

ŽELJEZNIČAR

BROJ 867 || VELJAČA 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



AKTUALNOSTI

Snježno nevrijeme donijelo probleme i željeznici

4

AKTUALNOSTI

Maksimalna mobilizacija

6

AKTUALNOSTI

Potpisan Memorandum o razumijevanju

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Koprivnica
FOTO: Ante Klečina

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

Snježno nevrijeme donijelo probleme i željeznici

4

AKTUALNOSTI

Maksimalna mobilizacija

6

AKTUALNOSTI

Potpisan Memorandum o razumijevanju

8

AKTUALNOSTI

Održana Opća skupština CER-a

10

EU FONDOVI

Pripreme za interni tehnički pregled

11

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Revitaliziran putnički prijevoz

14

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,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Ante Klečina

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

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,

kad se činilo kako je zima za ovu sezonu svoje rekla, u veljači je Hrvatsku zadesila hladna fronta s istoka. Polarna zima i snježne padaline kakve se ne pamte donijele su probleme u prometu, pa je tako dolazilo do poremećaja i u željezničkom prometu, pogotovo u Gorskom Kotaru i Lici.

Sve dežurne službe sa svom raspoloživom mehanizacijom svakodnevno su ulagale maksimalan napor kako bi se osigurao tijek željezničkog prometa u tim otežanim uvjetima.

U ovome broju »Željezničara« donosimo i sve o radnome posjetu Španjolskoj hrvatskog izaslanstva koje su činili državna tajnica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Nikolina Brnjac te članovi Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban i Marko Z. Žubrinić. U Madridu je sklopljen Memorandum o razumijevanju između MMPI-a, HŽ Infrastrukture i tvrtke ADIF, upravitelja željezničke infrastrukture Kraljevine Španjolske.

U Bruxellesu je krajem veljače održana 61. Opća skupština CER-a (Zajednice europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća), na kojoj su sudjelovali i članovi Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić i Marko Z. Žubrinić te član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Mladen Lugić.

Što se tiče radova na željezničkoj mreži, oni su zbog vremenskih uvjeta usporeni ili obustavljeni, no dok se još moglo, obišli smo nekoliko lokacija te provjerili kakva je situacija na izgradnji nove pruge između Gradeca i Sv. Ivana Žabnog, u kojoj je fazi rekonstrukcija kolodvora Sisak te stanje radova na usjeku »Sv. Ana« na riječkome području.

U povodu revitalizacije željezničkoga putničkog prijevoza na relaciji Virovitica – Daruvar – Banova Jaruga 4. veljače organizirana je besplatna promotivna vožnja, a od 5. veljače na toj relaciji vozi 13 vlakova i devet autobusnih linija. Novost je to koja je osobito razveselila lokalnu zajednicu pa u ovome broju donosimo njihove dojmove nakon prve vožnje vlakom tom relacijom poslije nekoliko godina.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



SNJEŽNO NEVRIJEME DONIJELO PROBLEME I ŽELJEZNICI

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: arhiva HŽI-a



22. veljače na ličkoj pruzi

O KAKVOJ SE HAVARIJI RADI NAJBOLJE SU OPISIVALI LJUDI S TERENA KOJI SU JAVLJALI DA JE PRUGA KOJU BI *ROLBA* OČISTILA VRLO BRZO PONOVRNO BILA ZAMETENA SNIJEGOM KOJI JE NANOSIO IZRAZITO JAK VJETAR, A ZAPUSI SU ZNALI DOSEZATI I DO DVA METRA. TAKOĐER ODRŽAVANJE PROHODNOSTI NA NEKIM LOKACIJAMA GDJE PRUGA PROLAZI KROZ USJEKE ŠIRINE TRI METRA U SITUACIJI TAKO VELIKIH PADALINA U KOMBINACIJI S IZUZETNO JAKIM VJETROM ZA HTIJEVALO JE DUŽE VRIJEME ČIŠĆENJA.

Hrvatsku je tijekom veljače zadesila nezapamćena hladna fronta s istoka. Polarna zima donijela nam je ogromne količine snijega i minuse koji su se spuštali i do 20 stupnjeva ispod nule. Sve je bilo pod snijegom, što je, očekivano, prouzročilo i probleme u prometu. U jednom trenutku sjever i jug Hrvatske bili su odsječeni, promet cestama i autocestama obustavljen, a unatoč silnom naporu dežurnih službi dolazilo je do poremećaja i u željezničkom prometu.

Takve neprilike najviše su se manifestirale u Gorskom kotaru i Lici, koji su bili zatrpani velikim količinama snijega, dok je olujni vjetar koji je dosezao i do 110 km/h stvarao snježne zapuhe.



Upravo zbog snježnoga nevremena 22. veljače na ličkoj pruzi došlo je do zastoja dvaju vlakova koji su prometovali iz Zagreba za Split te iz Splita za Zagreb. Prvo je zbog snježnih zapuha koji su iznosili do dva metra vlak 821 iz Zagreba za Split stao tijekom noći u usjeku između kolodvora Ličke Jesenice i Rudopolje. Nakon intervencije dežurnih ekipa, tehnike te lokomotiva koje su ga u konačnici izvlačile, nastavio je put do Splita. Kako se radi o jednokolosičnoj pruzi, što je željezničarima poznato, a široj javnosti možda i nije, vlak 820 koji je vozio iz Splita prema Zagrebu morao

je čekati prolazak vlaka 821 kako bi nastavio putovanje. Međutim zbog novih snježnih zapuha zapeo je u istom usjeku, pa je i taj vlak do odredišta stigao sa znatnim kašnjenjem.

Bila je to samo najava onoga što je uslijedilo jer se snježna havarija nastavila i idućih dana, a brojni željezničari sa svom raspoloživom mehanizacijom svakodnevno su ulagali maksimalan napor kako bi se koliko-toliko osigurao normalan tijek željezničkog prometa.

Kroz Liku i Gorski kotar promet je tekao otežano, uz otkazivanje vlakova te supsti-

tuciju autobusima i povremene zatvore pruge.

O kakvoj se havariji radi najbolje su opisivali ljudi s terena koji su javljali da je pruga koju bi *rolba* očistila vrlo brzo ponovno bila zametena snijegom koji je nanosio izrazito jak vjetar, a zapusi su znali dosezati i do dva metra. Također održavanje prohodnosti na nekim lokacijama gdje pruga prolazi kroz usjeka širine tri metra u situaciji tako velikih padalina u kombinaciji s izuzetno jakim vjetrom zahtijevalo je duže vrijeme čišćenja.



MAKSIMALNA MOBILIZACIJA

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: arhiva HŽI-a

Za vrijeme snježne havarije komplet-na mehanizacija i sve dežurne ekipe HŽ Infrastrukture s dionica ugroženih ekstremnim vremenskim prilikama danonoćno su bile na terenu, a u čišćenju pruga i otklanjanju kvarova sudjelovale su i ekipe Pružnih građevina. Zahvaljujući ne-sebičnom angažmanu svih naših kolega i kolegica na terenu, održavala se prohodnost pruga, a sve poteškoće i povremeni zatvori pruga nastojali su se sanirati na najbolji mogući način i u što kraćem vremenu.

Kako bi se što učinkovitije organiziralo održavanje prohodnosti pružne mreže tijekom vikenda oformljen je krizni stožer s Upravom na čelu. Predsjednik Uprave Ivan Kršić i član Uprave Marko Z. Žubrinić na terenu su pružali podršku u organizaciji aktivnosti te pomagali u otklanjanju poteškoća na kritičnim lokacijama, dok su u Zagrebu članovi Uprave Nikola Ljuban i Darko Barišić koordinirali i usklađivali aktivnosti prometnih poslova i održavanja. Takva situacija s vremenom već odavno nije zabilježena, stoga je bilo nužno uz uobičajene mjere koje su na snazi tijekom zimskih mjeseci dodatno mobilizirati cijeli sustav kako bi ekipe na terenu dobile svu moguću podršku i konkretnu pomoć. Sudeći po dojmovima s terena na taj se način našim regionalnim kolegama omogućilo da mnogo učinkovitije organiziraju posao i u izravnom kontaktu s čelnim ljudima zajedno rješavaju poteškoće. Ponovno se pokazalo da su suradnja na svim razinama i timski rad jamstvo uspješnog obavljanja posla, a osobito je to nužno u izvanrednim okolnostima.

Također u nedjelju 25. veljače Uprava HŽ Infrastrukture u Ogulinu je s novinarskim ekipama snjegočistačem i pružnim vozilom obišla zahtjevnu dionicu od Ogulina do Moravica kako bi zainteresirani predstavnici medija na licu mjesta mogli vidjeti što se sve radi na održavanju prohodnosti



Primopredaja smjene u kolodvoru Ogulin



U kolodvoru Ogulin



Uprava HŽI-a u obilasku



Ivan Kršić, Subhi Tawfiq, Milan Salopek, Marko Z. Žubrinić, Milan Neralić

mreže.

U medijima se potegnulo i pitanje snjegočistača kojima HŽ Infrastruktura raspolaže te je li ih dovoljno za održavanje pruga u zimskim uvjetima. HŽ Infrastruktura ima pet snjegočistača, a upravo radi dugoročnog osiguranja opreme za čišćenje snijega

u travnju 2015. pokrenuta je javna nabava za dva nova stroja. Ugovor je s dobavljačem potpisan krajem kolovoza 2016., a rolbe su isporučene krajem rujna 2017. Nakon toga proizvođač je pokrenuo proces ishođenja certifikata koji su nužni HŽ Infrastrukturi za dobivanje dozvole za pu-

štanje u promet. Od certifikacijske kuće dokument je zaprimljen 16. siječnja, a od proizvođača 29. siječnja. HŽ Infrastruktura odmah je svu dokumentaciju objedinila i 31. siječnja poslala zahtjev s pripadajućom dokumentacijom Agenciji za sigurnost željezničkog prometa.

POTPISAN MEMORANDUM O RAZUMIJEVANJU

PIŠE: MMPI, Branimir Butković
FOTO: MMPI



S lijeva na desno: Marko Z. Žubrinić i Nikolina Brnjac s hrvatske strane potpisuju Memorandum

Državna tajnica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Nikolina Brnjac s članovima Uprave HŽ Infrastrukture Nikolom Ljubanom i Markom Z. Žubrinićem boravila je 23. i 24. siječnja 2018. u radnome posjetu Kraljevini Španjolskoj. Dojmove o vožnji vlakom brzinom od 300 km/h, suvremenome upravljačkom centru, održavanju i posjetu madridskome glavnom željezničkom kolodvoru Atocha ukratko nam je iznio Nikola Ljuban.

Radni posjet hrvatske delegacije potaknut je inicijativom dviju država koje u nadolazećem razdoblju, kroz ovakav oblik suradnje, žele zajedničkim nastupom promovirati daljnji smjer razvoja željezničkog sektora dviju prijateljskih država.

Suradnja dviju država rezultirala je ponajprije sklapanjem Memoranduma o razumijevanju između Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, HŽ Infrastrukture d.o.o.

kao upravitelja željezničke infrastrukture Republike Hrvatske i ADIF-a kao upravitelja infrastrukture željeznica Kraljevine Španjolske. Na taj način formalno je uspostavljen dijalog kojim se pored upravljanja željezničkom infrastrukturom uspostavlja i suradnja u cilju daljnjeg razvoja Mediteranskog koridora, jednog od devet koridora Osnovne prometne mreže EU-a.

Kroz razmjenu iskustava dogovorena je i suradnja na sektorskom planiranju, implementaciji Europskoga sustava za upravljanje željezničkom prometom (ERTMS), razvoju intermodalnog prometa, logističkih područja i teretnih terminala te na planiranju, projektiranju, izgradnji i održavanju energetskih, signalnih i komunikacijskih željezničkih sustava. Razgovaralo se i o suradnji u razvoju putničkih postaja u cilju osnaživanja željeznica i njihove vodeće uloge na planu društvenog i gospodarskog razvoja te globalne zaštite okoliša. Tijekom radnog posjeta hrvatska delegaci-

ja imala je priliku susresti se i s predstavnicima španjolskog Ministarstva prometa i graditeljstva. Tom se prigodom razgovaralo o mogućnostima zajedničkog nastupa u području budućeg širenja Mediteranskog koridora. Naime, riječ je o, za Hrvatsku, vrlo važnoj inicijativi kojom se Republika Hrvatska zalaže za to da se Mediteranski koridor, pored inicijative uključivanja Ploča na spomenuti koridor, proširi i na ličku prugu, čime bi se omogućila povezanost luka Zadar, Šibenik i Split s Mediteranskim koridorom.

U sklopu sastanaka razgovaralo se i o dinamici kojom se izvode infrastrukturni radovi na španjolskim željeznicama te o izazovima s kojima se susreću upravitelji infrastrukture, i to ne samo u području provedbe projekata, već i u području organizacije prometa. Razgovaralo se i o suradnji s dionicima željezničkog sektora, pitanjima sektorskog planiranja te o dugoročnim sektorskim strategijama dviju država.

Tijekom dvodnevnog boravka u Španjolskoj hrvatska delegacija posjetila je i Centar za upravljanje i regulaciju željezničkog prometa, što je bila prigoda za upoznavanje s najnovijim dosezima španjolskih kolega u pogledu razvoja sustava za automatsko upravljanje prometom.

Po povratku iz Španjolske o dojmovima s putovanja razgovarali smo s Nikolom Ljubanom, članom Uprave HŽ Infrastrukture zaduženim za Sektor za promet. Domaćini su se potrudili našoj delegaciji pokazati dosta impresivna dostignuća koja su španjolske željeznice ostvarile u području regulacije prometa, infrastrukture i vozne brzine vlakova.

Tim povodom za predstavnike hrvatske delegacije organizirana je vožnja na 390 kilometara dugoj dionici između Madrida i Valencije.

Uz stajanje u Cuenci vlak tu relaciju prelazi za sat i četrdeset pet minuta. Imali smo priliku dio puta provesti u upravljačnici i vidjeti kako vlak postiže brzinu od 303 km/h. U Španjolskoj vlakovi Alstoma i Siemens te domaći Talgo voze brzinama od 300 km/h. U novu mrežu pruga velikih brzina dugu 2500 kilometara Španjolska je uložila 75 milijardi eura. Uz pruge izvedena su i najsuvremenija rješenja u području telekomunikacija i signalno-sigurnosne tehnike. – rekao je Ljuban.

Članovi delegacije posjetili su i upravljački centar za pruge velikih brzina i upravljački centar za konvencionalne pruge:

Imali smo priliku vidjeti GSMR-telekomandu i najvišu razinu u telekomunikaciji i signalno-sigurnosnoj tehnici RTSC – razine 2. U centrima operatori kontroliraju kretanje vlakova i poduzimaju sve mjere potrebne za siguran i redovit tijek prometa. Telekomanda (GSMR) omogućuje to da strojovođa gotovo korigira računalo. Jasno je kako sustav hrvatskih željeznica nije pratio raz-

voj i uvodio moderne tehnologije i da u velikoj mjeri kasnimo za suvremenim rješenjima. – komentirao je Ljuban.

U centru za održavanje putem videoveze pokrivene su sve pružne dionice. Na taj se način prate sva moguća oštećenja koja bi mogla ugroziti sigurnost vožnje vlakova i donose odluke kako bi se u najkraćem vremenu otklonili svi mogući kvarovi.

Na kraju članovi delegacija obišli su Ato-

chi, glavni madridski željeznički kolodvor. Kao i zagrebački glavni kolodvor Atocha izgrađena je 1892. godine.

Kolodvor je doista impresivan i na njega su naši domaćini izuzetno ponosni. Uz restorane i poznate svjetske trgovačke marke ondje je posebna atrakcija botanički vrt u sklopu kolodvora. Održavanje vrta je skupo, ali za njega i sam kolodvor naši domaćini će reći: »To smo mi«. – zaključio je Ljuban.



U upravljačnici vlaka



Nikola Ljuban i Nikolina Brnjac u obilasku Centra za upravljanje i regulaciju željezničkog prometa

ODRŽANA OPĆA SKUPŠTINA CER-a



PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Martina Elizabeta Lovrić

U Bruxellesu je 21. veljače održana 61. Opća skupština CER-a (Zajednice europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća), na kojoj su sudjelovali i članovi Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić i Marko Z. Žubrinić te član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Mladen Lugarić.

Jedna od glavnih tema Skupštine bio je Gotardski bazni tunel, najdulji željeznički tunel na svijetu, koji je službeno pušten u promet 11. prosinca 2016., a čini središnji dio najvažnije europske osi teretnoga prijevoza Koridora Rajna – Alpe te je izuzetno važan za željeznički teretni prijevoz od Rotterdama do Genove. Dan prije u Bruxellesu dodijeljena je i 11. Europska željeznička nagrada koju organiziraju CER i UNIFE (Unija europske željezničke industrije) i to upravo voditeljstvu projekta Gotardskog baznog tunela – Peteru Jedelhauseru, bivšem voditelju Projekta Gotardskog koridora sjever – jug u Švicarskim savezima, nekadašnjem čelniku tvrtke AlpTransit Gotthard, koji su primili nagradu u ime oko 2600 sudionika projekta.

Velik dio CER-ove Opće skupštine bio je posvećen rezultatima studije o tome kako članovi CER-a percipiraju njegove aktivnosti, koju je provela specijalizirana neovisna kuća od 29. rujna do 6. studenoga 2017. Studijom su utvrđene snage i slabosti u CER-ovu djelovanju te smjernice za promjene na područjima gdje je zamijećen prostor za unapređenje.

Na Skupštini se također raspravljalo o temama koje su relevantne članovima CER-a te njihovim klijentima: prvom dijelu Cestovnog paketa koji je Europska komisija objavila 31. svibnja, a koji uključuje i prijedloge za reviziju tzv. Direktive o eurovinjeti, potom prijedlog Europske komisije za prerađivanje Regulative (Propisa) 1371/2007 vezane uz prava i obveze putnika. Važna



Dodjela nagrade



S lijeva na desno: Marko Z. Žubrinić, Libor Lochman, Darko Barišić

tema također je bio Višegodišnji financijski okvir (MFF) za razdoblje poslije 2020.,

prijedlog koji će Europska komisija objaviti u svibnju 2018.

PRIPREME ZA INTERNI TEHNIČKI PREGLED

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Početak pokusnog rada nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno očekuje se početkom travnja. Radovi su velikim dijelom dovršeni. Trenutačno se provode ispitivanja uređaja i, koliko je to moguće zbog vremenskih uvjeta, otklanjaju se uočeni nedostaci.

Radovi na pruzi Gradec – Sveti Ivan Žabno dovršeni su i trenutačno se na gradilištu izvode radovi na otklanjanju uočenih nedostataka, provode se ispitivanja i »sređuju papiri«. S obzirom na zimske uvjete, intenzitet radova je nizak. Sve radnje koje se sada izvode pripreme su za pokusni rad i interni tehnički pregled koji bi trebao započeti početkom travnja.

Osim na otvorenoj pruzi dovršeni su radovi u kolodvorima, stajalištima i peronima, postavljene su skretnice, signalno-sigurnosna i telekomunikacijska oprema... Kako bi se izbjegla moguća oštećenja, dio vrijedne opreme montirat će se uoči samoga tehničkog pregleda.

Stara i devastirana zgrada željezničkog kolodvora u Gradecu u cijelosti je obnovljena i opremljena. Uz kolodvorsku zgradu izgrađeno je osvijetljeno parkiralište za osobne automobile. Umjesto stare, srušene kolodvorske zgrade u Svetom Ivanu Žabnom izgrađena je nova, znatno manjih dimenzija. Izgrađena su dva perona, dulji otočni između drugog i trećeg kolosijeka, ograda između kolosijeka, kraći peron uz kolodvorsku zgradu, rasvjeta, parkiralište za automobile... Na dvanaest kilometara dugoj dionici izgrađena su i tri nova stajališta.

Stajališta Haganj, Lubena i Remetinec Križevački opremljena su nadstrešnicom, peronom, rasvjetom i parkiralištem. Tri nova stajališta zasigurno će biti od velike koristi stanovnicima tih i okolnih mjesta koja će se u konačnici približiti Zagrebu na manje od sat vremena putovanja vlakom.

Prema ugovoru s lokalnom upravom, izvođač radova odredio je ceste koje će se



koristiti tijekom radova i koje se trebaju vratiti u prvotno stanje nakon radova. Zadovoljstvo asfaltiranjem ceste od Paromlinske ulice u Svetom Ivanu Žabnom do Farkaševca izrazio je načelnik Nenad Bošnjak:

„Nakon naše zamolbe HŽ Infrastruktura pokazala je razumijevanje i na temelju naših dobrih odnosa asfaltirala cestu. Dio sredstava za obnovu 1800 metara dugač-

ke dionice ceste osiguran je iz proračuna općine.

Prema planiranome rasporedu, u srpnju će se pokrenuti postupak izdavanja uporabne dozvole pri Ministarstvu graditeljstva i prostornog uređenja, a u rujnu se očekuje izdavanje rješenja za puštanje u promet koje izdaje Agencija za sigurnost željezničkog prometa.

ZAPOČELI RADOVI NA JOŠ JEDNOM USJEKU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Tomislav Špehar

Krajem siječnja započeli su radovi na obnovi usjeka »Sveta Ana« između kolodvora Škrljevo i Sušak-Pećine. To je samo jedan od tridesetak usjeka u sklopu velikog projekta sanacije usjeka na magistralnim prugama Zagreb GK – Rijeka i Rijeka – Šapjane – državna granica.

Obnova usjeka »Sveta Ana« investicijsko je održavanje u vrijednosti od 9.362.190,00 kuna, financirano preko Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD). Radovi su započeli čišćenjem usjeka od raslinja, zatim se uklanjaju nestabilni dijelovi, buše rupe, ugrađuju sidra te se postavlja zaštitna mreža, koja se uzemljuje. Radovi su započeli krajem siječnja, a izvodi ih zajednica ponuditelja Swietelsky – Octopus – Monterra.

Za geotehnički nadzor zadužen je konzorcij Geokon Zagreb – Geotest, a za projektantski nadzor tvrtka Elektroprojekt. U ime investitora HŽ Infrastrukture radove nadzire ovlašteni nadzorni inženjer građevinske i elektrotehničke struke.

Radovi se izvode tijekom tzv. zatvora pruge od ponedjeljka do subote od 6.00 do 13.20 sati, a povremeno se organiziraju 36-satni zatvori pruge. Dinamika izvođenja radova usklađuje se s dinamikom željezničkog prometa, vremenskim uvjetima, ali i s drugim radovima na pruzi Zagreb GK – Rijeka. Završetak radova na »Svetoj Ani« planiran je početkom sljedeće godine. Iz kredita IBRD-a financirana je obnova još devet usjeka na pruzi Zagreb GK – Rijeka,

od kojih su radovi na tri usjeka već izvedeni, na dva usjeka radovi su u visokoj fazi izvedenosti, a obnova sedam usjeka na pruzi Rijeka – Šapjane – državna granica izvedena je između ožujka i prosinca prošle godine.

Velikim projektom sanacije obuhvaćeno je tridesetak usjeka (brojeći lijevu i desnu stranu usjeka zasebno) između Ogulina i Rijeke. Osim iz kredita IBRD-a radovi su financirani komercijalnim kreditima, a ukupna je vrijednost svih radova oko 60 milijuna kuna. Zbog orkanske bure i zapuha snijega otežano je izvođenje radova, pa je u zadnjem tjednu veljače iz sigurnosnih razloga zatvor pruge otkazan te će se radovi nastaviti s poboljšanjem vremena.



USKORO NASTAVAK PREOSTALIH RADOVA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Branimir Butković

Na početku radova na rekonstrukciji željezničkog kolodvora Sisak 2013. godine, tijekom izvođenja zemljanih radova pronađeni su na području kolodvorskih kolosijeka iznimno važni arheološki nalazi te su zbog provođenja postupka propisanih Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara radovi bitno produženi zbog povećanog opsega u vezi s prezentacijom arheoloških nalaza.

Završetak radova i puštanje rekonstruiranog kolodvora Sisak u uporabu ovisili su o ishodu cijeloga niza suglasnosti Ministarstva kulture i izradi tehničke dokumentacije prezentacije arheoloških nalaza. U prilog složenosti procedure ishoda suglasnosti za nastavak radova na arheološkom nalazištu govori i podatak da je za početak bilo potrebno ugovoriti i provesti arheološka istraživanja te ishoditi izvješće o arheološkim istraživanjima, a zatim je Konzervatorski odjel Ministarstva kulture u Sisku propisao uvjete za prezentaciju povijesnih artefakata. Temeljem dostavljenih uvjeta izrađen je projekt prezentacije za koji je u prosincu 2017. dobivena suglasnost Konzervatorskog odjela, a prema njihovoj suglasnosti uslijedilo je premještanje arheoloških nalaza.

Tijekom radova na pročelju kolodvorske zgrade, prema bočnom peronu, pronađeni su također povijesni artefakti, kameni elementi fasade koji prema zahtjevu nadležnog Konzervatorskog odjela trebaju ostati izloženi, dok će se ostali dio fasade urediti shodno projektu. Prije završetka svih radova restaurirat će se dio pronađenog popločenja foruma te izraditi trajni izložbeni prostor za arheološki nalaz foruma uz zgradu kolodvora Sisak (povijesni artefakti bit će izloženi uz bočni ulaz na peron i kolodvorski prostor). Tako će grad Sisak uz suvremeni željeznički kolodvor s pothodnikom, natkrivenim otočnim peronom i dizalima dobiti i jedinstven izložbeni prostor s moderno prezentiranim arheološkim artefaktima, dok će u pothodniku biti izložena



Kolodvor Sisak

prezentacija arheološkog nalazišta na kolodvorskom prostoru.

Do sada je u sklopu rekonstrukcije željezničkog kolodvora Sisak od građevinskih radova izvedena rekonstrukcija 1., 2. i 3. kolosijeka. Na tim kolosijecima ugrađen je novi tamponski sloj te kompletan novi gornji ustroj pruge sa svim skretnicama na navedenim kolosijecima u putničkom dijelu kolodvora. Što se tiče nastavka radova na rekonstrukciji kolosijeka, preostali su radovi na 4. kolosijeku i na skretnicama između 3. i 4. kolosijeka, a radovi će se izvesti odmah po demontaži privremenog, montažnog perona. – pojasnio je voditelj projekta Miroslav Ručević.

Završena je i armiranobetonska konstrukcija pothodnika, najveći dio rekonstrukcije kontaktne mreže, sva odvodnja s kolosijeka te oborinska odvodnja, a sve postojeće elektroinstalacije u zoni zemljanih radova premještene su u novu kabelsku kanalizaciju.

Dovršena je i nadstrešnica na otočnom peronu te dio popločenja perona. Na bočnom peronu ugrađena je konstrukcija nadstrešnice, a trenutačno zbog vremenskih uvjeta nije moguće izvršiti završni premaz i postaviti pokrov. Čim vremenski uvjeti omoguće završetak radova na bočnom peronu, moći će se pristupiti montaži dizala. Od radova na bočnome peronu izvedeni su armiranobetonski radovi na peronu, gdje je nasuto 80 posto tamponskoga sloja perona. Po završetku radova na otočnom peronu peron će se pustiti u funkciju privremeno, do završetka svih radova.

U tijeku je postupak ugovaranja izvođenja preostalih radova, koji bi trebali biti nastavljeni na proljeće. Završetak svih radova očekuje se u drugoj polovini ove godine, nakon čega se očekuje ishoda uporabne dozvole. Puštanjem kolodvora u promet s izloženim arheološkim artefaktima putnici i grad Sisak dobit će, u konačnici, suvremeni željeznički kolodvor s novim kulturno-turističkim sadržajem.

REVITALIZIRAN PUTNIČKI PRIJEVOZ

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: arhiva HŽPP-a

U povodu revitalizacije željezničkoga putničkog prijevoza na relaciji Virovitica – Daruvar – Banova Jaruga 4. veljače bila je organizirana besplatna promotivna vožnja, a od 5. veljače na toj relaciji vozi 13 vlakova i devet autobusnih linija.

Od 5. veljače u promet su uvedena dva vlaka na relaciji Virovitica – Banova Jaruga – Virovitica, devet vlakova na relaciji Daruvar – Banova Jaruga – Daruvar, a dva vlaka namijenjena ponajprije prijevozu studenata voze petkom na relaciji Zagreb GK – Daruvar – Virovitica i nedjeljom na relaciji Virovitica – Daruvar – Zagreb GK. Uz navedenih 13 vlakova putnici će se nastaviti prevoziti i autobusima na relacijama Virovitica – Daruvar – Virovitica i Virovitica – Banova Jaruga – Virovitica.

Kako bi promovirao revitalizaciju željezničkoga putničkog prijevoza na relaciji Virovitica – Daruvar – Banova Jaruga, HŽ Putnički prijevoz je 4. veljače 2018. organizirao besplatnu promotivnu vožnju vlaka br. 950 na relaciji Virovitica (16.20) – Daruvar (18.04) – Zagreb GK (21.20).

Tom je prigodom predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić izjavio:

„Iznimno mi je zadovoljstvo što smo putnicima ponovno omogućili prijevoz vlakom na relaciji Virovitica – Daruvar – Banova Jaruga. Godišnje se na ovoj pruzi preveze oko 60 000 putnika. Sporazumom HŽ Putničkog prijevoza s Bjelovarsko-bilogorskom, Sisačko-moslavačkom, Virovitičko-podravskom i Požeško-slavonskom županijom omogućili smo učenicima i redovitim studentima besplatan prijevoz. Ovo je jedna mjera revitalizacije željezničkoga putničkog prijevoza kojom ćemo u suradnji s lokalnom i regionalnom samoupravom pokušati popularizirati putnički prijevoz i povećati broj putnika kako bi povećali mobilnost stanovništva, poboljšali život



Potpisnici Sporazuma

građana na ovim područjima i utjecali na razvoj županija.

Uvođenje vlakova podržalo je i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

„Na inicijativu HŽ Putničkog prijevoza i četiriju županija u studenome prošle godine dogovorili smo se oko ponovne uspostave željezničkog prometa na ovoj pruzi. Ministarstvo kontinuirano sufinancira željeznički putnički prijevoz te zajedničkim naporima i dobrom organizacijom putničkog prijevoza želimo privući što veći broj putnika. HŽ Infrastruktura ulaže u obnovu i modernizaciju željezničke infrastrukture, čime ćemo osigurati to da željeznički promet bude još konkurentniji i učinkovitiji u cilju razvoja prometne povezanosti zemlje i gospodarstva. – izjavio je savjetnik ministra Igor Radić.

Pruga Virovitica – Daruvar – Banova Jaruga prolazi kroz Bjelovarsko-bilogorsku, Sisačko-moslavačku, Požeško-slavonsku i Virovitičko-podravsku županiju. Pre-

dstavnici županija i Uprava HŽ Putničkog prijevoza potpisali su Sporazum o sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovnih studenata i učenika srednjih škola. Na temelju tog sporazuma učenici i redoviti studenti koji imaju prebivalište u navedenim županijama, a čije je polazište ili odredište na pruzi Banova Jaruga – Daruvar – Virovitica, prevoziti će se besplatno. Za ostvarivanje prava na besplatan prijevoz učenici i studenti moraju imati izrađenu pametnu karticu s odgovarajućim profilom K-18 i K-33x.

Nakon potpisivanja Sporazuma Damir Bajs, župan Bjelovarsko-bilogorske županije, kazao je:

„Drago mi je što nakon četiri godine vlakovi ponovno voze na daruvarskome području. Ova pruga prolazi kroz četiri županije i žila je kucavica ovog dijela Hrvatske. Drago nam je da će studentski vlak ponovno voziti do Zagreba, a važno je što smo zajedničkim naporima osigurali sufinanciranje karata za studente i učenike te im time

omogućili besplatan prijevoz. Želimo vratiti naviku vožnje vlakom i povećati broj putnika.

— Ponosan sam na to što se nakon četiri godine ponovno otvara pruga Virovitica – Daruvar – Banova Jaruga. To je model potpore našim učenicima, studentima i gospodarstvu. Moramo napraviti sve kako više ne bi došlo do obustave željezničkog prometa. Time ćemo osigurati gospodarski razvoj i preduvjeti da stanovništvo ostane na ovome području, a mladima omogućiti odlazak na školovanje i povratak domovima. Hvala svima koji su prepoznali važnost razvoja ovog dijela Hrvatske. - izjavio je Alojz Tomašević, župan Požeško-slavonske županije.

Predsjednica Županijske skupštine Sisačko-moslavačke županije Ivanka Roksančić istaknula je:

— Jako nam je važna ova pruga zato što je njome naš moslavački dio povezan sa susjednim županijama. Naši učenici putuju u Pakrac, Lipik pa čak i Daruvar. Za njih je, kao i za studente, ovaj sporazum važan jer mogu besplatno putovati. Sisačko-moslavačka županija podržala je revitalizaciju ove pruge, ona je važna i zbog demografske politike jer želimo zaustaviti demografski pad, a želimo omogućiti i to da naši učenici i studenti otputuju na školovanje, ali i da se vrate svojim kućama. Ova pruga označava poveznicu za razvoj gospodarstva i daljnju suradnju naših četiriju županija.

— Otvaranjem pruge osiguravamo kvalitetniji prijevoz te smanjujemo izoliranost ruralnih mjesta između Virovitice i Banove Jaruge. Dobra prometna povezanost važna je stanovništvu i ovo je jedna od mjera koja će nam pomoći u tome da zadržimo stanovništvo na ovom prostoru. - izjavio je Darko Žužak, zamjenik župana Virovitičko-podravske županije.

Uz župane i predstavnike lokalne i regionalne samouprave promotivnoj vožnji pridružili su se i član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić sa suradnicima i članica Uprave Tehničkih servisa željezničkih vozila Sandra Bilić.

Na relaciji Virovitica – Daruvar – Banova Jaruga u 2017. prevezeno je oko 60 tisuća putnika. Građani s daruvarskog područja izuzetno su zadovoljni ponovnim uvođenjem vlakova.

— Studiram 5. godinu Agronomskog fakulteta. Vlakom sam putovala i prije četiri godine, odnosno prije nego što je ukinuta ova linija. U zadnje vrijeme putovala sam samo do Banove Jaruge vlakom pa sam morala presjesti u autobus i to je bilo dosta neugodno jer se vozilo cestom, a vozilo se do mjesta na pruži i vraćalo nazad, što je dosta dugo trajalo. Sada sam sretna što napokon vlak vozi kroz Daruvar. Nadam se da će ova linija opstati i da ću učiti ili spavati u vlaku jer je tako putovanje udobnije u odnosu na autobus. - izjavila je studentica Marieta (24).

Na prvu vožnju vlakom krenula je i učenica Sunčica (9) u pratnji majke i sestara:

— Nikada se nisam vozila vlakom i danas nas je mama spremila i rekla nam da idemo u vlak. U vlaku mi je jako ugodno i dobro se zezamo, a baš su mi lijepa sjedala. Mama je rekla da ćemo vlakom sada uvijek ići baki u Sirač.

Pred odlazak vlaka u kolodvor Daruvar Zlatko (51) izjavio je:

— Prošlo je već sedam – osam godina otkako je vlak prestao prometovati. Moja obitelj i ja tada smo bili ovdje i bili smo jako tužni. Tada je limena glazba svirala posmrtni marš, a na lokomotivi je bila crna zastava. Sada ovo vraća tračak života i nade u Daruvar.



VESELI BJELOVARAC NA RIJEČKOME KARNEVALU

PIŠE: Sonja Cvetković
FOTO: Štefan Brajković

U nedjelju 11. veljače na relaciji Bjelovar – Križevci – Zagreb – Rijeka bila je organizirana vožnja karnevalskog vlaka »Veseli Bjelovarac« kojim je na 35. Riječki karneval bilo prevezeno oko 150 putnika.

Veseli Bjelovarci i njihovi gosti ove su godine riječki karneval pohodili vlakom. Njih oko 150 krenulo je u ranim jutarnjim satima iz Bjelovara i uz vesele taktove tamburaša otputovalo u Rijeku kako bi prisustvo-

valo najluđoj karnevalskoj povorci. Šarene maske, pjesma i ples obilježili su to veselo druženje, a Crvenkapici i vuku društvo su pravili mnogobrojni klaunovi, vile i vražice. Partner projekta karnevalskog vlaka bila je Bjelovarsko-bilogorska županija, a sponzori Rail Cargo Carrier Croatia i Koestlin.

Riječki karneval završio je spektakularnom Međunarodnom karnevalskom povorkom. U nedjelju 11. veljače u 12 sati krenula je povorka sastavljena od 104 skupine s više od 10 000 sudionika, a paljenjem pusta na

moru i vatrometom oko 20 sati i službeno je završio Riječki karneval.

Tijekom karnevalske povorke za sve zainteresirane bilo je organizirano oslikavanje lica i prodaja karnevalskih suvenira. Prikazane maske i alegorijska kola prava su umjetnička djela u čije je nastajanje uloženi golem trud. Riječki karneval već godinama je prepoznatljiv riječki brend koji privlači sve više stranih i domaćih ljubitelja maskaranih događanja.



STOTINU VLAKOVA DNEVNO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Milan Neralić, šef kolodvora Ogulin

Kroz kolodvor Ogulin prolazi oko stotinu vlakova na dan. Tamo se mijenja i sustav vuče, zakapčaju se i raskapčaju vlakovi, a desetak vlakova se garažira. Uz HŽ Infrastrukturu tamo svoje jedinice imaju HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz.

Nakon što je godinama radio u brojnim kolodvorima na riječkoj pruzi te sudjelovao u obnavljanju kolodvora i pokretanju prometa na ličkoj pruzi nakon »Oluje«, od 1. travnja prošle godine Milan Neralić imenovan je šefom Područja kolodvora Ogulin. Uz kolodvor Ogulin pod njegovom su nadležnošću i kolodvori Ogulinski Hreljin, Josipdol te Oštarije. U HŽ Infrastrukturi u Ogulinu zaposleno je sedamdesetak radnika. Nakon trideset godina radnog staža bez beneficije Ogulinac Milan Neralić promatra sebe kao starog željezničara. I doista je tako.

Na riječkoj sam pruzi radio gotovo u svim kolodvorima, a zatim u riječkoj prometnoj

operativi. Nakon »Oluje« radio sam na organizaciji prometa između Josipdola i Knina. Bio sam prometnik u Plaškom i šef kolodvora u Ličkim Jasenicama. U prometnome uredu u Ličkim Jasenicama dočekala nas je hrpa žbuke i krenuli smo od nule te osposobili kolodvor za promet. – rekao je Neralić.

Kada je Vlak slobode 1995. prošao ličkom prugom za promet su bili osposobljeni samo kolodvori Vrhovine, Plaški, Gospić, Gračac i Knin, a kada su počeli voziti redoviti vlakovi, osposobljeni su međukolodvori Blata, Lička Jasenica i Rudopolje.

Početak ovog stoljeća pokrenute su aktivnosti da se u Ogulinu osnuje prometna operativa i Milan Neralić vratio se u Ogulin:

Ogulin je geografski idealno položen za praćenje i kontroliranje kretanja vlakova. Nalazi se na pola puta između Zagreba i Rijeke, a ovdje se pruga odvaja prema Splitu. Postojala je uredba da se pokrene ogulinska operativa i 2001. sve je bilo spremno. Dvije godine poslije radiodispečerski uređaj preusmjeren je u Knin i više se operativa u Ogulinu ne spominje.

Ogulin je rasporedni i ranžirni kolodvor. Uz HŽ Infrastrukturu svoje poslovne jedinice

tamo imaju HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz. U 24 sata kroz Ogulin prolazi oko stotinu vlakova. Uz to dosta je manipulativnog posla s vozilima:

Iz Ogulina se pokreće velik dio vlakova, tu se vlakovi zakapčaju i raskapčaju, mijenja se sustav vuče. Uz to je desetak garnitura »na noćenju«. Najviše poteškoća imamo kada vagoni ovdje ostanu od petka do ponedjeljka. U zimskim uvjetima, zbog hladnoće, isprazne se baterije u vagonima o kojima ovise predgrijavanje, otvaranje vrata i osvjetljenje. Baterije se pune u vožnji i oko toga imamo dosta poteškoća. – rekao je Neralić.

Na riječkoj pruzi kolodvor Ogulin među posljednjim je kolodvorima koji čekaju rekonstrukciju. Brzina prolaska vlakova kroz kolodvor je samo 20 km/h. Od Oštarija do Ogulina vozi se 100 km/h, a prema Ogulinskom Hreljinu 80 km/h. Vlakovi usporavaju na ulazu u kolodvor i gotovo korakom prolaze kolodvorskim područjem.

Zbog usporavanja i gubitka vremena to loše utječe na prijevoznu i propusnu moć pruge. Rekonstrukcija kompletnog kolodvora planira se već dulje vrijeme i nadamo se da će konačno i biti realizirana. – rekao je Neralić na kraju razgovora.



PREVENCIJA STRADAVANJA DJECE OD STRUJNOG UDARA

PIŠE: Zdenka Dokaza
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

U organizaciji Agencije za odgoj i obrazovanje 30. siječnja 2018. u Zagrebu održan je stručni skup pod nazivom »Prevenција stradavanja djece i mladih«. Skup je bio namijenjen predstavnicima svih odgojno-obrazovnih ustanova u Gradu Zagrebu i Zagrebačkoj županiji.

Na početku Alma Rovis Brandić, viša savjetnica za stručne suradnike defektologe (socijalne pedagoge), objasnila je osnovnu ideju skupa – stvaranje edukativnog materijala koji bi se preko Agencije za odgoj i obrazovanje poslao svim školama. Škole bi bile zadužene za prezentaciju tog materijala učenicima i roditeljima kako bi poruke o opasnostima od strujnog udara došle do što većeg broja djece.

Dr. Zoran Berčot, kirurg iz Klinike za dječje bolesti Zagreb (Klaićeva), u svojem je izlaganju na vrlo emotivan način objasnio težinu posljedica stradavanja od strujnog udara. Radi se o vrlo teškim posljedicama, dugotrajnome, bolnome i neopisivo teško me liječenju kroz koje prolaze stradali od strujnog udara. Svi sudionici skupa bili su šokirani prikazanim fotografijama i opisom načina liječenja.

Osim što trpe teške tjelesne posljedice stradala djeca trebaju i stručnu pomoć za prevladavanje psihičkih posljedica traume. O psihičkim poteškoćama i problemima s kojima se susreću stradala djeca govorila je dr. Aleksandra Klobučar koja zajedno s kirurzima iz Klinike za dječje bolesti Zagreb pomaže stradaloj djeci.

Majka djevojčice Anje koja je preživjela strujni udar opisala je kroz što sve prolazi cijela obitelj u strahu za ishod liječenja.

Predstavnici HŽ Infrastrukture Tanja Jogan, Mato Martić i Zdenka Dokaza, koja je tom prigodom održala i prezentaciju, pripremili su statističke podatke o broju i načinu stradavanja djece i maloljetnika,



tehničke podatke i podatke o uvjetima u kojima dolazi do strujnog udara. Predstavljene su i preventivne mjere koje se poduzimaju u cilju smanjenja broja nesreća u pružnome pojasu. Kao osnovne preventivne aktivnosti predstavljene su podizanje tehničke razine osiguranja na ŽCP-ima, jasno istaknuta upozorenja o opasnostima, suradnja s lokalnim zajednicama, provođenje edukativno-preventivnih akcija u školama i na ŽCP-ima, korištenje medija, korištenje društvenih mreža i akcijski plan koji predviđa postavljanje ograda i dodatnih znakova upozorenja na posebno osjetljivim mjestima.

Tom prigodom detaljnije je predstavljena i edukativno-preventivna akcija »Vlak je uvijek brži«, i to način njezina provođenja te njezini osnovni ciljevi. Posebno su prikazane situacije u kojima prijete opasnost od

strujnog udara, ali i ostala osobito opasna ponašanja u pružnome pojasu.

Prof. Danijela Barić s Fakulteta prometnih znanosti ukratko je predstavila projekt »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« koji se provodi već dvije godine, a u kojemu HŽ Infrastruktura kao partner sudjeluje s akcijom »Vlak je uvijek brži«.

Zaključak skupa jest da je zajedničkim i edukativno-preventivnim djelovanjem potrebno doći do što više djece. Potrebno je pojačati intenzitet provođenja radionica u školama u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« te se dodatno angažirati i povećati broj škola obuhvaćenih akcijom, pogotovo onih škola zbog čije su lokacije učenici posebno ugroženi.

OBNOVLJENA MANEVARKA ZA »ELIXIR GROUP«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nakon svih potrebnih provjera u RPV-u Slavonski Brod dovršena je obnova manevarske lokomotive serije 734 – 205. Nakon što budu obavljene sve formalnosti, lokomotiva će se uputiti u Prahovo.

Lokomotiva je u vlasništvu naručitelja obnove tvrtke Elixir Group. Ta tvrtka sa sjedištem u Šapcu i još jednom tvornicom u Prahovu na granici s Rumunjskom zapošljava 1500 radnika, a godišnje proizvodi oko milijun tona umjetnih gnojiva. Odredište obnovljene manevarske lokomotive jest tvornica u Prahovu.

Nakon što je u Slavanskom Brodu za naručitelja Elixir Group izvedena remotorizacija lokomotive DHL 650 proizvedene 1984. u MIN-u Niš, u posljednje dvije godine RPV je istome naručitelju prodao dvije vlastite obnovljene lokomotive proizvedene u »susjednome dvorištu«, u Đuri Đakoviću. Tako je lokomotiva DHL 600 iznajmljena i radi u Boru na izvlačenju vagona sa sumpornom kiselinom, a DHL 400 u Šapcu za različite komitente obavlja manevarski rad u industrijskoj zoni.

Prema zahtjevu naručitelja, na lokomotivi serije 734 – 205 ključni zahvat bila je remotorizacija industrijskim repariranim američkim *cummins* motorom. Američki su motori na neki način standard tvrtke koja ih koristi na tegljačima koji plove Dunavom, na utovarivačima i bagerima...

Poteškoće pri obnovi lokomotive stvara nekoliko vrsta hidrauličnih prijenosnika i osovinjskih pogona. Uz dobre odnose s partnerima u Srbiji nabavljena je potrebna dokumentacija i posao se mogao kvalitetno odraditi. Uz prodaju lokomotiva dogovoreno je i njihovo održavanje.

U prva tri tjedna mjeseca veljače lokomotiva je testirana u Slavanskom Brodu i nije pokazala nikakav nedostatak. Viđenim su bili zadovoljni i predstavnici naručitelja koji su u nekoliko navrata provjeravali kvalitetu obavljene posla. S obzirom na prirodu posla, lokomotiva će u pogonu biti gotovo



Manevarska lokomotiva serije 734 – 205

O KVALITETI POSLA RJEČITO GOVORI PODATAK DA JE »NA STOLU« ZAHTJEV ZA OBNOVU JOŠ JEDNE LOKOTIVNE. RPV SLAVONSKI BROD U SVOJEMU VLASNIŠTVU TRENUTAČNO IMA PET RASPOLOŽIVIH LOKOTIVNA KOJE MOŽE PONUDITI I OBNOVITI U SKLADU SA ZAHTJEVIMA NARUČITELJA.

stalno te ne čudi interes naručitelja i RPV-a Slavonski Brod da se posao vrhunski obavi. O kvaliteti posla rječito govori podatak da je »na stolu« zahtjev za obnovu još jedne lokomotive. RPV Slavonski Brod u svojem vlasništvu trenutno ima pet raspoloživih lokomotiva koje može ponuditi i obnoviti u skladu sa zahtjevima naručitelja.

O parnoj lokomotivi koju je RPV Slavonski Brod prije nekoliko godina kupio u RMU-u Banovići i njezinoj obnovi pisali smo u nekoliko navrata. Nakon što je posao bio na putu da se mala »Đurina« parnjača u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom dovede u vozno stanje, priča je stala. Jakob Mađarević, voditelj Odjela prodaje i marketinga RPV-a Slavonski Brod, rekao nam je to kako bi ta priča ipak mogla završiti prodajom inozemnome kupcu:

„Nama nije problem dovršiti posao, pogotovo sada kada imamo ozbiljnog kupca iz

inozemstva. Doduše, traže se i vagoni, ali mi to možemo riješiti. Problemi su zapravo administrativne prirode. U Hrvatskoj Zakonom o interoperabilnosti nije predviđena parna vuča. Uz to postoje dvojbe oko nadležnosti za testiranje parnog kotla. S druge pak strane postoji interes za parnjačama, odnosno njihovom obnovom, a mi smo ovlašteni za taj posao. Zbog toga mi se čini kako bi trebalo raditi na prilagodbi zakonskih rješenja.

Osim ne izdvojenim dionicama, i to uz dozvolu HŽ Infrastrukture, parne lokomotive trenutno se ne mogu registrirati u Hrvatskoj. Uz RPV Slavonski Brod koji može »složiti« lokomotivu tvrtka Đuro Đaković Kotlovi nadopunjuje priču.

I doista, ako se samo zaviri u susjedstvo, parnjače voze u Sloveniji, Srbiji i Bosni i Hercegovini. U Hrvatskoj su u TŽV-u Gredelj obnovljene parnjače posljednji put vozile 1992. godine.

SADA PUNO MIRNIJE SPAVAM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prije otprilike mjesec dana u mirovinu je otišla Jasminka Kovačević, željezničarka od glave do pete, a proslava povodom odlaska u mirovinu koju su joj priredili kolege oslikava kakva je kolegica i čovjek.

Kako se nekada željezničarski posao prenosio iz generacije u generaciju, tako je i Jasminki Kovačević posao na željeznici u velikoj mjeri bio predodređen. Naime, njen djed Ivan bio je *meštar* na željeznici, a u splitskoj vuči vlakova radila je i njena majka Marija, koja ju je zaposlila na željeznici. Bilo je to 4. siječnja 1977. Odlaskom naše sugovornice u mirovinu tradicija se prekida:

Mene je moja mama zaposlila. Živjeli smo iznad kolodvora i to je bilo suđeno. U to vrijeme djeca željezničara imala su prednost pri zapošljavanju. Počela sam raditi u tadašnjem OUR-u Saobraćaj, a u mirovinu sam otišla kao službenica u Nekretninama. Moja djeca, kći i sin, rade, ali ne na željeznici.

U vrijeme kada je gospođa Kovačević počela raditi na željeznici više nije bilo parnjača, ali bilo je mnogo vlakova. Iako nije imala izravne veze s prometom, s obzirom na to da je radila u ekonomskoj službi, ipak je mogla vidjeti svakodnevne gužve u kolodvoru. Toga danas, nažalost, više nema.

Doista je bilo puno vlakova. No vremena su se promijenila. Žao mi je zbog toga. Opet, čini mi se da ima mogućnosti da se situacija popravi i da se ljudi puno više voze željeznicom. Splitski kolodvor na idealnoj je poziciji. Na samo stotinjak metara udaljenosti susreću se željeznički, autobusni i pomorski promet. Pokušavalo se nešto učiniti i s prigradskim prijevozom. Sjećam se razgovora u Banovini o gradnji stajališta u središtu grada. Sada, kada sve to vidim, imam osjećaj da nema želje da se situacija promijeni, a moglo bi se. Najgore je što se čini kako nema perspektive.



Jasminka Kovačević s kolegama

Krajem devedesetih, kada je šef splitskoga područja (tadašnji PTP Split) bio Branko Radačić, Jasminka Kovačević radila je kao glavni referent za obračun plaća. S dosta želje da zajedno sa suradnicima promijeni situaciju pozvao je gospođu Kovačević da radi u Putničkoj službi.

Kao šef Branko Radačić i njegov suradnik Vinko Radačić imali su ideju i znali su što napraviti. No to nije dugo trajalo, a ja sam jedno vrijeme ostala neraspoređena.

Kraj karijere na željeznici naša je sugovornica dočekala u Brdima, u nekadašnjem željezničkom hotelu, na radnome mjestu glavnoga referenta za komercijalizaciju nekretnina.

Situacija s nekretninama dosta je složena. Nismo u potpunosti ekipirani. Za jednoga geodeta ovdje bi bilo jako puno posla. U

svakom slučaju, mnogo je neriješenih imovinskopravnih pitanja. Tko ovdje bude želio raditi, imat će posla.

I danas kao umirovljenica gospođa Kovačević ima dodira sa željeznicom i željezničarima. I dobro joj je:

Živim iznad kolodvora i na putu prema gradu prolazim kraj naših prostora. S kolegama se viđam gotovo svakoga dana i, kao što je običaj, odemo na kavu.

Nova je kvaliteta u životu naše sugovornice i mirniji san:

Znala sam leći i bilo mi je muka ako je nešto ostalo neriješeno. Možda smo mi željezničari starijega kova takvi, ali od toga nisam mogla pobjeći. Sada sam prezadovoljna, legnem i puno bolje spavam.

OŽIVLJENA SKLADIŠTA

HŽ CARGA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

HŽ Cargo u vlasništvu ima relativno malo poslovnih prostora. Najčešće je riječ o velikim skladištima s izdignutim betonskim platformama uz koje su se postavljali teretni vagoni na istovar ili utovar komadne robe. Danas većina tih prostora više nije u funkciji, no neki od njih, zahvaljujući najmoćnijima, su u cijelosti ili djelomično obnovljeni.

Tri velika skladišta HŽ Carga, i to ona u Puli, Osijeku i Sisku, iznajmljena su. Imao sam priliku vidjeti uređene prostore Sport kluba u Osijeku i poslovni prostor marketinške agencije Euroart 93 u Sisku. Osječki Sport klub vjerojatno je najljepše uređeni željeznički objekt u Hrvatskoj. Prostor imponantnih dimenzija u cijelosti je uređen. U jednoj dijelu je restoran, a u drugome igralište za mali nogomet s umjetnom travom.

U Sisku se skladište HŽ Carga nalazi na oko kilometar udaljenosti od željezničkog kolodvora. Skladište na prvi pogled nije uočljivo jer se iznad njega izdiže veliki nadvožnjak s pristupnim cestama, no čim mu se priđe s prednje strane može se uočiti u bijelo obojani prostor u kojemu je smještena tvrtka Euroart 93.

Skladište u Sisku obuhvaća 609 kvadratnih metara skladišnog i 238 kvadratnih metara uredskog prostora. Uredski prostor dijele Carina i Euroart 93. Skladišni je prostor derutan, a krovnište bi najmoćnijima trebao obnoviti. HŽ Cargo oglosio je prostor za iznajmljivanje, bilo je interesa, ali u konačnici nije postignuta dogovor.

Ukupna površina radnih prostorija koje koristi Euroart 93 veća je od iznajmljenih 167 metara kvadratnih jer je uređeno i potkrovlje. Umjesto klasične žbuke i boje, slično kao i u Osijeku, sav je prostor ostao na goloj cigli. U Osijeku je ona u prirodnoj boji, a u Sisku je cigla obojana u bijelu boju. Vrata vode u veliki otvoreni prostor u kojemu su najuočljivije brojne tegle s cvijećem smještene na željeznoj mreži uz stu-



Poslovni prostor marketinške agencije Euroart 93

be. Instalacije su pričvršćene za ciglu. Jedini veći prostor jest poluzatvorena soba s drvenim stolom, a uredi se nalaze po strani atrija. Drvene stubbe vode na dograđeni kat u kojemu je smješten veliki ured s crtežom Nikole Tesle i mudrom izrekom: »Birtija ne smije trpiti zbog posla«. Tvrtka Euroart 93 iznimno je uspješna marketinška agencija koja je ponajprije usmje-

rena prema digitalnim medijima. Među njezinim klijentima su: UniCredit Austria, Telenor, Telenor Banka, Hilton Grupacija, PBZ, SBB, Assecos CEE, Telemach, PickBox, Miele, Otvoreni radio... Četrdeset kreativaca koji godišnje realiziraju osamdesetak projekata u SAD-u, Njemačkoj, Rusiji, Australiji i drugdje jasno pokazuje kako se i iz Siska može globalno djelovati.

MALI KOLODVORI U KAFIĆU »KOLODVOR«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Ljiljana Višković

U kafiću »Kolodvor« pored željezničkog kolodvora u Pazinu 19. i 20. veljače bila je organizirana neobična izložba – izložba maketa željezničkih kolodvora i hrvatskih tradicijskih kuća koje je tijekom dugih zimskih večeri izradio umirovljeni željezničar Jovo Aćimović, koji i živi u blizini pazinskog kolodvora.

»Jednom željezničar – uvijek željezničar«, moglo bi se reći za velik broj umirovljenih željezničara, a Jovo Aćimović jedan je od njih. Nakon 42 godine radnoga staža na željeznici i više od četiri umirovljeničke godine njegova ljubav prema željeznici ne jenjava. Dokazao ju je već prije tri godine otvaranjem male muzejske zbirke u kolodvoru Pazin.

U međuvremenu Jovo je otkrio novu strast – modelarstvo. Počeo je izrađivati modele kolodvora u Istri, ali i kuća. Do sada je izgradio tridesetak maketa tipičnih kuća iz raznih hrvatskih krajeva, a u zadnje vrijeme gradi željezničke kolodvore. Do sada je izradio makete kolodvora u Pazinu, Lupoglavu i Cerovlju te stajališta u Žminju, a zadao si je zadaću da izradi makete svih kolodvora, stajališta i čuvarnica od Buzeta do Pule.

Svi koji poznaju Jovu znaju to da on nije čovjek koji će besposleno sjediti i gledati televiziju. Nove tehnologije ga ne zanimaju, ne koristi internet ni društvene mreže, sve novine pročita ujutro uz dvije kave u svojoj omiljenoj oštariji »Kolodvor« ispod pazinskog kolodvora i zatim ima za sebe sve vrijeme ovoga svijeta. Zato ni ne zna koliko mu vremena treba za izradu jedne makete, jer mu, kaže, vrijeme nije važno. Najčešće radi dva – tri sata dnevno, i to navečer. Naloži peć, uključi radio, napravi skice na temelju terenskih snimki objekta, rasprostire materijal po kuhinjskome stolu i od komada drveta, kamena, šibica, štapića za ražnjiće, pijeska, kartona i ljepila modelira svoje kolodvore, koji pomalo postaju vjerne replike stvarnih objekata.



O tome kada je i kako otkrio modelarstvo Aćimović kaže:

Modelarstvom sam se bavio i prije, još dok sam radio na željeznici. Izrađivao sam kućice od čačkalica i šibica, a početkom 2017. počeo sam graditi kolodvore od kamena i drugih materijala. Prvo sam izgradio meni najdraži kolodvor Pazin i to mi je ujedno najdraža maketa. Nakon ovih nekoliko kolodvora i stajališta nastavljam s maketama Boruta, Roča, Buzeta, Kanfanara, Vodnjana, Svetog Petra u Šumi... Iako ne znam gdje ću ih držati jer mi već sada *zaposjedaju* cijeli stan.

O tome kako je došlo do izložbe i kako su

reagirali posjetitelji kaže:

Gazda moje *oštarije*, u kojoj svako jutro pijem kavu, ponudio mi je da izradim maketu *oštarije*, a onda i svoj prostor za izlaganje maketa. Posjetitelji, uglavnom stalni gosti i moji prijatelji, oduševili su se maketama, ali bilo je i puno smijeha. Neki su me zadirkivali da na nekoj maketi nedostaje dimnjak, da su prozori preveliki u odnosu na ostatak makete, no meni je bilo važno da to ljudi vide jer kada bih popio kavu i rekao da idem doma raditi kuće ili kolodvore, nisu mi vjerovali, nego se uglavnom smijali. Sad su se uvjerali u to da se nisam šalio!

ZA ISTRAŽIVANJE I INOVACIJE U PROMETU 945 MILIJUNA EURA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: www.mzo.hr



U trogodišnjem razdoblju (2018. – 2020.) kroz program Pametni, zeleni i integrirani promet (prioritet broj 3: Društveni izazovi u strukturi Obzor 2020.) predviđen je fond od 945 milijuna eura koji je namijenjen za istraživanja i inovacije u tri glavna područja: mobilnost za rast, automatizacija u cestovnome prometu i zelena vozila.

Te brojke i programi predstavljeni su u Ministarstvu znanosti i obrazovanja 2. veljače, kada je bio održan Informativni dan programa Europske unije za istraživanje i inovacije Obzor 2020. Na njemu su pred stotinjak zainteresiranih predstavljeni novi radni program za područje pametnog, zelenog i integriranog prometa te predstojeće teme i natječaji koji će se financirati od 2018. do 2020. godine. Prezentirane su usluge koje u Agenciji za mobilnost i programe Europske unije pruža ured nacionalnih kontaktoosoba za Obzor 2020., iskustva prijavitelja iz prethodnih natječaja te iskustva ocjenjivača u programu Obzor 2020.

Informativni dan otvorila je nacionalna koordinatorica nacionalnih osoba za kontakt za Obzor 2020. Željka Skočilić iz Ministarstva znanosti i obrazovanja koja je nazočne upoznala s povoljnostima koje im pruža Agencija za mobilnost u području refundiranja troškova edukacije, organizacije konferencija i putovanja. Predstavnica Europske komisije iz Glavne uprave za istraživanje i inovacije Oana Andreea Melinceanu predstavila je radni program od 2018. do 2020. za područje prijevoza te mogućnosti financiranja iz srodnih fondova kao što su FCH2, CLEANSKAY, SHIFT2RAIL i SESAR.

Prof. dr. sc. Ivica Smojver sa zagrebačkog Fakulteta strojarstva i brodogradnje izložio je mogućnosti sudjelovanja hrvatskih istraživača u programu Obzor 2020., a predstavljeni su i primjeri dobre prakse na dosadašnjim uspješno realiziranim projektima u brodogradilištu Uljanik te na istra-



živanju željezničke infrastrukture koju je vodila tvrtka Infra plan konzalting, a jedan od partnera u konzorciju bila je i HŽ Infrastruktura. Kroz nekoliko projekata analizirani su željeznička infrastruktura, alati za upravljanje infrastrukturnih menadžera, okviri za globalnu sigurnost željeznice, sigurnost na TEN-T mreži, multimodalnost i drugo. Direktorica tvrtke Infra plan konzalting dr. sc. Irena Stipanović Oslaković ustvrdila je to da je dio istraživačkih projekata pridonio obnovi željezničkog mosta Sava – Jakuševac te nekolicini klizišta.

U trogodišnjem razdoblju (2018. – 2020.) kroz program Pametni, zeleni i integrirani promet (prioritet broj 3: Društveni izazovi u strukturi Obzor 2020.) predviđen je fond od 945 milijuna eura koji je namijenjen za istraživanja i inovacije u tri glavna područja: mobilnost za rast, automatizacija u cestovnome prometu i zelena vozila. U okviru toga moguće je aplicirati na 21 temu vezanu uz zeleni transport. Prije nego je pokazao mogućnosti koje iz spomenutih programa

stoje na raspolaganju hrvatskim istraživačima i inovatorima, dr. Smojver je sve prisutne suočio sa službenom statističkom činjenicom da u Hrvatskoj iznos novca namijenjenog za istraživanje i inovacije iz godine u godinu opada pa je tako u 2014. bilo 15 posto manje novca nego u 2013. To je naveo kao dobar razlog da se istraživači okrenu europskim izvorima.

Međutim, prisutni željezničari primijetili su to da je za istraživanje u području željeznice predviđeno upola manje sredstava nego za istraživanja u zračnome prometu, što su izlagači prokomentirali činjenicom da zračni promet puno više onečišćuje okoliš nego željeznica pa to područje treba i više istraživati.

U svakome slučaju, na raspolaganju je još uvijek dovoljno novca za znanstvenu zajednicu, prometne tvrtke, industriju i udruge da se udruže u međunarodne konzorcije i krenu u istraživačke projekte koji će doprinijeti održivoj mobilnosti.

NOVA ŽELJEZNIČKA PRUGA TORINO – LYON

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Marco Stellini, Maxime Espinoza

Francuske i talijanske tvrtke pripremaju gradnju novog, 57 kilometara dugoga baznog tunela Fréjus koji bi izravno povezo Lyon s Torinom. Novi bi tunel znatno olakšao tijek željezničkoga teretnog prijevoza i ubrzao putnički prijevoz između Francuske i Italije.

Izvorno je zapadnotalijanski grad Torino s francuskim Lyonom željeznicom povezan od 1871. kada je dovršen tunel Fréjus dug 13,6 km. Talijanska dionica pruge Torino – Lyon duga je 83,8 km i završava u pograničnome kolodvoru Bardonecchia. Talijanski upravitelj željezničke infrastrukture Rete Ferroviaria Italiana kontinuirano modernizira tu prugu – gradnja drugoga kolosijeka počela je 1908., a završena je tek 1985. Pruga je elektrificirana u etapama od 1912. do 1920. trofaznim sustavom, a reelektrificirana talijanskim istosmjernim sustavom od 3000 V. Francuska dionica Culoz – Modane duga je 134,6 km i vrlo je strma. Maksimalni usponi iznose 35 promila.

Francuska je dionica dvokolosiječna od 1872., a elektrificirana 1933. francuskim 1,5-kilovoltnim istosmjernim sustavom. Troškovi vuče na pruzi su veliki zbog činjenice da teži teretni vlakovi moraju voziti sa zaprežnom lokomotivom i potiskivalicom. Pruga Lyon – Torino penje se na maksimalnu nadmorsku visinu od 1,338 m.

Postojeći tunel Fréjus dug je 13,688 m i 1857. kada se počeo graditi bio je više nego dvostruko dulji od svih postojećih tunela. Otvoren je 17. rujna 1871., a deset godina poslije produljen je jer se francuski portal nalazio u geološki nestabilnome području. Iako je bio predviđeno to da će gradnja tunela trajati 25 godina, probijen je za 14 godina zahvaljujući velikome naporu pneumatskog bušenja i otkriću dinamita. Nakon tunela Fréjus, primjenjujući iste tehnike gradnje i bušenja tunela, otvoreni su tuneli Gotthard (1882.) i Simplon (1906.).

Upravo zbog velikih uspona s francuske



Teretni vlak s lokomotivom BB-7411 u blizini kolodvora Pontamafrey



Teretni vlak s lokomotivom BB-7424 u blizini kolodvora Cruet u blizini grada Modane

strane na željezničkoj relaciji nazvanoj »koridor Modane« u posljednjih desetak godina planira se izgradnja nove pruge koja će povezivati Torino s Lyonom. Između 2004. i 2030. na čitavome području

Alpa očekuje se povećanje ukupnog opsega teretnog prijevoza sa 144 milijuna tona na 293 milijuna tona, a opseg željezničkog teretnog prijevoza povećat će se sa 48 na 130 milijuna tona. Na koridoru



RoLa vlak kod mjesta Beoulard

Modane opseg željezničkog prometa rast će sa 6,5 milijuna tona na 16,4 milijuna tona, odnosno sa 6,5 na 39,4 milijuna tona ako se sagrade nova pruga i novi tunel Fréjus. Nova će pruga povezati do sada nepovezanu talijansku i francusku mrežu željezničkih pruga velikih brzina.

Nova pruga Torino – Lyon imat će maksimalne uspone od 12,5 promila i dosizati maksimalnu nadmorsku visinu od 580 m. Omogućavat će maksimalnu brzinu od 220 km/h. Ambiciozne prognoze predviđaju da će se vrijeme putovanja između Milana i Pariza skratiti sa sadašnjih sedam sati na samo četiri sata kada nova pruga s tunelom bude otvorena.

Središnji infrastrukturni objekt nove pruge Torino – Lyon bit će bazni tunel Fréjus koji će povezivati talijanski grad Susu s fran-

cuskim Saint-Jean-de-Maurienneom. Tunel će biti dug 57 km, što će ga pozicionirati na drugo mjesto najduljih željezničkih tunela na svijetu – iza švicarskog Gottharda.

Godine 2011. preliminarni projekt talijanske dionice odobrio je talijanski parlament. Francuska dionica podrazumijeva gradnju novih pruga Lyon – Chambéry i Avressieux – Saint-Jean-de-Maurienne koje će, osim što će znatno olakšati pristup novome tunelu, poboljšati i željeznički promet u francuskoj pokrajini Savoie.

Početak veljače 2018. francusko-talijanska tvrtka Tunnel Euralpin Lyon-Turin odabrala je ponuđače i potpisala ugovore vrijedne 90 milijuna eura za projektiranje tunela i prilaznih pruga. Ti se ugovori odno-

se na zapadnu dionicu tunela između portala Villard-Clément u blizini grada Saint-Jean-de-Maurienne i državne granice između Francuske i Italije. Projektanti talijanske dionice bit će odabrani najkasnije 2018. godine.

Novi će tunel biti lociran sjeverno od postojećeg, na mnogo manjoj nadmorskoj visini. Njegov će istočni portal biti smješten istočno od Suse, u blizini grada Bussolena.

Danas najkraće vozno vrijeme između Torina i Lyona iznosi četiri sata i 17 minuta izravnim vlakom, no većina veza podrazumijeva presjedanje u kolodvoru Gare de Chambéry-Challes-les-Eaux. S otvaranjem novog tunela i pruga to će vozno vrijeme biti znatno skraćeno.

PUTEM SVILE PO UZBEKISTANU

PIŠE: Mirna Marić
FOTO: Mirna Marić

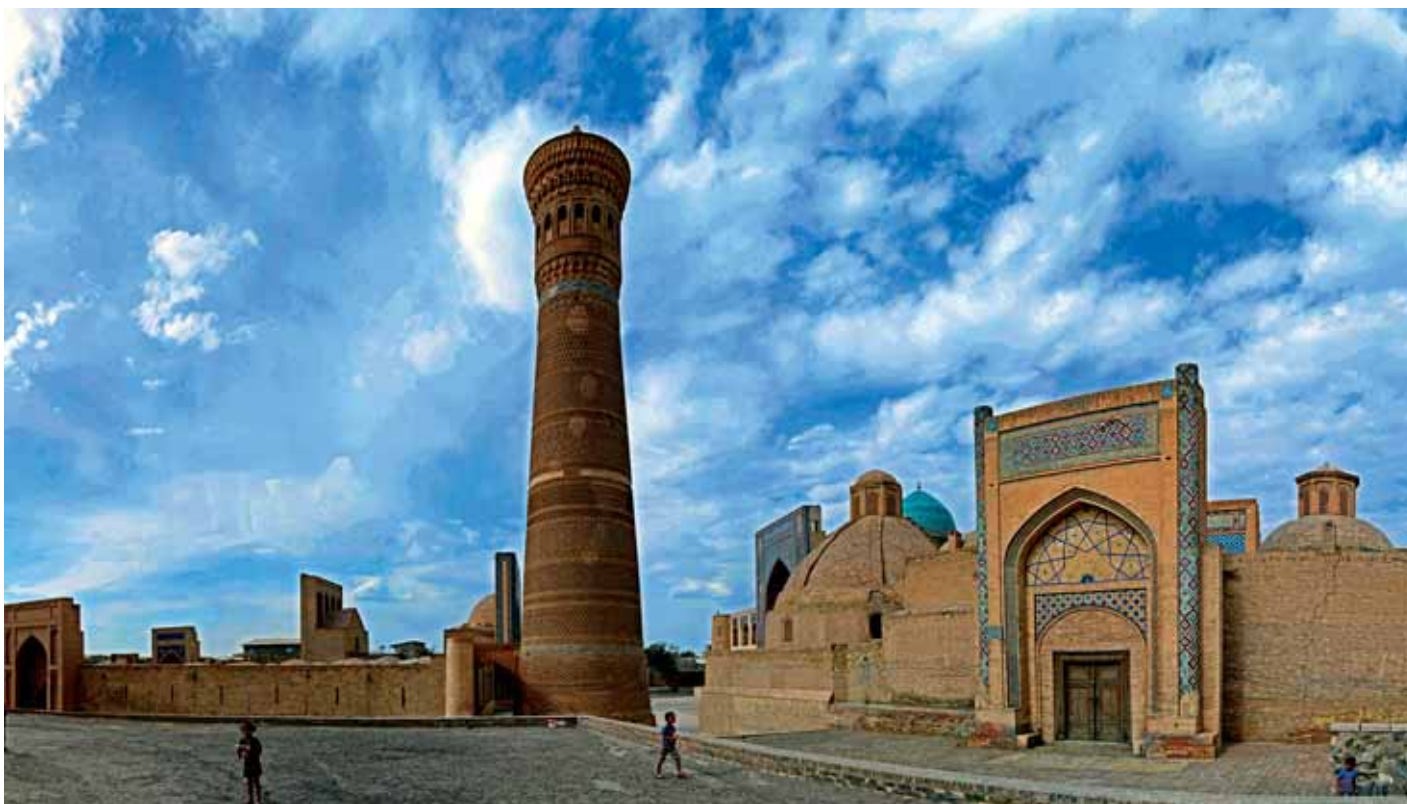
U drugome nastavku putopisa s putovanja neobičnim gradovima i krajo-licima Uzbekistana Mirna Marić zaključuje kako je najupečatljiviji dio tog putovanja bio kontakt s lokalnim stanovništvom, koje je vrlo gostoljubivo i revno u tome da vam pomogne i pogosti vas.

Naše sljedeće odredište bila je Buhara, još jedna važna postaja na Putu svile, grad snažnoga kulturnog, duhovnog i ekonomskog utjecaja. Poput Hive, Buhara se odlikuje slikovitom arhitekturom – drevni zidovi od opeke, džamije sa živopisnim mozaicima, medrese, mauzoleji, čija minuciozno izrezbarena površina stvara igru svjetla i sjene. Restauracijski poduhvati ondje su bili znatno diskretniji nego u možda previše blještavom Samarkandu, a za razliku od uglancane Hive, koja izgleda poput muzeja na otvorenom, Buhara pršti autentičnim

uličnim životom, zbog čega nam je bila najdraže mjesto na putu. Od niza znamenitosti treba izdvojiti jedno idilično, atmosferski mjesto – Lyabi-Hauz, što na tadžičkome jeziku znači »kod rezervoara« (treba se prisjetiti da je Buhara, povijesno gledajući, tadžički grad). Riječ je o trgu sagrađenome u 17. st. oko rezervoara za vodu. Krase ga monumentalne medrese i tekija te drevni dudovi koji u usijane ljetne dane pružaju hladovinu. To je oduvijek bilo mjesto okupljanja *lokalaca* pa je i danas trg uređen prema njihovu ukusu: rezervoar je okružen tradicionalnim čajanimama i restoranima, a ima i elemente koji zapadnjačkome oku izgledaju kičasto – plastične kipeve životinja i nekoliko maketa poznatih građevina Buhare postavljenih na površini vode. Lyabi-Hauz nije lišen turističke osviještenosti. Oko trga počinju nicati kafići koji se reklamiraju *super brzim* internetom (koji je

inače raritet u regiji), no to mjesto i dalje ima šarm jednoga drugog svijeta.

Iz Buhare stigle smo u mitski Samarkand, nekadašnju prijestolnicu Uzbekistana, čiji naziv potiče brojne romantične predodžbe vezane uz Put svile. No nakon atmosferskih Hive i Buhare, izgled Samarkanda malo nas je zatekao. Naime, nema kompaktnoga starog grada obavijenog čarolijom nekih drugih vremena. Fascinantni spomenici Samarkanda, možda najspektakularniji u cijeloj Srednjoj Aziji, raštrkani su po cijelome gradu i poput otoka okruženi masovnim blokovima sovjetske gradnje. Vlasti su u zadnje vrijeme pokušavale uglancati taj nekada kaotičan grad pa su stare četvrti, zvane mahale, ogradile od pogleda turista velikim zidovima te tako sterilizirale grad. Jer upravo su te mahale, koliko god pohabane i kaotične bile, iskon-



Buhara



Samarkand

sko srce grada, gdje teče autentičan život lokalnog stanovništva. Moderni zidovi tako su presjekli četvrti koje su stoljećima bile povezane. S obzirom na velike udaljenosti između znamenitosti, najbolje je uzeti taksu na cijeli dan (cijene taksija su za naše pojmove smiješne) i tako obići »otoke« s raskošnim građevinama koje oduzimaju dah. Ondje se nalazi i možda najspektakularnija znamenitost u čitavoj Srednjoj Aziji – grandiozni trg Registan, kompleks monumentalnih medresa, prepunih majolike i azurnih mozaika. Ta tri zdanja spadaju među najstarije očuvane medrese na svijetu; brojni potresi ostavili su trag na njima, no činjenica da još stoje svjedoči o zanatstvu graditelja. Sovjeti su revno radili na restauraciji spomenika, možda i prerevno, što je izazvalo kontroverzne reakcije među povjesničarima umjetnosti, koji smatraju da su si restauratori uzeli malo previše slobode, npr. kada su 70-ih godina prošlog stoljeća sagradili plavu kupolu na medresi Tilla Kari, koju originalni graditelji nikada nisu dovršili. Veličanstvenost građevina svjedoči o značaju Samarkanda kao ključne postaje na Putu svile. Dovoljno je ući u džamiju u sklopu medrese Tilla Kari: količina zlata na kupoli, zidovima i mihrabu nadmašuje sve slavne spomenike u Srednjoj Aziji, a minuciozna razrađenost detalja

zapanjujuća je. »Tilla Kari« u prijevodu znači »optočena zlatom«, a zlato je simboliziralo ondašnje bogatstvo Samarkanda.

Iz Samarkanda vratile smo se u Taškent modernim vlakom Afrosiyob koji povezuje ta dva grada (344 km) za malo više od dva sata. Riječ je o španjolskom Talgu koji postiže brzinu od 250 km/h i u svojem sastavu ima čak VIP klasu i restoran, predstavljajući tako dašak modernosti u zemlji koja velikim dijelom živi u nekome drugom vremenu. U kolodvor treba stići dosta ranije zbog kontrole dokumenata i sigurnosnog pregleda putnika prije ukrcavanja, što može potrajati pola sata ili dulje. Inače, takve su kontrole uobičajene u zemlji, a provode se i prije ulaska u metro (u Taškentu, jedinome uzbečkom gradu koji ima metro) te nasumično na cestama.

No ono što u Uzbekistanu najviše ostaje u sjećanju jest kontakt s lokalnim stanovništvom, koje je vrlo gostoljubivo i revno u tome da vam pomognu, pogoste vas i podruže se s vama. Izuzetno su pristupačni i radoznali, ne ustežu se odmah pitati pitanja koja po našim, zapadnjačkim standardima spadaju u privatnu sferu (Jeste li oženjeni? Zašto niste? Imate li djecu? Zašto nemate? Koje ste vjere?), a i

sami su spremni podijeliti detalje iz svojega privatnog života i istresti vam dušu. Tako i dandanas pamtimo složene ljubavne probleme našega poligamnog vozača u Samarkandu, ili priče noćnog čuvara na Registanu, koji nas je *prošvercao* na vrh jednog minareta. To službeno nije dopušteno, no želio nas je počastiti jedinstvenim pogledom. Penjanje po uskim stubama s razgovorljivim čuvarom i noćni pogled na prekrasni Registan iz klaustrofobično uskog otvora jedan je od najsnažnijih prizora iz sjećanja, prizor koji govori o dobrodušnim ljudima koje turizam nije iskvario.



Samarkand, kompleks medresa

NOVI ELEKTRIČNI VLAKOVI

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railjournal.com
FOTO: Bombardier



Izraelske željeznice sklopile su s tvrtkom Bombardier ugovor o nabavi još 54 dvokatna putnička vagona, te će ih tako posjedovati ukupno 512. Narudžba je vrijedna 104 milijuna eura, a potpuna isporuka očekuje se do kolovoza 2020. godine. Vagoni će moći voziti novom elektrificiranom prugom A1 Link između Tel Aviva i Jeruzalema. Za razliku od 293 vagona koji su trenutačno u prometu, novim vagonima neće biti potreban dizelski generator za napajanje pomoćnih sustava poput klimatizacije, nego će nove električne lokomotive Bombardier Traxx imati dovoljno struje za vuču i pomoćne sustave.

U međuvremenu se u Bombardierovoj radionici u izraelskom gradu Haifi postojeći vagoni nadograđuju za prometovanje brzinom od 160 km/h i električnu vuču. Započela su statička i dinamička testiranja prve Traxx lokomotive, koja će biti isporučena u ožujku ove godine. Predstavnik Bombardiera za Izrael Yossi Daskal izjavio je:

Vizija Izraelskih željeznica o elektrificiranoj mreži postaje stvarnost. Ponosni smo na to što s našim modernim dvokatnim vagonima igramo tako veliku ulogu u njihovoj modernizaciji.

AUTOMATIZIRANI PRIJEVOZ

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



U Nizozemskoj je najavljeno testiranje sustava automatiziranog prometovanja vlakova. Upravitelj željezničke infrastrukture ProRail, teretni prijevoznik Rotterdam Rail Feeding i tvrtka Alstom sklopili su sporazum o testiranju te nove tehnologije na pruzi za teretni prijevoz Betuweroute. Na toj je pruzi već ugrađen signalizacijski sustav ERTMS, koji je kompatibilan s novom tehnologijom. Probna vožnja održat će se na dionici dugoj sto kilometara od luke Rotterdam do terminala za prekrcaj kontejnera Valburg. Tijekom testiranja strojovođa će biti prisutan u vlaku, ali samo radi nadziranja vožnje.

Automatskim prometovanjem vlakova nastojat će se smanjiti potrošnja energije i povećati kapacitet trase bez potrebe za skupim preinakama na infrastrukturi.

Iz ProRaila poručuju da zasada ne žele zamijeniti strojovođe, nego da bi automatizirani prijevoz mogao biti koristan željezničkom sektoru u posebnim okolnostima.

VLAK TJERA JELENE

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.asahi.com
FOTO: www.1027mix.com



U Japanu je testiran vlak koji laje kao pas i riče kao jelen. Riječ je o istraživanju načina za smanjenje broja podlijetanja jelena pod vlakove. Na tu su ideju došli znanstvenici s tokijskog Instituta za željeznička tehnička istraživanja. Rezultati pokazuju da takav sustav uspješno tjera jelene te da je uz njegovu primjenu iz vlakova viđeno 40 posto manje jelena.

Sustav radi tako da se iz vlaka prvo puštaju tri sekunde zvuka jelenje rike, koja jelene upozorava na opasnost, a potom 20 sekundi pasjeg laveža, od čega jeleni bježe. Probne vožnje provedene su noću, kada jeleni najčešće prilaze pruzi kako bi s tračnica lizali strugotine željeza koje im je potrebno u prehrani.

U 2016. godini u Japanu je zabilježeno 613 podlijetanja jelena i drugih divljih životinja pod vlakove. Planira se i drugi eksperiment, u kojemu bi se na mjestima uz prugu na kojima se obično viđaju jeleni postavili uređaji koji ispuštaju spomenute zvukove. Dakako, uređaji se ne bi postavili u blizini naselja.

»100 GODINA KLAPSKE PISME« U DEVIĆU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva KUDŽ-a »Filip Dević«

Svečanim koncertom u splitskom HNK-u muška i ženska klapa KUDŽ-a »Filip Dević« obilježili su 55 i 45 godina kontinuiranoga djelovanja, obljetnice koje su navršile prošle godine. Potporu dobroj atmosferi dali su i članovi mješovite klape te tamburaškog orkestra i estradni umjetnik Neno Belan.

Večer najljepših dalmatinskih napjeva, kroz koju je vodio član mješovite klape i pjevač splitskog HNK-a Tonči Banov, započela je ženska klapa izvedbom pjesme »Cvijeće moje« i drugih starih dalmatinskih napjeva, nastavila je muška klapa sa svojim najboljim pjesmama među kojima je i uglazbljeno Pupačićevo »More« (»...i gledam more gdje se k meni penje...«), dok je mješovita klapa prepuno kazalište oduševila svojim obradama poznatih dalmatinskih pjesama (»...puno lipe dice bila je kužina...«) poput »Kaleto moja« i drugih. Koncert je završio zajedničkim nastupom svih triju klapa i Nene Belana koji su tom prigodom izveli pjesme »Dobra večer, uzorita«, koju su posvetili pokrovitelju, splitskom gradonačelniku Opari, te »Da mi je s tobom poći Mare«. Koncert »100 godina klapske pisme« bio je prožet sjajnim emocijama koje su podarili izvođači, ali i publike u kojoj je bilo i mnoštvo bivših članova dviju klapa.

Inače, muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević« osnovana je 1962., jedna je od najstarijih aktivnih klapa, a kroz godine u raznim sastavima u njoj je pjevalo sedamdesetak pjevača. Od 1973. na Festivalu dalmatinskih klapa u Omišu nastupili su 38 puta, najčešće među svim klapama, a i najtrofejniji su među njima. Tijekom godina osvojili su četiri prve nagrade publike, četiri prve nagrade stručnog žirija te niz drugih i trećih nagrada i žirija i publike. Povremeno surađuju i s istaknutim izvođačima zabavne glazbe na Splitskom festivalu, snimili su mnoštvo glazbenih točaka za radio i televizijske postaje te nekoliko nosača zvuka. Klupu su vodili brojni umjetnički voditelji, među



KUDŽ »Filip Dević«

kojima je poseban pečat za sobom ostavio maestro Vinko Lesić, koji je klupu vodio više od dva desetljeća. Dobitnici su i brojnih priznanja, i to od Nagrade Grada Splita do priznanja Festivala dalmatinskih klapa u Omišu za poseban doprinos razvoju dalmatinske klapske pjesme. Osim u domovini klupa je nastupala u više europskih zemalja te u Australiji, na Novome Zelandu i u SAD-u. Umjetnički voditelj današnje postave klape je prof. Jakša Gilić, a postavu čine Ivica Bešlić i Branko Tomić kao prvi tenori, Ante Javorčić kao drugi tenor, Neno Grubić, Toni Veldić i Berislav Bralić kao baritoni te Jakša Gilić, Damir Grubišić, Ivica Jaman i Marin Velić kao basovi.

Ženska klupa osnovana je 1972., deset godina nakon muške klape, i prva je ženska klupa osnovana u Hrvatskoj. Njezin osnivač i prvi voditelj bio je prof. Rajmir Kraljević. Već 1974. bile su pozvane kao gošće na Festival klapa u Omišu i bio je to drugi nastup jedne ženske klape na tome festivalu uopće. Od 1982. nastupile su ukupno 26 puta, a 1993. dobile su istodobno i prvu

nagradu publike i prvu nagradu Stručnoga žirija. Devičeva ženska klupa otvorila je širom vrata ženskome klapskom pjevanju. Ukupno su osvojile dvanaest nagrada, deset nagrada u konkurenciji ženskih klapa i dvije u večeri popularnih skladbi. Klupa se ponosi i srebrnim odličjem osvojenim 2011. na međunarodnome festivalu zborova »Venezia in musica« Lido di Jesolo (Italija).

Voditelji ženske klape bili su Rajmir Kraljević, Vinko Lesić, Duško Tambača, Jasminko Šetka, Marko Tomasović i Mijo Stanić, a danas ih vodi Ivana Smoljanović. Današnju postavu ženske klape čine Anita Perković kao prvi sopran, Ivana Smoljanović i Deni Dmitrović kao drugi soprani, Jadranka Jerković i Lea Ančić kao prvi alt te Katica Jerković Amižić, Maja Medić i Jasminka Najev kao drugi alt.

Pored triju klapa i tamburaškog orkestra u splitskome KUDŽ-u »Filip Dević« djeluju i folklorni ansambl, Škola gitare, mandoline, pjevanja i folklor te Veteranska folklorna sekcija.

ŽELJEZNIČKI MOTIVI U GALERIJU

»CAMERA OBSCURA«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Miroslav Arbutina Arbe

Osam autora, među kojima je dobar dio njih poznat i našim čitateljima, izložilo je šezdeset fotografija na tematskoj izložbi posvećenoj željeznici. I sam organizator izložbe Josip Kleković jest željezničar koji se nakon sedamnaest godina vratio na lokomotivu.

U galeriji »Camera obscura« 14. siječnja 2018., na Valentinovo, otvorena je izložba fotografija na temu željeznice pod nazivom »Željeznica na fotografiji«. Organizator treće tematske izložbe jest Udruga za promicanje alternativne urbane kulture SK PAUK, koji je okupio osam autora, među kojima je dobar dio njih poznat i čitateljima koji prate list »Željezničar«. Uz to pojedini autori rade na željeznici, a predsjednik Udruge i organizator izložbe Josip Kleković i sam ima dvadeset godina radnog staža u Vuči vlakova, a i danas vozi lokomotive austrijskog prijevoznika Rail & Sea.

Osam fotografa, Zoran Crnko, Dragutin Staničić, Patrik Mardešić, Goran Marincel, Josip Kunac, Tomislav Culjaga, Antonio Mažar, Siniša Ciglonečki i Davor Čevizović, na crvenim zidovima galerije izložili su ukupno šezdeset fotografija. Premda je tema zajednička, priča je ispričana na razne načine, a svim je autorima zajednička ljubav prema vlakovima. I fotoaparat kao relativno jednostavan alat na najljepši mogući način preslikava te osjećaje. Ograničenost prostora, pogotovo u uvjetima zajedničkog rada na jednoj priči, usmjerava pozornost na ono bitno.

Predsjednik Udruge Josip Kleković na svaki je način zanimljiva osoba koja je najveći dio radnog vijeka provela na lokomotivi i oko lokomotive. Godine 2009. napustio je posao šefa Poslovnog područja Vuče vlakova Zagreb i uputio se u tzv. kulturne vode.

U zagrebačkoj Vuči vlakova zaposlio sam se 1984. godine. Godine 2009., nakon 26 godina rada, napuštam željeznicu i pre-



lazim raditi u Sisak, u Dom kulture »Krishtalna kocka vedrine«. Pet godina poslije opet se vraćam u Zagreb, i to u Tehničku školu u kojoj sam dvije godine predavao stručne predmete. Prošle godine opet se vraćam na lokomotivu i počinjem raditi kao strojovođa u tvrtki Rail & Sea. I dalje sam aktivan u kulturnim krugovima kao predsjednik Udruge za promicanje alternativne urbane kulture. – opisao je svoj put Kleković.

Taj povratak na lokomotivu nakon sedamnaest godina učinio mi se neobičnim, tim više što Josip Kleković najčešće vozi vlakove koji prevoze kalcit na jednoj trasi preko brda i dolina između Gospića i Ogulina.

Kada se u Hrvatskoj osnivala podružnica tvrtke Rail & Sea, radio sam u Tehničkoj školi i obučavao njihove manevriste, strojovođe i vlakovođe. Odavno poznajem i

Zlatka Martića, danas direktora te tvrtke, i nakon poziva odlučio sam se vratiti na lokomotivu. – objasnio je Kleković.

Udruga za promicanje alternativne urbane kulture aktivna je u više područja te organizira kazališne predstave, slikarske izložbe i izlete. Posebno su zanimljivi projekti pokrenuti prije nekoliko godina: »Zalogaj poezije«, biciklijada od Kupe do Moslavačke gore i FIGA – festival dokumentarnog filma i glazbe na kojemu se promoviraju mlađi rock sastavi. Izvršna posjećenost programa motivira i pokreće aktivnosti Udruge.

Naši su programi izvrsno posjećeni. Za predstave Milana Gutovića i Luke Vidovića tražila se karta više. – dodao je Kleković.

I na kraju istaknimo to da je HŽ Putnički prijevoz posjetiteljima izložbe odobrio popust od 40 posto na cijenu prijevozne karte.



Ogulin
Foto: Branimir Butković



FOTO: Matija Bokulić