvariti bez poštovanja zemlje, ljudi i okoliša.

Ukupni rezultati rada mjereni u tonama kontinuirano rastu i to ponajviše zahvaljujući privatnim prijevoznicima. Hoće li se taj trend nastaviti i hoće li, prema Vašem mišljenju, privatni prijevoznici preuzeti i veći postotak teretnoga prijevoza?

Hrvatsko gospodarstvo funkcionira. Istodobno se sve više poštuje strateška uloga i mjesto Hrvatske, a to će dovesti do toga da ova zemlja postane traženo odredište, koliko za tranzit toliko i za investicije. Tržiš-

te je slobodno, konkurencija je ta koja diktira budućnost. Klijenti traže dobre cijene prijevoznih usluga, ali istodobno traže povjerenje, ozbiljnost, predvidljivost i tradiciju. Tvrtke koje kumulativno uspiju ispuniti te uvjete ne samo da će preživjeti, nego će se uspješno razvijati.

Kako gledate na perspektivu teretnoga prijevoza vezanu uz ulaganja u željezničku infrastrukturu, ponajprije u modernizaciju Brajdice i u Zagrebačku obalu (luku i kolodvor)?

Redovito pratimo sve projekte koji se odnose na željezničku infrastrukturu. Investicije u infrastrukturu planiraju se i rade dugoročno, a iznosi koje Hrvatska ulaže pokazuju to da će željeznički promet imati velik utjecaj u budućnosti. Razvoj prometne infrastrukture ima multiplikativne učinke jer promet u cijelosti ima velik utjecaj na razvoj gospodarstva s kojim nije tehnološki povezan. Nema razvoja luke bez učinkovitoga željezničkoga prijevoza u zaleđu i zato je potrebna moderna infrastruktura koja će omogućiti rast opsega kontejnerskoga prijevoza, u ovome slučaju u AGCT-u, poslije i u nekom drugom terminalu na Zagrebačkoj obali, a u konačnici možda i na otoku Krku.

Možete li nam reći nekoliko riječi o sebi?

Mislim da me moje dvije strasti, lov i pilotiranje helikopterom, najbolje opisuju i kao menadžera. Lov podrazumijeva strpljenje, preciznost i nadasve poštovanje i tradiciju, a pilotiranje smirenost i prilagodljivost. U sve tvrtke koje sam stvorio donio sam ta osobna načela. Činjenica što sam uspio potvrđuje to da sam zajedno sa svojim suradnicima donio ispravne odluke. Uz to čovjek sam koji se voli okružiti profesionalcima koji stvaraju i motiviraju timove jer vjerujem u odanost. Uspjeh nikada nije individualan, nego je uvijek zaslu- ga tima.

ČEŠKI PRIJEVOZNIK LEO EXPRESS

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Tijekom ljeta 2019. imao sam priliku posjetiti češku privatnu željezničku tvrtku Leo Express i prisustvovati prezentaciji njihovih vlakova.

Leo Express osnovan je 2010., a na samome početku bio je poznat pod nazivom Rapid Express. Godine 2012. tvrtka je počela voziti IC vlakove na relaciji Prag – Ostrava, na kojoj vlakove voze i Češke željeznice (ČD) i privatni željeznički prijevoznik RegioJet. U međuvremenu je Leo Express proširio svoju ponudu na još neke željezničke relacije, a stvorio je i mrežu autobusnih relacija do naselja koja nisu povezana željezničkim prugama. U posljednje vrijeme Leo Express proširio je svoju željezničku ponudu i na gradove u Slovačkoj i Poljskoj, a tvrtka vozi autobuse u Poljsku, Njemačku, Austriju i Ukrajinu. Leo Express je putnički prijevoz pokrenuo 13. studenoga 2012., no riječ je bila samo o testiranjima s putnicima. Uvođenje redovitoga prometa bilo je planirano za 9. prosinca 2012., kada se mijenjao vozni red, no zbog tehničkih problema odgođeno je za 18. siječnja 2013. Tada je u promet uveo vlakove koji su vozili na relaciji Prag – Bohumín, a zaustavljali su u Pardubicama, Olomoucu, Hranicama, Přerovu, Suchdolu nad Odrouom, Studénkou i Ostravi. Iz Ostrave jedan vlak na dan produljuje vožnju do Košica u Slovačkoj, a zaustavlja se u Karviná, Třinecu, Českom Těšínu, Žilini i Popradu-Tatry. U vlakovima Leo Expressa postoje tri razreda za smještaj putnika – ekonomski, poslovni i *premium*. U skladu s EU-ovim strategijama Leo Express promovira koncept javnoga prijevoza »od vrata do vrata« u partnerstvu s Uberom.

U svojoj floti ima pet elektromotornih vlakova Stadler Flirt s pet vagona. Prvi od tih vlakova isporučen je 5. veljače 2012. Vlakovi su klimatizirani i imaju ugrađeni Wi-Fi, a obojeni su u crno sa zlatnim detaljima i bijelim logotipovima tvrtke. Na iz-



Elektromotorni vlak tvrtke Leo Express serije 480 na izlazu iz kolodvora Pardubice

nenadađenje velikoga broja željezničkih stručnjaka u Europi, Leo Express je 27. rujna 2016. potpisao ugovor o nabavi triju električnih vlakova s kineskim proizvođačem željezničkih vozila CRRC Zhuzhou. Ugo-

vor uključuje opciju kupnje još trideset istovjetnih vlakova. Prvi kineski vlak dopremljen je u njemačku luku Bremen 17. rujna 2019., a nekoliko dana poslije dovožen je u Češku. Vlak je brendiran nazivom



Lokalni vlak tvrtke ČD za neelektrificirane pruge serije 854

»Sirius«, a trenutačno je u fazi ispitivanja. Prema najavama iz Leo Expressa, vlak će voziti na relaciji Prag – Ostrava – Košice. S obzirom na to da Zagreb nema izravnu željezničku vezu s Češkom, putovanje podrazumijeva presjedanja. Najbolja dnevna veza jest ona vlakom EC158 iz Zagreba do Beča, u kojemu je vrijeme presjedanja osam minuta. Vlak EC 158 od Zagreba do Beča vozi sedam sati i dvije minute, što je relativno dugo. Ipak, udobnost u vlaku je na dobroj razini, a predjeli kojima vlak prolazi su vrlo lijepi. Između Graza i Beča vlak prelazi prijevoj Semmering, koji je vrlo lijep. Iz bečkoga glavnog kolodvora (Wien Hauptbahnhof) vlakom EC102, koji vozi do Varšave i kolodvora Warszawa Wschodnia, vozio sam se do Breclava. Taj vlak dionicu prelazi vozeći austrijskom prugom Nordbahn, koja je duga 77 km. Češki kolodvor Breclav nalazi se na samoj granici s Austrijom, a u njemu sam za presjedanje imao samo tri minute. Uz nešto brži hod i vrlo malo prtljage moguće je promijeniti vlakove u tako kratko vrijeme. Posljednji dio putovanja u Pardubice vozio sam se vlakom EC276, koji vozi na relaciji Budimpešta – Prag. U Pardubice sam stigao u 17.09, odnosno 10 sati i devet minuta nakon polaska iz Zagreba. Put automobilom bio bi nešto kraći – oko osam sati.

Tvrtku Leo Express pokrenuo je mladi češki poduzetnik Leoš Novotný. S obzirom na to da tvrtka posluje bez subvencija, isplativost joj je minimalna. U tome svjetlu treba promatrati odluku i da se kupe kineski vlakovi koji su nešto jeftiniji od sličnih vlakova europskih proizvođača. U prosincu 2018. Leo Express je od ČD-a preuzeo prometovanje vlakova na prugama Ústí nad Orlicí – Mlýnický Dvůr i Dolní Lipka – Hanušovice. Ugovor za prometovanje na tim prugama potpisan je na rok od deset godina, a prometovanje će početi u prosincu 2019. S obzirom na to da je riječ o lokalnome prijevozu, za te će vlakove Leo Express dobivati subvencije.



Novi Škodin elektromotorni vlak serije 440, brendiran kao RegioPanter tvrtke ČD



Teretna dizel-lokomotiva serije 750 tvrtke ČD Cargo u kolodvoru Pardubice

OBNOVLJENI ČIRO VRAĆEN U BELI MANASTIR

PIŠE: Zvonko Čurak
FOTO: Zvonko Čurak

Nakon tri godine restauracije vrijedne milijun kuna kompozicija Čire vraćena je u Beli Manastir. Vlak je predstavljen javnosti na prigodnoj svečanosti 11. studenoga, na Dan sv. Martina, a povodom Dana grada. Ministrica kulture Nina Obuljen Koržinek i gradonačelnik Tomislav Rob označili su kraj uspješne zaštite i obnove te vrijedne kulturne baštine.

Polovinom 19. stoljeća u Slavoniji i Baranji građena su proizvodno-gospodarska naselja. Ta su naselja nastala na plodnim površinama i u njima je većinom živjelo radno sposobno stanovništvo koje se bavilo poljoprivrednom proizvodnjom na zemlji koja je pripadala ondašnjemu vlastelinstvu. S vremenom su takva naselja nazvana pustarama. Kako je rastao broj stanovnika, tako su rasle i potrebe za što većim brojem radne snage pa su naselja dobivala karakteristike radničkih naselja po uzoru na industrijska naselja. Gradila se i razvijala socijalna infrastruktura: škole, trgovine, ambulante, dom kulture, upravna zgrada te stanovi za radnike. Prvo veće takvo naselje jest Mirkovac s oko 400 stanovnika, zatim Sokolovac s oko 200 stanovnika i Jasenovac s oko 260 stanovnika. Broj takvih naselja rastao je sve do polovine 20. stoljeća. Pustare su svoj život počele kao jezgre ratarske i stočarske proizvodnje, da bi poslije Sokolovac i Jasenovac svoj život nastavili kao beljske farme.

Pustare je trebalo povezati prometnom infrastrukturom. U to vrijeme najpraktičnijom i najjednostavnijom pokazala se željeznica pa je izgrađeno oko 150 kilometara uskotračnih željezničkih pruga. Gradnja željeznice s kolosijecima širine od 760 mm počela je 1906. i trajala do 1915. Pustare su osobito rasle nakon Drugoga svjetskog rata, kada se u njih useljavaju radnici iz drugih krajeva Hrvatske i BiH. Tada su dobivale nove sadržaje poput kina, ambulana, kulturno-umjetničkih druš-



Obnovljeni Čiro u Belom Manastiru

tava i nogometnih klubova te su imale bogat društveni život.

Godine 1957. Belje je donijelo odluku o postupnome ukidanju 150 kilometara uskotračnih željeznica i taj je proces trajao do 1962. Od 1966. do 1968. ukinute su i pruge normalnoga kolosijeka Beli Manastir – Batina i Beli Manastir – Baranjsko Petrovo Selo. Promjene u tehnologiji poljoprivredne proizvodnje i veliki industrijski kapaciteti u većim mjestima uvjetovali su postupno napuštanje pustara.

Nekadašnja baranjska uskotračna željeznica posjedovala je jedanaest parnih lokomotiva, jednu dizelsku lokomotivu, sedam putničkih vagona, 162 četveroosovinska teretna vagona, 17 cisterni, 22 para truckova i 544 dvoosovinska vagoneta. Putnički prijevoz bio je organiziran između baranjskih mjesta.

Vlakovi su dovozili proizvode u kolodvore normalnoga kolosijeka Čeminac, Beli Manastir, Petlovac i Šumarine te u luku Ka-

zuk na Dunavu. Glavno čvorište i centralni pretovar nalazili su se u Belom Manastiru. S lukom Kazuk na Dunavu bili su povezani industrijski kolosijeci u krugu tvornice šećera, mliječare u Belom Manastiru i tvornice strojeva u Kneževu te sve poljoprivredno-proizvodne jedinice odnosno pustare. Do 1915. pruži je vagoni vukla konjska zaprega, a zatim su u promet bile uvedene parne lokomotive. Od 1957. postupno su se ukidale neke pružne dionice, da bi 1962. beljska željeznica prestala voziti.

Šezdesetih godina prošloga vijeka Čiro je svakodnevno prometovao na relaciji šećerana – Beli Manastir dugoj dva kilometra. Iz Šećerane je polazio svaki puni sat (xx.00), a iz Belog Manastira svaki puni sat i trideset minuta (xx.30), počevši od 5.00 do 22.30 sati. Vožnja je trajala oko 5 – 10 minuta, ovisno o tome kako je strojovođa bio raspoložen. Ako se dogodilo to da putnik malo zakasni, a Čiro je već krenuo, vlak se uvijek moglo zaustaviti vikanjem, osim ako buka parnoga kotla nije



Predstavljanje obnovljenog vlaka

bila toliko velika pa strojovođa to nije mogao čuti. Postojala je i mogućnost da putnik potrči i stigne Ćiru te uskoči u vagon, što se često događalo. Parna lokomotiva »Đuro Đaković«, proizvedena 1952., i tri putnička vagona koja čine Ćirinu kompoziciju jedini su sačuvani dio nekadašnjega voznog parka beljske željeznice, koja je povezivala sve poljoprivredne centre s tvornicama za preradu poljoprivrednih sirovina. Bila su to vremena kada se u šećerani uvijek znalo kada je puni sat jer se Ćiro prije polaska oglašavao zviždukom. Vožnja u njegovim vagonima, među kojima je srednji bio viši od prvog i zadnjega, bila je zanimljiva. Ta se garnitura nije mijenjala pa je lokomotiva vlak vukla iz Belog Manastira do šećerane, a natrag ga je gurala. Cijena prijevoza bila je simbolična, i to od 50 para (pet žutih banki) za školarce do dva dinara za dnevnu prijevoznu kartu u jednome smjeru za odrasle. Postojale su i mjesečne prijevozne karte, izrađene od tvrdoga kartona zelene boje, s označenim mjestima za mjesece, na koja su se lijepile markice koje se ovjeravalo žigom. Željezničari su bili strogo službeni i uživali su veliko poštovanje putnika.

Tijekom Domovinskog rata zatvorena je baranjska šećerana. Tada je pored upravne zgrade bez nadzora ostavljen baranjski vlak, koji je ondje bio postavljen još sedamdesetih godina prošloga stoljeća. Izgrađen je dio kolosijeka na koji je postav-

ljen te je bio bez zaštite i dostupan sakupljačima sekundarnih sirovina, korovu i sitnome raslinju koje je s vremenom okovalo cijeli vlak. Prijetila je opasnost da se potpuno unište posljednji primjerci te željeznice koja je šest desetljeća bila prometna žila kucavica u Baranji.

Godine 2016. cijeli je vlak odvezen u RPV Slavonski Brod. U Beli Manastir vraćen je nakon tri godine restauratorskoga rada i uloženih oko milijun kuna. Ta će garnitura krasiti središte grada nakon što je pokazana javnosti povodom Dana grada Belog Manastira 11. studenoga. U prisutnosti

ministrice kulture Nine Obuljen Koržinek i gradonačelnika Tomislava Roba vlak je predan građanima Belog Manastira.

Ćiro je upisan u registar zaštićenih kulturnih dobara Ministarstva kulture RH kao vlak – parna lokomotiva Đuro Đaković pod brojem Z-6029. U registru ima još zaštićenih pokretnina i nekretnina s područja Belog Manastira. Među njima je i manevarska lokomotiva Mavag 152-067 (Lilika), koja se nalazi u tvorničkome krugu napuštene šećerane te nije pod nadzorom.



Ćiro prije obnove

IZLOŽBA »ŽENA - VJEČNA INSPIRACIJA«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva Mira Kos

U galeriji u predvorju upravne zgrade HŽ Infrastrukture u Zagrebu od 15. studenoga do 15. prosinca postavljena je 26. samostalna izložba ulja i akrila na platnu autorice Miroslave Mire Kos. Izloženo je 25 radova, uglavnom portreta žena, pa je izložba i dobila naziv »Žena – vječna inspiracija«.



Miroslava Mira Kos

Mira se slikarstvom bavi od djetinjstva, a potpuno mu se posvetila nakon odlaska u mirovinu, nakon radnoga vijeka provedenog u HŽ Informatici. Članica je Hrvatskog društva likovnih umjetnika (HDLU) Zagreb, izlagala je u New Yorku, Hamiltonu, Budimpešti, Salon De Provenceu, regiji Molise, Beču, Kijevu, Zagrebu, Dubrovniku, Braču, Rijeci, Bakru, Buzetu, Kninu, Crikvenici, Osijeku, Varaždinu... Osim slikarstvom bavi se keramikom, oslikavanjem svile te izradom lutaka i nakita. Sudionica je brojnih likovnih kolonija, voditeljica likovnih radionica za djecu, a brojna umjetnička djela donirala je udrugama i domovima za nezbrinutu djecu. Dobitnica je nagrade »Zlatni kist« (2000.) za ciklus slika pod nazivom »Žena«.

»U Mirinu opsežnome likovnom opusu posebno mjesto zauzimaju portreti ženskih likova, koji su svojevrsna konstanta nje-

zina stvaralaštva. To je idealizirani svijet s često istaknutom atmosferom melankolije te primjetnim reminiscencijama iz miljea umjetnosti. Njezine likovne kreacije plijene pozornost svojom sugestivnom stilizacijom i atmosferom imaginativne slikovitosti, što u konačnici upućuje na autentičnost umjetničina rukopisa koji na originalan način nastavlja tradiciju *art déco*«, među ostalim, o Mirinu radu kaže likovni kritičar Boris Žuža.

Likovni kritičar Zapor Spalatin pak smatra to da »nit koju tražimo moramo razmotiti

do bizantske ikonografije pa njome premostiti udaljenost do ravenkih mozaika i dalje do neupitnoga utjecaja sijenske škole, sve do početka renesansne perspektive, kojoj se opire ovo slikarstvo. Sve možemo promatrati i iz perspektive razvidno ženskoga rukopisa, koji svoju naraciju duguje djetinjim igrama s lutkama i ogleđavanju buduće tinejdžerice u toaletnome stoliću njezine mame. Mira Kos pristupa slikarskome platnu kao dragoj prijateljici koju treba najljepše odjenuti za poseban izlazak u društvo«.



CAMERA OBSCURA – HIT MEĐU MLADIMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Punih dvadeset godina željezničar Stanko Toth predsjednik je Foto kluba Varaždin. Kao čovjek filma uspio je djecu otrgnuti od mobitela i njegove radionice korištenja *camere obscure* hit su među mladima.

Umirovljeni strojovođa Stanko Toth živi na izlazu iz Varaždina, stotinjak metara od rijeke Drave i željezničkoga mosta koji spaja Zagorje i Međimurje. Prije Drugoga svjetskog rata na tom je mjestu Hrvatska graničila s Mađarskom. Premda se u razgovoru s željezničarima uvijek dotaknete vlakova, ovaj je ponajprije vezan uz Stankovo dugogodišnje bavljenje fotografijom. Kada se 15. kolovoza zaposlio u varaždinskoj Vuči vlakova, odmah se susreo s fotografijom. Naime, u gotovo svakoj sekciji unutar sustava nekadašnjeg ŽTP-a Zagreb bila je i »tamna komora« u kojoj su se mogle izrađivati fotografije.

— Pet godina radio sam kao strojovođa, a 2014. mirovinu sam dočekao kao tehnolog. S obzirom na to da smo unutar naše radne jedinice imali fotogrupu, koja je bila opremljena istočnonjemačkim fotoaparatima »Praktica« i »Pentacon«, snimali smo događanja na željeznici, izrađivali fotografije i postavljali izložbe. Kolega Josip Pavlović izrađivao je čak fotografije u boji.

Nakon fotografskoga angažmana u KUD-u »Ivo Mikac«, Stanko se priključio Foto klubu »VIS Sloboda«, gdje je bio predsjednik, a posljednjih dvadeset godina djeluje u Foto klubu Varaždin.

— Ove godine obilježavamo dvadesetu obiljetnicu rada. Aktivni smo u sklopu Hrvatskog fotosaveza (HFS), a ja sam već šest saziva član Upravnog odbora HFS-a. Dobitnici smo nagrade »Faust Vrančić«, a u dva navrata primili smo Plaketu Grada Varaždina. Od samoga početka djelovanja usmjereni smo prema mladima i mislim da rezultati na izložbama i masov-



Stanko Toth

nost potvrđuju ispravnost takvoga opredjeljenja. Djelujemo u brojnim osnovnim školama i surađujemo s udrugama te ostvarujemo zajedničke interese. — rekao je Toth.

Na pitanje kako je uspio djecu odvući od mobitela i potaknuti ih na to da se bave *camerom obscurum* kao najjednostavnijim oblikom fotografije, Toth je odgovorio:

— Digitalna je fotografija donijela lakoću snimanja. Sa svojom analognom »Minoltom XG1« prehodao sam Dravu uzduž i poprijeke te fotografirao predivne motive. Sada je sve lakše, no *camera obscura* i dalje je vrlo popularna. Djeca vole sama izraditi svoj fotoaparatus, polako snimiti negativ na fotopapiru i poslije u tamnoj komori

izraditi pozitiv. Od 2000. organiziramo tečajeve, a ja sam 2006. u Plavom salonu u Zagreb Glavnom kolodvoru organizirao samostalnu izložbu željezničkih motiva snimljenih *camerom obscurum*. Dakle, može se digitalno, ali i za film i dalje ima i bit će prostora.

Naš sugovornik počeo je raditi u vrijeme dominacije parne vuče, a kompozicije su uglavnom činili dvoosovinski »batići«.

— Na našem području i dalje ima dosta putnika, no dok je industrija bila jaka, ljudi s pojedinih stajališta nisu mogli ući u vagon. Nakon rata koridori su nas zaobišli i tereta je puno manje. S obzirom na to da sam po prirodi optimist, vjerujem da će i željeznici osvanuti bolji dani.



Negativ na fotopapiru



Pozitiv

DUGAČKA TRADICIJA DARIVANJA KRVI U OSIJEKU

PIŠE: Damir Damjanović
FOTO: Damir Damjanović

Dan dobrovoljnih darivatelja krvi u Republici Hrvatskoj obilježava se 25. listopada. Tog je dana Gradsko društvo Crvenog križa Osijek višestrukim darivateljima krvi uručilo zahvalnice i priznanja. Šest željezničara iz Aktiva dobrovoljnih darivatelja krvi čvora Osijek bilo je među 109 dobitnika priznanja.

Darivanje krvi ima dugačku povijest među željezničarima, a ta se tradicija održala sve do danas. Istodobno je osječko željezničko čvorište oduvijek bilo među najaktivnijima u Hrvatskoj, s velikim brojem darivatelja od kojih su neki darivali krv i više od stotinu puta.

U suradnji s Gradskim društvom Crvenog križa Aktiv dobrovoljnih darivatelja čvora Osijek četiri puta na godinu organizira darivanje krvi. I odaziv željezničara uvijek je jako dobar. Istina, taj se broj smanjuje

sa smanjivanjem broja radnika i starenjem željezničara, pa su nekadašnji Aktiv dobrovoljnih darivatelja Vuče vlakova i Aktiv dobrovoljnih darivatelja krvi kolodvora Osijek spojeni u jedan.

Danas Aktiv dobrovoljnih darivatelja krvi čvora Osijek broji stotinu članova. Prema riječima tajnika Antuna Džanka, članovi su redom željezničari, a u posljednje vrijeme pridružuju im se i članovi obitelji:

Na željeznici dugo nije bilo novoga zapošljavanja i ljudi su ostarjeli. Uz to dio starijih radnika zbog zdravstvenoga stanja više ne može darivati krv. Ohrabruje podatak da je tijekom ove godine na osječkome području zaposleno petnaest prometnika. Vjerujem da će nam se neki od njih priključiti.

Dan dobrovoljnih darivatelja krvi u Repub-

lici Hrvatskoj obilježava se 25. listopada. Gradsko društvo Crvenog križa Osijek toga je dana u prostorijama Gradskoga poglavarstva uručilo priznanja i zahvalnice višestrukim darivateljima za 35, 50, 75, 100, 125 i više od 150 darivanja krvi. Među 109 darivatelja kojima su uručena priznanja i zahvalnice bilo je i nekoliko članova Aktiva dobrovoljnih darivatelja krvi HŽ-a čvora Osijek. Priznanje za 50 darivanja uručeno je Igoru Renduliću, prometniku vlakova u kolodvoru Osijek. Priznanja za 75 darivanja uručena su Stjepanu Benčeviću, zamjeniku šefa Regionalnog područja Istok za TPV, i umirovljenome kondukteru Miji Žemberi. Priznanje za 100 darivanja uručeno je Željku Kujeku, nadzorniku vuče u Vuči vlakova Osijek. Umirovljenome pružnom radniku Marku Mariću uručena je zahvalnica. On je darivao krv više od stotinu puta.



Osječki željezničari darivatelji krvi Željko Kujek, Marko Marić, Stjepan Benčević i Mijo Žeberi

DJECA SADILA DRVORED UZ PRUGU

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: arhiva Društva »Naša djeca« Fužine

U sklopu akcije »Posadi drvo, ne budi panj«, koja je u cijeloj Hrvatskoj održana od 25. do 27. listopada, Društvo »Naša djeca« iz Fužina organiziralo je sadnju drveća u Kolodvorskoj ulici.

Prema riječima koordinatorice akcije Željke Tuškan Bregovac, Društvo »Naša djeca« uključilo se u akciju »Zasadi drvo, ne budi panj« zbog želje da uljepšaju i oplemene prostor u kojemu žive. U namjeri ih je odmah podržala Općina Fužine dozvolom za sadnju drveća na općinskim terenima, ali Društvu je zanimljivija bila lokacija u Kolodvorskoj ulici u Fužinama koja je pod upravljanjem HŽ Infrastrukture. Naime, godine 2014. Gorski kotar zadesila je vremenska nepogoda u obliku ledene kiše koja je, pored ostalih velikih šteta, uništila i gusti drvodred visokih i starih lipa duž fužinske Kolodvorske ulice koja vodi paralelno uz prugu. HŽ Infrastruktura podržala je tu ideju i Društvo »Naša djeca«

Fužine okupilo je svoje članove, među kojima su bili roditelji s djecom, ali i drugo zainteresirano lokalno stanovništvo koje je željelo pomoći. Tako je posađen novi drvodred od 15 jarebika. Osim što je HŽ Infrastruktura dopustila sadnju, a Hrvatske šume donirale sadnice, akciju su poduprli i Općina Fužine, KTD Fužine d.o.o., koji je pripremio teren, dostavio sadnice te poravnao rupe, Vitek d.o.o., koji je Društvu ustupio stroj za kopanje rupa za sadnice, te Hotel »Bitoraj«, koji je sudionike počastio čajem. Veliku podršku pružili su im i zamjenik načelnika Općine Dražen Starčević, koji je pomogao savjetima i edukacijom, te direktorica HŠ UŠP-a Delnice Ivana Pečnik Kastner, koja se i sama pridružila akciji.

Ovo je bio samo početak, nazovimo to pokaznom vježbom, koja je pokazala što možemo učiniti ako se udružimo i ako svatko sudjeluje s onim što može i što

ima: netko radom, netko materijalom, netko sredstvima... Ova nas je akcija osnažila za buduće akcije, jer ideja i planova za slične akcije već imamo. – rekla je koordinatorica Željka Tuškan Bregovac.



Označavanje mjesta za novu sadnicu



Novi mladi drvodred



Drveće je sadilo i staro i mlado

TOKIO – SJEDIŠTE ZEMLJE IZLAZEĆEG SUNCA

PIŠE: Iva Grdić
FOTO: Iva Grdić

Let do Tokija traje oko jedanaest i pol sati uz jedno presjedanje u Europi i prelazi kroz sedam vremenskih zona prema unaprijed, što znači da zapravo putujete u sutrašnjicu. Japan je jedan od najboljih predstavnika zemalja koje su tehnološki toliko napredne da djeluju kao države iz budućnosti.

Tokio, ranije poznat kao Edo, svoj moderan naziv dobiva u novije doba, odnosno u 17. st. kada postaje političko i financijsko središte, čak i iznad samoga cara. Tako je bilo sve do 1657. kada su većinu grada uništili požari. Glavni grad Japana bio je Kyoto, dok je Tokio prolazio kroz desetljeća restauracije koja su mu podarila suvremenu arhitekturu i jednu od najrazvijenijih infrastruktura na svijetu. Današnji je Tokio proizvod spajanja 10 000 sela u jednu naizgled kaotičnu cjelinu. Naime, u usporedbi s američkim gradovima, koji su izgrađeni na kartezijanskoj mreži, Tokio je svojom organizacijskom strukturom sličniji Londonu.

Kao pješaku u oči su mi najviše upadale bezbrojne uske jednosmjerne uličice na ravnome i brdovitome terenu, po kojima neometano teče i pješački promet i promet motornim vozilima, i to po lijevoj strani, po uzoru na europsku otočnu metropolu u Ujedinjenome Kraljevstvu. Prometne su nezgode rijetkost jer je prometna kultura u privatnome i javnome prijevozu u Japanu na najvišoj razini po preciznosti i međusobnome poštovanju drugih sudionika prometa i prometnih pravila. Potonje se najviše odnosi na japanske pješake koji sa stoičkim strpljenjem prelaze ulice ili ceste isključivo onda kada im to omogućuju prometni svjetlosni znakovi.

Nama došljacima iz slabije prometno uređenih kultura ta je pojava kuriozitet te sam se i sama uvjerila u taj fenomen života u Tokiju na teži način. Naime, japanski vozači ne usporevaju i ne propuštaju pješake koji preko ceste prelaze »na divlje« jer nemaju naviku kršiti pravila. Isto



Tokio noću

vrijedi i za pješake ili vozače koji iz nekog razloga oklijevaju ili su dekoncentrirani; neophodno je pridržavati se općih pravila ponašanja u prometu te koristiti nadzemne pješačke prijelaze koji krasi najveća raskrižja brzih cesta, neovisno o tome koliko nam bili naporni. Iz toga proizlazi to kako je za posjet tome fascinantnom megagrađu potrebna posebna mentalna i fizička priprema. Unatoč njegovoj prozapadnosti i pristupačnosti i dalje je riječ o vrlo specifičnoj kulturi koja je polarno suprotna mediteranskome kaosu.

U grad se stiže preko jednoga od dvaju najvećih aerodroma: Narite ili Hanede, a oba imaju povoljne cijene prijevoza do središta Tokija te je preporučeno koristiti autobuse, tzv. limuzine, koji do središta Tokija voze oko sat vremena.

Strpljenje je također jedna od glavnih karakteristika japanske kulture te njime treba ovladati barem do amaterske razine jer za bilo kakvo pokazivanje emocija, pogotovo negativnih, nema mjesta u toj mirnoj zemlji. Utjecaj zen-budizma, preuzetog iz

Kine u 6. st., prožima cjelokupno iskustvo japanskoga života: od kretanja gradom do obavljanja različitih poslova svakoj se radnji pristupa uz maksimalnu koncentraciju i prisutnost. Doduše, stranci koji u Japanu žive nekoliko godina prenose mi kako u posljednjih pet godina vide dramatičnu promjenu u ponašanju lokalnoga stanovništva. Nestaje ceremonijalnost gesti poput klanjanja i zahvaljivanja, koje bivaju sve kraće i manje formalne. Trend globalizacije mnogi, pogotovo pripadnici starije populacije, nisu dočekali prijateljski te vrlo često u taksiju ili u trgovačkim centrima možete susresti hladan pogled ili ton.

Japanci nisu sramežljivi kada je u pitanju izražavanje antipatije prema *gaijinima*, odnosno strancima, koje vide kao prijatelju tradiciji i posebnosti Japana. Neki u tome vide otočki mentalitet izoliranosti ili tzv. Galapagosov sindrom, termin kojim je Charles Darwin označio pojavu određenih jedinstvenih životinjskih i biljnih vrsta koje su se razvile na otocima te mogu pre-



Putnici u vlaku na liniji Hibiya



živjeti samo na njima, a itekako je primjenjiv i na fenomen japanske kulture, koja je 220 godina prolazila kroz *sakoku*, politiku izolacionizma koja je trajala od 1633. do 1835. pod šogunatom Tokugawa i omogućila japanskoj kulturi da se razvije uz ograničen utjecaj vanjskoga svijeta.

Postoji i suprotan stav prema tuđincima, i to onaj mlađe populacije milenijalaca i generacija Y i Z, koji su opčinjeni zapadnjačkim kulturama i različitim rasama, osobito onima iz nordijskih zemalja.

Tematski su barovi najrasprostranjeniji oblik noćnih, zabavnih lokala u Tokiju, a jedan od najpoznatijih je »Robot Bar«, u kojemu pića serviraju robotizirani kono-bari, dok na pozornici publiku zabavljaju jednako robotizirani plesači i pjevači pod šarolikim neonskim osvjetljenjem i uz pratnju glasne japanske pop-glazbe, odnosno J-Popa, koji odzvanja iz zvučnika i na svim gradskim središtima.

Ulica Takeshita jedno je od takvih komercijaliziranih mjesta s uličnim štandovima i franšizama brze azijske hrane. Mjesto je

glasovito po svojoj gustom turističkoj posjećenosti, zbog koje se u gomili posjetitelja morate gegati malim koracima da biste stigli do odredišta.

Valja spomenuti da je prevelika napućenost još jedna specifičnost svih velikih azijskih gradova, na koju mi Hrvati nismo navikli i koja je fenomen za sebe. U prometnim gradskim središtima redovito ćete se naći unutar gomile ljudi, pogotovo na prijelazima i u hodnicima podzemnih željeznica, u kojoj Japanci marširaju gotovo istim korakom, te morate znati kojim putem morate ići kako vas ne bi zaniijela gomila ljudi koja juri na posao.

Vlakovi podzemne i nadzemne željeznice točni su gotovo u sekundu i redovito stižu minutu prije planiranoga dolaska. Na većim stanicama metroa možete kupiti i osvježavajuća pića ili čak sladoled na obližnjim automatima. Cijene prijevoznih karata ovise o broju stanica, a kreću se od 130 do 310 jena, dok je dnevna prijevozna karta oko 800 jena (u protuvrijednosti od 50 kuna). **(nastavak u sljedećem broju)**



Autocesta Shuto u smjeru Shibuye

VETERANI »LOKOMOTIVE« PRVACI HRVATSKE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: arhiva »Lokomotive«

Pobjednici županijskih natjecanja veterana okupili su se u Poreču na 20. prvenstvu veterana Hrvatskog nogometnog saveza. Ukupno 27 momčadi od 27. do 29. rujna borilo se za titulu najbolje momčadi u Hrvatskoj.

Veterani »Lokomotive« nastupaju u finalu Prvenstva Hrvatske kontinuirano od 2014. Uvijek su bili pri vrhu, ali prvo mjesto nisu uspijevali dohvatiti. Nakon šest utakmica odigranih u tri dana, ove je godine »Lokomotiva« osvojila titulu prvaka Hrvatske i to je bio povod za razgovor s predsjednikom Kluba Nikolom Ercegom.

U posljednje tri godine dva smo puta bili prvaci Zagrebačke lige, a jednom drugi. Iz Grada Zagreba pravo nastupa na prvenstvu stječu dvije najbolje momčadi. Uz nas natjecao se »Hrvatski dragovoljac«. U Poreču je bilo ukupno 27 momčadi, i to pobjednici po županijama i dvije zagrebač-

ke ekipe. – rekao je Erceg.

Ekipe su podijeljene u devet grupa. Prvo-plasirane momčadi i najbolja drugoplasirana momčad igrale su na ispadanje do konačnoga pobjednika. U polufinalu »Lokomotiva« je pobijedila domaćina »Poreč«, koji se za tu prigodu pojačao sa čak sedam aktivnih nogometaša. U finalu je »Lokomotiva« rezultatom 2 : 0 bila bolja od momčadi »Halubjan« iz Viškova. Nikola Erceg predsjednik je kluba posljednjih osam godina i tek se ove godine sve poklopilo:

– Srce mi je puno, živio sam za to i presretan sam. Uvijek smo bili pri vrhu, a nikada prvi. Jedne godine nedostajalo nam je sreće, druge su nas suci oštetili, a ove smo godine bili najbolji. Nekada je u momčadi bilo puno željezničara, a sada smo tu samo Dado (Dalibor Vučić, op.a.) i ja. Stopototni smo amateri i praktički se uveli-

ke sami financiramo.

Za »Lokomotivu« nastupa i velik broj neka-dasnjih prvoligaških igrača kao što su Darko Horvat, Mario Jozić, Krisitjan Polovanec, Jasmin Agić, Jerko Leko, Nikola Pokrivač i Silvio Čavlina.

– Naš dokapetan Jerko Leko pohađao je našu Tehničku školu i nedavno je poželio da svratimo tamo. Nazvali smo našega prijatelja iz škole Antu Akmadžu, obišli školu i popili kavu. – rekao je Erceg.

Natjecanja veteranskih momčadi utakmice su u koje se ulaže posljednji atom energije:

– Možda će netko pomisliti da nije tako, ali dečki grizu kao na prvoligaškim utakmicama. Uz izvrsne igrače krasi nas timski duh, uigrani smo i to se ove godine na najbolji mogući način pokazalo i na terenu.



Veterani »Lokomotive«



Djelatnik TSZV-a
FOTO: Branimir Butković



U blizini Novih Dvora
FOTO: Branimir Butković