

ŽELJEZNIČAR

BROJ 875 || LISTOPAD 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Stiglo deset ponuda za radove na projektu Vinkovci – Vukovar

4

EU FONDOVI

Radovi se izvode solidnim tempom

6

AKTUALNOSTI

Potpisan sporazum HŽ Infrastrukture, KONČAR KET-a i Grada Vinkovaca

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Postavljanje oplata stupova na nadvožnjaku Božjakovina
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Stiglo deset ponuda za radove na projektu Vinkovci – Vukovar

4

EU FONDOVI

Radovi napreduju na više lokacija

5

EU FONDOVI

Radovi se izvode solidnim tempom

6

AKTUALNOSTI

Potpisan sporazum HŽ Infrastrukture, KONČAR KET-a i Grada Vinkovaca

8

KOLODVORI

Gospić postao jedan od najprometnijih kolodvora na ličkoj pruzi

14

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Krenuo studentski vlak iz Požege

22

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Dragutin Staničić

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,

tijekom listopada zabilježili smo brojne aktivnosti vezane uz željeznicu. U sjedištu HŽ Infrastrukture 18. listopada 2018. održano je javno otvaranje ponuda koje su pristigle u sklopu postupka javne nabave za izvođenje radova za projekt »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M 601 Vinkovci – Vukovar«. Procijenjena vrijednost nabave za radove iznosi 522,635 milijuna kuna (bez PDV-a), a 85 posto prihvatljivih troškova projekta sufinancira se iz fondova Europske unije, odnosno iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Pristiglo je deset ponuda. U tijeku je evaluacija ponuda za odabir izvođača radova.

U listopadu smo provjerili i kako teku radovi na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Križevci sufinanciranom EU-ovim sredstvima. Prema viđenome i informacijama koje smo dobili, radovi se izvode solidnim tempom. Trenutačno se mobiliziraju resursi i na gradilište se, nakon što budu riješena administrativna pitanja, dovode novi radnici i strojevi.

Na više lokacija napreduju i radovi na projektu »Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata«, koji su započeli početkom kolovoza. Podsjetimo, taj projekt vrijedan je 35,5 milijuna eura (oko 267 milijuna kuna) i s 85 posto sredstava sufinancira se iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF).

U listopadu je i potpisan Sporazum o zajedničkoj suradnji HŽ Infrastrukture d.o.o., tvrtke KONČAR - Inženjering za energiku i transport d.d. (KONČAR-KET) i Grada Vinkovaca na ugradnji uređaja za osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza u Vinkovcima.

Iz Slavonije također stiže vijest o potpisivanju ugovora između HŽ Putničkog prijevoza i lokalne samouprave na temelju kojeg će se redoviti studenti i učenici srednjih škola s prebivalištem na području Požeško-slavonske županije besplatno prevoziti vlakovima na relaciji Požega – Zagreb – Požega.

glavni urednik lista "Željeznica"
 Ivan Kartelo



STIGLO DESET PONUDA ZA RADOVE NA PROJEKTU VINKOVCI – VUKOVAR



PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Branimir Butković

U sjedištu HŽ Infrastrukture 18. listopada 2018. održano je javno otvaranje ponuda koje su pristigle u sklopu postupka javne nabave za izvođenje radova za projekt »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M 601 Vinkovci – Vukovar«. Procijenjena vrijednost nabave za radove iznosi 522,635 milijuna kuna (bez PDV-a), a 85 posto prihvatljivih troškova projekta sufinancira se iz fondova Europske unije, odnosno iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.

Riječ je o pruzi Vinkovci – Vukovar dugoj 18,7 km koja je od značaja za međunarodni prijevoz te za teretni i putnički prijevoz. Cilj je modernizacije željezničke pruge Vinkovci – Vukovar bolja povezanost s industrijskim kolosijekom Luke Vukovar

na rijeci Dunavu, s glavnim prometnim koridorom RH1 (bivši X. paneuropski prometni koridor / Novska – Tovarnik – državna granica), VII. paneuropskim prometnim koridorom i plovnim putem Dunavom na teritoriju Republike Hrvatske, jednim od najvažnijih unutarnjih plovnih putova u Europi koji povezuje srednju Europu s Crnim morem. Uz to, modernizacija pruge Vinkovci – Vukovar omogućit će bolju povezanost stanovnika Vukovarsko-srijemske županije s glavnim prometnim koridorima i županijama, posebice u dnevnim migracijama putnika.

Slijedi evaluacija deset pristiglih ponuda za odabir izvođača radova:

- ponuđač Salcef S.p.A., cijena ponude u iznosu 467.187.272,97 kuna (bez PDV-a)
- zajednica ponuditelja: STRABAG d.o.o., STRABAG AG, cijena ponude u iznosu

392.672.906,01 kuna (bez PDV-a)

- ponuđač Dalekovod d.d., cijena ponude u iznosu 424.748.243,78 kuna (bez PDV-a)
- zajednica ponuditelja: Colas Rail Hrvatska d.o.o.; GH Holding d.o.o., COLAS RAIL S.A.S., cijena ponude u iznosu 475.486.851,25 kuna (bez PDV-a)
- zajednica ponuditelja: COMSA S.A., COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, cijena ponude u iznosu 376.340.359,04 kuna (bez PDV-a)
- zajednica ponuditelja: SINOHYDRO CORPORATION LIMITED, cijena ponude u iznosu 468.688.686,70 kuna (bez PDV-a)
- SWIETELSKY d.o.o., cijena ponude u iznosu 438.812.607,45 kuna (bez PDV-a)
- J&P AVAX S.A., cijena ponude u iznosu 462.097.895,07 kuna (bez PDV-a)
- Kolektor Koling d.o.o., cijena ponude u iznosu 495.923.891,43 kuna (bez PDV-a)
- DIV GRUPA d.o.o., cijena ponude u iznosu 369.823.751,34 kuna (bez PDV-a).



Predstavnici ponuditelja i HŽ Infrastrukture na javnome otvaranju ponuda

RADOVI NAPREDUJU NA VIŠE LOKACIJA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Dragutin Staničić

Radovi na projektu »Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata«, koji su započeli početkom kolovoza, napreduju na više lokacija.

Partneri su na projektu Lučka uprava Rijeka kao koordinator i HŽ Infrastruktura kao korisnik, a radove izvodi zajednica podizatelja Kolektor Koling d.o.o. i Euro-asfalt d.o.o. Projekt je vrijedan 35,5 milijuna eura (oko 267 milijuna kuna) i s 85 posto sredstava sufinancira se iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF).

Na gradilištu u Šetalištu XIII. divizije izmještena je prometnica i infrastruktura (električne instalacije, voda, plin i kanalizacija). Stoga je 18. listopada na snagu stupila posebna regulacija prometa u Šetalištu XIII. divizije. Ti su radovi bili potrebni kako bi mogli započeti intenzivniji radovi na otvorenom iskopu željezničkog tunela Sušak.

Istodobno na Brajdici se izvode opsežni radovi rekonstrukcije željezničkog kolodvora. Uklonjena su četiri stara kolosijeka i izvode se radovi na donjem ustroju, kojima će kolodvor u konačnici dobiti četiri nova kolosijeka.

U sklopu istoga projekta na području kontejnerskog terminala Brajdica, kojim upravlja Lučka uprava Rijeka, trenutačno se izvode temelji za staze građevne dizalice. Zbog radova početkom kolovoza na snagu je stupila privremena regulacija prometa u ulici Riva i Ulici Ivana Zajca u Rijeci koja će na snazi biti do sredine 2020., odnosno do završetka radova na projektu. Rekonstrukcija željezničkog kolodvora i izgradnja kontejnerskog terminala znatno će utjecati na postojeći kapacitet kolodvora te osigurati tehničke zahtjeve za interoperabilnost u skladu s europskom regulativom.

Projekt Rijeka Brajdica jedan je od pro-



Radovi na projektu

jekata kojima je cilj poboljšati povezanost luke Rijeka i zaleđa te povećati intermodalnost na riječkom prometnom pravcu. Specifični ciljevi Projekta su povećanje ukrajnog odnosno iskrajnog kapaciteta željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica na

360.000 TEU godišnje. Projektom će se rekonstruirati željeznički kolodvor Brajdica, čime će se povećati kapacitet odvoza i dovoza kontejnerskog tereta te će se omogućiti usmjerenje tereta na željeznicu od 50 do 60 posto.

RADOVI SE IZVODE SOLIDNIM TEMPOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Dragutin Staničić



Posljednja tri mjeseca, otkako je za radove na gradilištu angažirana tvrtka Integral Inženjering a.d., radovi na projektu Rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Križevci sufinanciranom EU-ovim sredstvima izvode se solidnim tempom.

Nakon što je krajem travnja konzorcij koji izvodi radove raskinuo ugovor s podizvođačem Hidroelektrou niskogradnjom d.d. za nastavak radova izabrana je tvrtka Integral Inženjering a.d. Ona je u lipnju ove godine u cijelosti zamijenila Hidroelektrou niskogradnju pa je u posljednja tri mjeseca došlo do određenih pomaka u dinamici i pokretanju više vrsta radova na većem broju lokacija. Tijekom kolovoza, rujna i listopada radovi se izvode solidnim tempom.

Trenutačno se mobiliziraju resursi i na gradilište se, nakon rješavanja administrativnih pitanja, dovode novi radnici i strojevi. Uz to rješavaju se tehnički problemi, a na gradilištu je trenutačno angažirano oko 300 radnika koji rade na cijeloj



Izrada donjeg ustroja u kolodvoru Križevci



Istovar pragova kod budućeg mosta Petrovina

dionici. Velike količine materijala trenutačno se istovaruju na krnji kolosijek kod kolodvora Dugo Selo. Tijekom posljednja dva mjeseca radovi su se izvodili na četiri nadvožnjaka na poddionici Dugo Selo – Vrbovec, novome dijelu pruge od Dugog Sela prema Ostrni, budućemu novom dijelu pruge prema Novskoj, na četiri nadvožnjaka i podvožnjaku na poddionici od Vrbovca do Križevaca, nekoliko otvorenih dijelova pruge na toj poddionici te na stajalištima Repinec i Gradec. Nedavno su po-

krenuti i radovi na rekonstrukciji kolodvora Križevci. Također, ponovo se organiziraju i veći tzv. zatvori pruge pa je tijekom rujna na mjestu gradnje mosta Petrovina ugrađen provizorij dugačak 21 m, a tijekom listopada za vrijeme većega tzv. zatvora pruge prvi put izgrađen je tzv. prespoj pruge, dok se isti takav zahvat očekuje i tijekom studenoga. Tako je promet nakon izgradnje prvog prespoja te nakon što su zadovoljeni drugi preduvjeti preusmjeren na novoizgrađeni dio budućega kolodvora Gradec.



Nadvožnjak u blizini Repinca



Istovar pragova kod budućeg mosta Petrovina



Privremeni peron u kolodvoru Gradec

POTPISAN SPORAZUM HŽ INFRASTRUKTURE, KONČAR-KET-a I GRADA VINKOVACA

PIŠU: Ivan Kartelo i Željka Mirčić
FOTO: Branimir Butković

Usredišnjici HŽ Infrastrukture 16. listopada potpisan je Sporazum o zajedničkoj suradnji HŽ Infrastrukture d.o.o., tvrtke KONČAR - Inženjering za energetiku i transport d.d. (KONČAR-KET) i Grada Vinkovaca na ugradnji uređaja za osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza u Vinkovcima.

Novi uređaj s polubranicima i svjetlosno-zvučnom signalizacijom, koji će se ugraditi na željezničko-cestovni prijelaz u Dugoj ulici u Vinkovcima, donirat će tvrtka KONČAR-KET, za ugradnju uređaja zadužena je HŽ Infrastruktura, dok će Grad Vinkovci rješavati moguće imovinskopravne odnose i ishoditi uporabne dozvole.

Ugradnja novog uređaja na prijelazu u Dugoj ulici dio je većeg projekta »Izgradnja nadvožnjaka (Duga ulica - Borinačka ulica) i prilazne prometnice u Gradu Vinkovcima« koji provodi Grad Vinkovci. Budući da će se s izgradnjom nadvožnjaka bitno povećati opseg prometa preko navedenog prijelaza, Grad Vinkovci zamolio je, a KONČAR-KET pristao donirati uređaj za osiguranje prijelaza, dok će HŽ Infrastruktura donirati uređaj ugraditi.

Ugradnja uređaja planirana je u 2019. te će nakon što budu dobivene sve potrebne dozvole, uređaj biti pušten u rad.

Sporazum je u ime HŽ Infrastrukture d.o.o. potpisao predsjednik Uprave Ivan Kršić, koji je pritom poručio:

Ulaganje u podizanje razine sigurnosti na našoj željezničkoj mreži jedan je od prioriteta HŽ Infrastrukture i zato je i ovaj Sporazum još jedan korak ka sigurnijem tijeku prometa u tome dijelu Vinkovaca. Također treba istaknuti kako je ovo odličan primjer suradnje više dionika, donatora, u ovome slučaju KONČAR-KET-a, HŽ Infrastrukture kao izvođača radova te lokalne samouprave, odnosno Grada Vinkovaca. Inače, HŽ Infrastruktura je ove godine na širem vinkovačkom



Goran Leci, Ivan Kršić i Ivan Bosančić



Potpisivanje Sporazuma

području u rad pustila četiri nova uređaja s polubranicima i svjetlosno-zvučnom signalizacijom na željezničko-cestovnim prijelazima. Dva u svibnju u Andrijaševcima te po jedan u kolovozu u Privlaci i

Otoku.

Ipak, najvažnija ulaganja u modernizaciju željezničke infrastrukture na tome području tek predstoje. Naime, ove godine pokrenut je postupak javne nabave za



Predstavnici HŽI, KONČAR – KET-a i gradonačelnik Vinkovaca

radove na projektu nadogradnje i elektrifikacije željezničke pruge Vinkovci – Vukovar koji se sufinancira europskim sredstvima, a vrijedan je gotovo 680 milijuna kuna. Sve će to, naravno, pridonijeti dodatnome podizanju razine sigurnosti, boljoj željezničkoj povezanosti Vinkovaca i Vukovara te u konačnici gospodarskome razvoju toga kraja.

U ime tvrtke KONČAR – Inženjering za energetiku i transport d.d. Sporazum je potpisao predsjednik Uprave Goran Leci te pritom istaknuo:

KONČAR-KET kao društveno odgovorna tvrtka svjesna je opasnosti koje proizlaze iz neosiguranih i nedovoljno osiguranih željezničko-cestovnih prijelaza te svakodnevno radi na pružanju bolje i učinkovitije zaštite željezničko-cestovnih prijelaza, promovirajući pouzdana rješenja zaštite elektroničkim uređajima koji udovo-

ljavaju zahtjevima visoke razine sigurnosti SIL4 (*Safety integrity level 4*).

KONČAR-KET je još 1998. razvio i instalirao prvu generaciju uređaja osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza te je do sada instalirao i pustio u rad više od 100 uređaja. Kontinuiranim usavršavanjem uređaja kroz godine, primjenjujući najnovije tehnologije, Končarevi stručnjaci proizveli su treću generaciju uređaja osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza tip KLC3 koji je sukladan CENELEC normama najvišeg stupnja sigurnosti SIL4.

Končarev je prioritet briga o sigurnosti ljudi i podizanje razine svijesti o opasnostima koje postoje kod neosiguranih željezničko-cestovnih prijelaza. Zbog toga smo se kao tvrtka s domaćom proizvodnjom, na molbu Grada Vinkovaca odazvali s velikim zadovoljstvom.

Gradonačelnik Vinkovaca Ivan Bosančić, koji je Sporazum potpisao u ime Grada

Vinkovaca, poručio je:

Zahvaljujem KONČAR-KET-u i HŽ Infrastrukturi na suradnji i ovoj donaciji Gradu Vinkovcima, čime će se osigurati sigurnost željezničko-cestovnog prijelaza na pruzi Vinkovci – Županja. Prijelaz u Dugoj ulici dio je obuhvata izgradnje nadvožnjaka i pristupnih cesta preko željezničke pruge Zagreb – Tovarnik i iznimno mi je drago da će se na tome frekventnom prijelazu postaviti novi uređaj s polubranicama i svjetlosno-zvučnom signalizacijom.

Nadvožnjak i prilazne prometnice od iznimne su važnosti za Vinkovce. Izgradnjom nadvožnjaka i uklanjanjem uskih prometnih grla pridonijet će se poboljšanju prometne sigurnosti u gradu Vinkovcima. Ne samo da će rasteretiti postojeće prometnice, nego će i povezati Borince sa središtem grada.

PRIZNANJE HŽ INFRASTRUKTURI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Dekan FPZ-a Josip Tomislav Mlinarić uručuje priznanje članu Uprave HŽI-a Marku Z. Žubričiću

Na prigodnoj svečanosti održanoj 9. rujna 2018. u kampusu na Borongaju obilježen je Dan Fakulteta prometnih znanosti. Tradicionalno je zaslužnim pojedincima, ustanovama i tvrtkama dekan FPZ-a Josip Tomislav Mlinarić uručio priznanja. HŽ Infrastruktura dobila je priznanje za suradnju i partnerstvo na projektu „Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima“. Priznanja su dobili i RŽV Čakovec te zagrebačka Tehnička škola.

Novi dekan FPZ-a Josip Tomislav Mlinarić na svojoj je prezentaciji predstavio Strategiju razvoja fakulteta za razdoblje 2018. – 2023. Fakultet trenutačno djeluje na četiri lokacije, a tijekom idućeg perioda uz

izgradnju novih objekata cilj je FPZ-a u Znanstveno-učilišnom kampusu Borongaj objediniti nastavu te istraživačku djelatnost. Izvrsna prometna povezanost sa središtem grada ostvarila bi se gradnjom željezničkog stajališta u Borongaju. Uz pomoć Grada Zagreba i HŽ Infrastrukture na uređenju stajališta vrijeme putovanja od Zagreb Glavnog kolodvora do kampusa svelo bi se na samo sedam i pol minuta. U FPZ-u posebno su ponosni na program novoga doktorskog studija Promet, na organizaciju jubilarne, 10. međunarodne konferencije ILCAD u partnerstvu s HŽ Infrastrukturom te na nagradu UN-a za najbolji edukativno-preventivni film iz Europske unije o sigurnosti u prometu. Rektor zagrebačkog sveučilišta Damir Boras istaknuo je to kako su kontinuitet u

upravljanju te spoj mladosti i iskustva pridonijeli tomu da ove godine Sveučilište u Zagrebu bilježi 350. obljetnicu postojanja.

„Ova velika obljetnica, kakvom se može pohvaliti mali broj sveučilišta u svijetu, potvrda je kvalitete našeg sveučilišta. – rekao je Boras.

Najvećim aplauzom pozdravljen je dojučerašnji dekan FPZ-a Hrvoje Gold koji odlazi u mirovinu i koji je tom prigodom istaknuo kako ključ uspjeha leži u suradnji:

„Budimo zajedno, pružimo ruke i pomognimo jedni drugima pa uspjeh neće izostati.“

ODANA POČAST POGINULIM ŽELJEZNIČARIMA BRANITELJIMA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković



Polaganje vijenaca na zagrebačkom Mirogoju

Sjećanje i odavanje počasti poginulim željezničarima braniteljima naša je dužnost, čast i obveza, rekao je član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban, pozdravljajući u ime uprava triju željezničkih društava članove obitelji poginulih željezničara branitelja sa zagrebačkog područja na susretu održanom 29. listopada 2018.

Naime, povodom Svih svetih u ponedjeljak 29. listopada 2018. Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a širom Hrvatske organizirala je posjet grobovima poginulih željezničara te se družila s članovima njihovih obitelji. Toj organizaciji u Zagrebu pridružili su se i članovi Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban i Marko Z. Žubrinić, član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Damir Rubčić te predstavnica HŽ Carga Suzana Nakić. Zagrebačka podružnica UBIDR-a HŽ-a to-

ga je dana po 24. put organizirala susret u Salonu Zagreb Glavnoga kolodvora s članovima obitelji poginulih željezničara sa zagrebačkog područja. U ime Udruge goste je pozdravio predsjednik Udruge Siniša Mastelić, koji je istaknuo da će se ti susreti nastaviti »dokle god smo živi«. U ime poslovodstava svih triju društava članove obitelji pozdravio je član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban.

Sjećanje i odavanje počasti poginulim željezničarima braniteljima naša je dužnost, čast i obveza. U Domovinskom ratu za slobodu koju danas imamo poginulo je 189 željezničara, a za tijelima njih 18 nestalih još uvijek se traga. Iza poginulih i nestalih željezničara ostalo je 168 djece o kojima smo skrbili od prvoga dana pogibije njihovih očeva i činit ćemo to i dalje. Danas su to mladi, već odrasli ljudi sa svojim obvezama, ali nam je važno ostati

s njima u kontaktu jer taj ponos i zahvalnost za žrtvu njihovih očeva moramo prenijeti i na generacije koje dolaze. – istaknuo je Ljuban.

Nakon susreta u bazilici Srca Isusova u zagrebačkoj Palmotićevoj ulici za sve poginule željezničare branitelje služena je sveta misa. Delegacija sastavljena od čelnika Udruge i triju uprava položila je vijence kod središnjeg križa na braniteljskom dijelu zagrebačkog groblja Mirogoja u spomen na sve poginule i nestale željezničare branitelje, a položeno je i cvijeće na grobnicu putnika poginulih u željezničkoj nesreći 1974. godine.

Cvijeće je položeno i na svaki grob željezničara branitelja širom Hrvatske, što, inače, svake godine organiziraju podružnice Udruge, svaka na svom području. Članovi podružnica također su posjetili članove obitelji u njihovim domovima.

PRIPREME ZA ZIMU

ODRAĐENE NA VRIJEME

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Pripreme za zimu u Gorskom kotari i u Lici obavljene su na vrijeme. Na najzahtjevnijim dijelovima riječke i ličke pruge uz pet starih snjegočistača ove godine radit će i dva nova.

Naš sugovornik Milan Salopek, voditelj Područne radne jedinice prometa Zapad, do sada je *pregurao* mnoge zime i on je osoba koja je zasigurno ponajviše upućena u ovogodišnje pripreme za vožnje vlakova u zimskim uvjetima.

Operativne pripreme za nadolazeću zimu ove su godine odrađene na vrijeme, a dodatna mehanizacija olakšat će čišćenje snijega u najtežim uvjetima. Strojno održavanje kolosijeka također je odrađeno na vrijeme, naručeni su plin i nafta te dopremljena drva za ogrjev u kolodvorima.

Svi snjegočistači su ispravni. Uz pet starih, ove godine snijeg će čistiti i dva nova snjegočistača. Jedan će biti stacioniran u Rijeci, a drugi u Ogulinu. Nakon probnih vožnji vozila su dobila uporabne dozvole i ove će godine pripomoći tomu da se promet održi i u najtežim uvjetima. Posade snjegočistača na vrijeme su popunjene ogulinskim i riječkim posadama.

Ključ za siguran tijek prometa u zimskim uvjetima jest osiguranje križanja vlakova. Određeno je četrnaest kolodvora (Gospić, Vrhovine, Lička Jasenica, Plaški, Oštarije, Gomirje, Delnice, Ogulin, Gornje Dubrave, Moravice, Skrad, Lokve, Plase i Škrlevo) koji neprekidno moraju biti spremni za preuzimanje i križanje vlakova.

— Bilo bi bolje da smo mogli uključiti i više

kolodvora, no nedostaje nam ljudi. – komentirao je Salopek.

Po riječkoj pruzi trenutačno vozi šest prijevoznika, a na ličkoj je pruzi opseg prometa manji, s time da iz Gospića svaki dan voze po dva vlaka. Kada je promet gušći, lokomotive same raščiste snijeg i nanose jer nema vremena da se na pruzi nakupe veće količine snijega.

U kolodvoru Ogulin trenutačno se rekonstruiraju četvrti, peti i šesti kolosijek. Uz prva tri preostali su još sedmi i osmi kolosijek. Izvođač radova Pružne građevine s radovima je počeo sredinom ožujka i do sada je dovršio radove na četvrtome kolosijeku. Prije zime trebale bi dovršiti preostala dva.

Uz dva nova snažna snjegočistača i na vrijeme provedene pripreme zima ne bi smjela iznenaditi.



SANACIJA MOSTA STARA DRAVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: HŽI

Tijekom dugog niza godina korozija je u velikoj mjeri nagrizla čeličnu konstrukciju 118 metara dugog mosta na izlazu iz Osijeka. Most se sastoji od dvaju otvora dugih 41,2 odnosno 66,5 metara. Radovi su započeti sredinom svibnja i dovršeni su krajem listopada, a uz ograničenje vozne brzine na 20 km/h promet je tekao cijelo to vrijeme.

Čelični rešetkasti most Stara Drava nalazi se na izlazu iz Osijeka, na pruzi prema Belom Manastiru. Nakon što je tijekom 2013. tvrtka Metal-Projekt ispitala stanje mosne konstrukcije i provela njegovu kategorizaciju, sugerirano je to da se u što kraćem roku provede antikorozivna zaštita kompletne konstrukcije mosta. Nakon pripremnih radova krajem lipnja započeli su radovi na čeličnim konstrukcijama. Tijekom radova željeznički promet tekao je uz vozne brzine ograničene na 20 km/h.

Tijekom ove godine u sklopu redovitog održavanja za izvođenje radova angažirane su Pružne građevine, odnosno njihovo Poslovno područje Betonske i čelične konstrukcije. Sredinom svibnja započelo se s organizacijom gradilišta te dopremanjem materijala. Za tehničko rješenje antikorozivne zaštite i za nadzor nad izvođenjem radova bila je zadužena Područna radna jedinica za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Istok, odnosno Nadzorno središte Osijek. Prema ugovoru, vrijednost radova je 1 284 771 kuna.

Ukupna duljina mosta je 118,7 metara, a razmak između zidova upornjaka iznosi 108,7 metara. Most čine dvije čelične mosne konstrukcije duge ukupno 107 metara. Jedna je konstrukcija duga 64,9 metara, a druga 40,1 metar. Radovi na konstrukcijama započeti su krajem lipnja. Čelične plohe najprije su se pjeskarile, a potom su na potpuno odmašćenu i očišćenu



površinu nanosena tri premaza, odnosno tri sloja antikorozivne zaštite. Do sredine listopada u cijelosti su bili dovršeni radovi na većoj konstrukciji, a dovršavali su se

radovi na manjoj. Do sada su se radovi izvodili planiranom dinamikom i prema planu, radovi bi trebali biti završeni ovih dana.

GOSPIĆ POSTAO JEDAN OD NAJPROMETNIJIH KOLODVORA NA LIČKOJ PRUZI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kada smo 12. listopada posjetili Gospić, u kolodvoru se okupio poprilično velik broj željezničara. Naime, toga je dana bilo organizirano redovito poučavanje osoblja, a na probu su stigle i nove zimske odore. Danas je taj kolodvor poseban zbog velikog opsega rada vezanog uz teretni prijevoz.

Gospićki kolodvor jedan je od hrvatskih željezničkih kolodvora koji je izgrađen nakon rata. Slika staroga, spaljenog željezničkog kolodvora bila je jedan od simbola ratnog Gospića i na kraju je ta zgrada srušena, a na njezinu je mjestu izgrađena nova, suvremena kolodvorska zgrada. Uz kolodvorsku zgradu izgrađeni su novi peroni s nadstrešnicom, pothodnik s dizalima te sustavi za obavješćivanje putnika. I kako to već obično biva, počelo se dosta pričati o predimenzioniranosti zgrade s obzirom na opseg promet koji teče kroz kolodvor. No otkako je u Gospiću punim kapacitetom proradila tvrtka CALCIT Lika d.o.o. slovenskih vlasnika rad gospićkoga kolodvora promijenio se za 180 stupnje-



Jure Jergović



va. Kolosijeci su zakrčeni vagonskim cisternama.

Prijevoznik koji radi s Calcitom strani je prijevoznik Rail & Sea koji na kolosijecima ima od sedamdeset do osamdeset vagona na dan. Uz vagone ovdje su i dvije velike lokomotive tvrtke Rail & Sea te jedna iznajmljena »Gredeljeva« manevarka. Uz to, na katu kolodvora ta je tvrtka iznajmljila prostor i otvorila svoj ured. – rekao nam je Jure Jergović, šef kolodvora Gospić.

Tvrtka Calcit nedaleko od Gospića ima

kamenolom i bavi se vađenjem kamena za gradnju, ukrasnog kamena, vapnenca, gipsa, krede i škriljevca. Udaljena je nekoliko stotina metara od kolodvora i u krugu tvornice ima dva kolosijeka, a upravo se gradi i treći. Industrijski kolosijek povezuje tvornicu s kolodvorom.

Iz Gospića svakodnevno se otpremaju po dva vlaka ili oko 600 vagona na mjesec. Tijekom godine otpremi se oko 600 000 tona tereta bruto. S obzirom na brdski karakter toga dijela ličke pruge, tehnologija prijevoza od Gospića do Ogulina prilično je složena. Lokomotiva sa šesnaest vagona kreće iz Gospića i kod Vrhovina



Kolodvor Gospić

vlak se dijeli na dva dijela te se formiraju dva vlaka. U Ličkome Lešću vlakovi se ponovno spajaju i spuštaju prema Ogulinu. Tamo se formira kompozicija od 1800 do 2000 tona. Otkako se u Ogulinu izvodi rekonstrukcija kolosijeka, vlakovi se spajaju u Oštarijama.

S obzirom da se u krugu Calcita gradi još jedan kolosijek, može se očekivati daljnje povećanje opsega prijevoza. Neslužbeno se spominje prijevoz većih količina kame- na prema dalmatinskim lukama.

Uz dva noćna vlaka tijekom dana Liku sa Zagrebom i Splitom povezuje par nagib- nih vlakova. Na putu iz Splita prema Za-

grebu u Gospiću se zaustavlja u 11.35 sati, a kada vozi u suprotnome smjeru, u 17.26 sati. Vlak se zaustavlja u Gračacu, Lovin- cu i Vrhovinama. Na zahtjev iz Grada Otoč- ca od trećih izmjena voznog reda nagibni vlak zaustavlja se i u Ličkome Lešću. Na putu kroz Liku vlak sada ne staje jedino u Perušiću. Na području kolodvora Gospić, koje obuhvaća i kolodvore Medak, Perušić i Ličko Lešće, nisu popunjena sva radna mjesta predviđena sistematizacijom. Ne- dostaju skretničari i prometnici, a najteža je situacija u kolodvoru Medak. Naime, tamo su skretničar i prometnik napustili željeznicu i sreću odlučili potražiti u Irskoj.



Tanja Belančić

JEDNA OD NAJLJEPŠIH KOLODVORSKIH ZGRADA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kolodvorska zgrada u Metkoviću, smještena u samome središtu grada, potpuno je obnovljena 2009. i danas je zasigurno jedna od najljepših u Hrvatskoj. Obnovom kolodvora stavljena je točka na i kapitalnome remontu 22,5 km duge dionice od Ploča do Metkovića.

Zgrada kolodvora Metković, smještena na samo pet metara nadmorske visine, zasigurno je jedna od najljepše uređenih u Hrvatskoj. Iako je svojedobno postojala dvojba o tome treba li je uopće obnavljati s obzirom na njezino stanje, tijekom 2008. i 2009. u cijelosti je obnovljena. Na kamene stijene postavljena je fasada nježne smeđe boje, obnovljeno je krovništvo i ugrađena nova stolarija. Palme i zelenilo upotpunjuju pozitivan dojam.

Sve se to događalo nakon kapitalnog remonta pruge od Ploča do Metkovića, odnosno do kilometar udaljene državne granice s Bosnom i Hercegovinom, koji je dovršen 2004. godine. Tada su, kao i u ostalim kolodvorima, postavljeni novi peroni i kolodvor je osvjetljen. Ove su godine u skladu sa šengenskim režimom Pružne građevine oko prostora kolodvora postavile žičanu ogradu.

Pruga od Ploča do Metkovića jedna je od najmodernijih pruga na mreži hrvatskih pruga. Pruga normalnoga kolosijeka Sarajevo – Ploče dovršena je 1966., a tri godine poslije u cijelosti je elektrificirana. Brzine putničkih vlakova iznose 110 km/h, a teretni vlakovi teški i do 2000 tona onda prolaze brzinama od 80 km/h. Tijekom 24 sata tim koridorom najčešće prođe šest pari teretnih vlakova. Šef kolodvora Metković Davor Raić nadležan je i za kolodvor Opuzen te za stajališta Kula Norinska i Krvavac. Uz šefa kolodvora u Metkoviću i Opuzenu radi ukupno devet prometnika i jedan skretničar.

Kolodvor Metković ima pet kolosijeka. Prvi je carinski, a peti služi za smještaj



vagona koji čekaju manipulaciju. Drugi i treći kolosijek su prijemno-otpremni, a četvrti je prolazni. Industrijski kolosijeci povezuju kolodvor s obližnjom Lukom Metković te s tvrtkama Mlin, INA-PROplin i Unka. Željeznički putnički prijevoz između Ploča i Metkovića ukinut je u travnju 2013. godine. Od tada na toj relaciji voze autobusi. Istina je to kako su Ploče i Metković izvrsno povezani cestama s obje strane Neretve, no pruga je idealno položena uz samu obalu i prolazi kroz vrlo gusto naseljeno područje. U odnosu na željeznički prijevoz, ta se relacija teško može brže prijeći osobnim automobilom, a pogotovo ne autobusom. Naime, teretni vlakovi danas od Ploča do Metkovića voze oko 25 minuta.

Otkako je HŽ Putnički prijevoz u dogovoru



Davor Raić, šef kolodvora Metković



Kolodvor Metković



Čekaonica s novim sanitarnim čvorom u kolodvoru Metković

sa županijama i gradovima pokrenuo veći broj vlakova, studenti iz Splitsko-dalmatinske županije i iz Požege vikendima mogu besplatno putovati vlakom, a to u Metkoviću budi nadu da bi elektromotorni vlakovi ponovno mogli zamijeniti autobuse. To bi svakako bio interes putnika, ponajprije učenika i radnika.

Također, kao fakultetsko središte koje je

od Ploča do Metkovića udaljeno 27 km, Mostar je zanimljiv mnogobrojnim tamošnjim studentima, a trenutačno do njega mogu stići osobnim automobilima te autobusima, premda autobusna veza nije najbolja. U ovome trenutku Željeznice Federacije BIH voze samo do Čapljine. Tijekom turističke sezone prema odredištima na jadranskoj obali putnike iz BIH prevoze autobusi, a to malokome odgovara.



Teretni vlak na ulazu u kolodvor Metković

PERUŠIĆ NE MISLIM NAPUSTITI

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, arhiva Mandice Brajković

S prometnicom Mandicom Brajković razgovarali smo početkom listopada u Perušiću. Njezino »približavanje« željeznici počelo je 1997. kada se sa suprugom Draženom, u to vrijeme prometnikom u Vrhovinama, uselila u službeni stan iznad prometnog ureda. Na željeznicu došla je 2002. kada se zaposlila na tradicionalno muškome radnom mjestu skretničara.

Prije deset godina vlakom sam doputovao na manifestaciju »Jesen u Lici« i zapazio skretničarku Mandicu Brajković. Nasmijana i vedra u plavoj odori s bijelom crtom po sredini bila je neobičan fotografski motiv. S obzirom na to da je skretničar na željeznici tradicionalno muško zanimanje, ta nam se fotografija učinila zanimljivom i objavili smo je na naslovnoj strani »Željezničara«.

Ponovno sam ju sreo deset godina poslije u kolodvoru Perušić. Danas radi kao prometnica sa stalnim rasporedom u Perušiću. U mobitelu još uvijek ima pohranjenu fotografiju naslovne strane »Željezničara«. Naša se sugovornica bavi i sportskim lovom i ribolovom pa nam se i to učinilo zanimljivim.

Nakon što je završila srednju ekonomsku školu u Otočcu, nije imala neke prilike zaposliti se pa se zaposlila kao konobarica u željezničkom kolodvoru Ličko Lešće. Premda mu je danas supruga, prometnika Dražena Brajkovića poznavala je još iz Sinca, a zblížili su se u Ličkome Lešću. Tako je počela i njezina željezničarska priča. Na nagovor supruga (»ajde, probaj«) krenula je u školu u Moravicama i prekvalificirala se za prometnicu:

U đačkome domu u Moravicama boravila sam četiri dana u tjednu, a petkom sam išla kući. Suprug mi je bio prometnik u Vrhovinama. Živio je u službenome stanu iznad prometnog ureda pa sam i ja završila tamo. Slala sam molbe u nadi da



Mandica Brajković u kolodvoru Perušić

će me primiti na radno mjesto prometnice vlakova. Konačno mi se javio šef kolodvora Knin i rekao da treba skretničara na ličkoj pruzi. Pitala sam ga mogu li razmisliti i javila se šefu Draženu Sladoviću u Vrhovinama. Pitao me koliko imam kila. Mojih 54 – 55 kila nije bilo impresivno. Rekao mi je da prihvatim staž u Vrhovinama i da će mi dečki pomoći. Tako sam

2002. počela raditi na jednome tradicionalnome muškome radnom mjestu.

Dečki su se šalili na njezin račun, ali su joj i pomogli.

S mijali su se kada sam trebala raskapčati vlak, a i skretnice, pogotovo u Vrhovinama ih nije lako okretati. No, sve se



Mandica Brajković

može naučiti. Dobivala sam ugovore na tri mjeseca i na kraju na godinu dana. Konačno, godine 2008. u Gospiću počela sam stažirati za prometnika, a radila sam kao skretničar. Kada je kolega izgubio zdravstvenu grupu, dobila sam raspored u Perušiću i sada sam tu i ne bih se mijenjala. – rekla je Brajković.

Od 1997. obitelj Brajković živjela je u službenome stanu u Vrhovinama.

Uselili smo u potpuno uništen stan u kojemu je boravila srpska vojska. Dosta smo uložili i uredili ga, a tamo su živjele i u školu krenule naše dvije kćeri Valentina i Marina. Grad je bio ugodan za život i oko sebe smo imali dobru ekipu. Od željeznice smo tražili da nam se uredi krovšte koje je prokišnjavalo. I kada su 2014. HŽ Nekretnine udvostručile stanarinu, nama se upalila crvena lampica. – kazala je Brajković.

Umjesto 250 kuna za stanarinu trebalo je izdvajati 500 kuna, krov je i dalje prokiš-

njavao, a trebalo je platiti i 600 kuna za prijevoz Valentine i Marine do škole u Otočcu.

Sve smo stavili na vagu i na Uskrsni ponedjeljak 2014. donijeli odluku i kupili kuću u Otočcu. Uređujemo je malo-pomalo. Zimi nije lako doći do Vrhovina jer su ceste često zatvorene, a ovdje u ravnici ni ne osjetimo zimu. Cijele godine ceste su prohodne i može se voziti. Škola je nadohvat ruke i zadovoljni smo. Zanimljivo je to da su majstori u Vrhovine došli i popravili krovšte taman kada smo se iselili. – komentirala je Brajković odluku o preseljenju u Otočac.

Danas na mreži pruga hrvatskih željeznica radi dosta prometnica, a skretničar je i dalje zanimanje, uz pokoju iznimku, kojim dominiraju muškarci. U Otočcu Man-

dica Brajković počela se baviti lovom i ribolovom koji su također tradicionalno rezervirani za muškarce. S obzirom na blizinu rijeke Gacke, koja je i izvan Hrvatske prepoznata kao vrhunsko ribolovno odredište, Mandičino zanimanje za ribolov i nije previše neobično. Istodobno je članica Lovačkog društva Gacka:

U LD-u Gacka učlanjena su 103 lovca. Među njima su i četiri lovkine. Moja obitelj, odnosno Marina i ja, činimo polovicu ženskog članstva. Lovimo divlje svinje, srneću divljač, šljuke, zečeve...

Obitelj Brajković danas živi u svojoj kući. Istina jest da još ima dosta posla da se uredi do kraja, ali sve to ima smisla. Do radnog mjesta u Perušiću Mandica putuje više od trideset kilometara i tamo joj je dobro te Perušić ne planira napustiti.



Mandica Brajković u lovu

MATILDA MÜLLER: »ZANIMA ME STVARANJE«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva Matilda Müller

U malome Likovnom salonu »Vladimir Becić« u Slavonskom Brodu tijekom listopada bila je postavljena izložba dizajnerice HŽ Infrastrukture Matilde Muller pod nazivom »Put u nepoznato«. Izložila je 15 grafičkih radova, tri umjetničko-likovna projekta te tri slike. Bio je to povod i da Matildu predstavimo našim čitateljima.

Matilda Müller, inače Brođanka, nakon što je završila grafički dizajn na zagrebačkome Grafičkom fakultetu, godine 2005. zaposlila se na željeznici, na radnome mjestu dizajnera. Od tada skupilo se već puno materijala s Matildinim »potpisom«, od godišnjih izvješća preko materijala za Hrvatski željeznički muzej do ilustracija za potrebe akcije »Vlak je uvijek brži«. Ponosna je i na fotografije-naljepnice koje su nalijepljene preko prozora duž cijelog ulaza u kolodvor u Slavonskom Brodu. Riječ je o projektu koji je radila s arhitektikom Nikom.

Pored dnevne rutine dizajniranja željezničkih materijala Matilda nađe vremena i za svakodnevno učenje i umjetničko stvaranje. Sve je počelo s glazbom, a danas se bavi suvremenim plesom, šivanjem, pletenjem, pisanjem poezije. Trenutačno je na četvrtoj godini studija slikarstva i vizualnih umjetnosti u Ljubljani. Izrađuje crteže, grafiku, slike, mobile, razne umjetničko-likovne projekte, *landart*, skulpture, fotografije i slično. Za svoj rad nagrađena je i dvama drugim mjestima na međunarodnim natjecanjima.

O zadnjoj izložbi u Slavonskom Brodu rekla je:

»Svaki umjetnik dođe do točke prirodnog slijeda u kojoj ima potrebu za izlaganjem svojih radova. Tako je bilo i kod mene. Jednostavno, skupilo se dovoljno kvalitetnog materijala spremnog za izložbu i tako je nastala ova, druga samostalna izložba.



Matilda Müller

Za mene je to bila velika čast jer se galerija nalazi u kući u kojoj je svoje »Priče iz davnine« napisala Ivana Brlić-Mažuranić. Reakcije su izvrsne i lijepo je vidjeti da ljudi u ovim teškim vremenima ipak percipiraju umjetnost.

Još uvijek nedovršen posao i njezin velik izazov jest »Knjiga grafičkih standarda«.



O tome Matilda kaže:

»Zanimljiv je to i opsežan posao. U nekoliko navrata već sam je razvijala i korigirala za HŽ Holding pa za HŽ Infrastrukturu kako bi se unaprijedio i standardizirao vizualni prikaz tvrtke. Trenutačno »Knjiga grafičkih standarda HŽI« nije službeno prihvaćena, trebalo bi je dovršiti jer bi pomogla u standardizaciji materijala, kako bismo svi znali pravilno koristiti naš znak i logotip, njihove odnose, uporabu na raznim pozadinama i materijalima.

O snovima i planovima rekla je:

»Nisam se nikada opterećivala snovima, uvijek sam išla za onime što me zanima i ispunjava, a to je stvaranje. Jednom sam čak i »pobjegla« od te unutarnje, neophodne potrebe za umjetnošću, upisavši poslijediplomski studij Upravljanje marketinškom komunikacijom na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu na kojemu mi je do završetka ostao još samo završni rad. Tu sam stekla određene vještine i proširila znanja. Ipak, moja najveća želja jest baviti se umjetnošću, učiti o njoj, vježbati, izražavati se, stvarati, raditi kvalitetno, otkrivati, uživati u njoj...



PROJEKT ZA UČINKOVITIJE UPRAVLJANJE ENERGIJOM

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Branimir Butković

U HŽ Infrastrukturi u tijeku je uvođenje sustava upravljanja energijom prema međunarodnoj normi ISO 50001.

Upravljanje potrošnjom energije jedan je od najvećih ekoloških i gospodarskih izazova današnjice. Europska unija važno mjesto daje upravo energetske politici te je do 2020. godine postavila ciljeve povećanja energetske učinkovitosti za 20 posto, smanjenja emisije stakleničkih plinova za 20 posto te povećanja udjela obnovljivih izvora energije za 20 posto. Unutar tog plana svaka država članica EU-a ima svoje obveze.

Kako bi uspostavila sustav upravljanja svojom potrošnjom energije, HŽ Infrastruktura odlučila se za uvođenje međunarodne norme ISO 50001, koja pruža

okvir i alate za uspostavljanje, sustavno praćenje i stalno poboljšavanje upravljanja energijom. Uz nova tehnička rješenja, učinkovito upravljanje energijom zahtijeva otvorenost korisnika za učenje i promjene, odnosno osvješćivanje korisnika o tome kako upotrebljavaju određenu tehnologiju. Naime, stručnjaci tvrde da je u praksi najveće poboljšanje energetske učinkovitosti ostvareno putem promjena u upravljanju postojećom tehnologijom, a ne primjenom novih tehnologija.

Uvodne aktivnosti na projektu uvođenja norme ISO 50001 u HŽ Infrastrukturi započele su u rujnu ove godine, a nastavile se u listopadu edukacijom koju su održali vanjski konzultanti. Trenutačno se analizira postojeće stanje upravljanja energijom na 15 izabranih lokacija HŽ Infrastrukture diljem Hrvatske, što je ujedno naj-

važniji korak u provedbi ovog projekta. Na temelju te analize izradit će se prijedlog dokumentacije koji će se nakon potrebnih korekcija implementirati u poslovanje. U fazi implementacije definirat će se ciljevi i akcijski planovi, provoditi obuka zaposlenika te izraditi ključne zapise. Poslije provedbe internog audita izradit će se dokument s ocjenom sustava. Naposljetku ovlaštena certifikacijska kuća provodi certifikacijski audit. Provedba svih opisanih aktivnosti planirana je do kraja 2018. godine.

Naravno, nakon uvođenja norme ISO 50001 HŽ Infrastruktura obvezna je kontinuirano pratiti, mjeriti i unapređivati sustav upravljanja energijom. Uz ekološke koristi i ispunjenje zakonskih zahtjeva, očekuje se da će primjena takvog sustava upravljanja energijom donijeti i nezamislive financijske uštede.



Edukacija o normi ISO 50001

KRENUO STUDENTSKI VLAK IZ POŽEGE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Studentskim vlakom u Zagreb 8. listopada uputilo se više od stotinu studenata iz Požege i Pleternice, a brojni znatizeljnici i roditelji došli su ispratiti vlak.

U vožnji studentskog vlaka sudjelovali su požeško-slavonski župan Alojz Tomašević sa suradnicima, ravnatelj županijskih ustanova, gradonačelnici i načelnici općina, Uprava HŽ Putničkog prijevoza i brojni drugi uzvanici.

U vlaku je potpisan Ugovor na temelju kojeg će se redoviti studenti i učenici srednjih škola s prebivalištem na području Požeško-slavonske županije (PSŽ) besplatno prevoziti vlakovima br. 1740/1741 na relaciji Požega – Zagreb – Požega.

Pravo na prijevoz vlakovima br. 1740/1741 ostvaruju redoviti studenti koji studiraju u Zagrebu i učenici srednjih škola koji se školuju u Zagrebu za zanimanja za koja se ne mogu školovati u srednjim školama na području Županije te koji ne ostvaruju pravo na sufinanciranje prijevoza na temelju Odluke Vlade RH o financiranju javnog prijevoza učenika srednjih škola. Besplatan prijevoz omogućen je redovitim studentima i učenicima srednjih škola čije je polazište ili odredište na području Županije.

Ovo je projekt koji smo pripremali gotovo godinu dana. Cilj je projekta omogućiti studentima koji studiraju izvan Županije besplatan prijevoz kako bi mogli češće dolaziti svojim kućama i roditeljima. – rekao je prije polaska vlaka župan Tomašević, koji se obratio i studentima istaknuvši kako oni odlaze u Zagreb i druge gradove sakupljati znanja, ali je izrazio i nadu da će se vratiti u svoje rodno mjesto.

Nije samo cilj da odete besplatno u Zagreb uz potporu HŽ-a. Vratite se u svoje



Alojz Tomašević i Željko Ukić sa studentima u vlaku

OVO JE PROJEKT KOJI SMO PRIPREMALI GOTOVO GODINU DANA. CILJ JE PROJEKTA OMOGUĆITI STUDENTIMA KOJI STUDIRAJU IZVAN ŽUPANIJE BESPLATAN PRIJEVOZ KAKO BI MOGLI ČEŠĆE DOLAZITI SVOJIM KUĆAMA I RODITELJIMA. – REKAO JE PRIJE POLASKA VLAKA ŽUPAN TOMAŠEVIĆ, KOJI SE OBRATIO I STUDENTIMA ISTAKNUVŠI KAKO ONI ODLAZE U ZAGREB I DRUGE GRADOVE SAKUPLJATI ZNANJA, ALI JE IZRAZIO I NADU DA ĆE SE VRATITI U SVOJE RODNO MJESTO.



Studenti iz Požege i Pleternice u vlaku

mjesto, na svoju rodnu grudu nakon školovanja i nemojte zaboraviti ovaj prostor. – dodao je župan Tomašević.

O važnosti uvođenja studentskog vlaka za požeško područje i HŽ Putnički prijevoz više je rekao predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, koji je istaknuo to kako se zajednički želi revitalizirati cijelo područje Hrvatske, pa tako i Požeško-slavonske županije.

Želimo da vlakovi počnu češće putovati na ovim relacijama. Zadnji ovakav vlak vozio je prije 10-ak godina. Želimo da željeznica bude fokusirana na studente i učenike. Kada vlakovi budu popunjeni, to će biti jamstvo i da pruge mogu opstati. Smatram da su ovakvi projekti vrlo važni za građane u Županiji, a nastavkom suradnje nastojimo unaprijediti kvalitetu života građana u prijevoznome segmentu i osigurati im što bolju mobilnost. – istaknuo je Ukić.

Prijevoz redovitih studenata i učenika srednjih škola PSŽ će sufinancirati u iznosu od 50 posto, a HŽPP će na putovanje odobravati 50 posto popusta, čime će redoviti učenici i studenti ostvarivati besplatan prijevoz. Na temelju potvrde/popisa Županije o prebivalištu i redovitom upisu škole/studija, učenici i studenti trebaju na HŽPP-ovim blagajnama izraditi HŽPP-ovu pametnu karticu uz pripadajući profil PSŽ-a (cijena izrade profila 50 kn + fotografija).

Vozni red vlakova br. 1740/1741

Vlak br. 1740 prometuje na relaciji Požega (18.35) – Zagreb GK (21.50) nedjeljom do 9. lipnja 2019. i od 6. listopada 2019.

Vlak br. 1741 prometuje na relaciji Zagreb GK (16.35) – Požega (19.58) petkom do 7. lipnja 2019. i od 4. listopada 2019. godine.



Željko Ukić i predstavnici lokalne zajednice u kolodvoru Požega

ŽELIMO DA VLAKOVI POČNU ČEŠĆE PUTOVATI NA OVIM RELACIJAMA. ZADNJI OVAKAV VLAK VOZIO JE PRIJE 10-AK GODINA. ŽELIMO DA ŽELJEZNICA BUDE FOKUSIRANA NA STUDENTE I UČENIKE. KADA VLAKOVI BUDU POPUNJENI, TO ĆE BITI JAMSTVO I DA PRUGE MOGU OPSTATI. SMATRAM DA SU OVAKVI PROJEKTI VRLO VAŽNI ZA GRAĐANE U ŽUPANIJI, A NASTAVKOM SURADNJE NASTOJIMO UNAPRIJEDITI KVALITETU ŽIVOTA GRAĐANA U PRIJEVOZNOGOM SEGMENTU I OSIGURATI IM ŠTO BOLJU MOBILNOST. – ISTAKNUO JE UKIĆ.



Kolodvor Požega

20. PLENARNI SASTANCI ELCF-a, ILCAD-a TE SAFER-LC-a

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: arhiva Sanje Paić

Nakon uspješno odrađene konferencije ILCAD 2018. u Zagrebu, a koja je okupila oko 180 međunarodnih i domaćih stručnjaka iz 29 zemalja svijeta koji se bave sigurnošću na željezničko-cestovnim prijelazima, u Madridu su 9. listopada, a u organizaciji Španjolske željezničke zaklade, održani plenarni sastanci ELCF-a (Europskog foruma za željezničko-cestovne prijelaze) i ILCAD-a u cilju donošenja zaključnih stavova i razmišljanja za 2018. godinu. Dana 10. listopada održan je sastanak SAFER-LC-a (Do sigurnijih ŽCP-a integriranjem i optimizacijom upravljanja i dizajna cestovne i željezničke infrastrukture), a na temu inovacija vezanih uz sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima.

Sastankom ELCF-a presjedao je Jeroen Nederlof, menadžer za sigurnost iz Pro-Raila, koji je uz Isabelle Fonverne iz Međunarodne željezničke unije održao pozdravni govor. Srdačno su zahvalili Španjolskoj željezničkoj zakladi (FFE) na organizaciji sastanaka i na to tome što su se prvi put uključili u ELCF.

ELCF jest radna skupina koja okuplja ključne dionike kako bi razmijenili informacije i podijelili iskustvo i pouke iz područja poboljšanja upravljanja suvremenim željezničko-cestovnim prijelazima. Bernard Penners, menadžer za sigurnost u UIC-u, prikazao je statističke podatke o željezničko-cestovnim prijelazima u svijetu te njihov status prema UIC-ovoj bazi podataka.

Danijela Barić, voditeljica Katedre za tehnologiju cestovnog prometa i voditeljica projekta ILCAD u ime Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, iznijela je rezultate ankete »Ponašanje mladih korisnika na željezničko-cestovnim prijelazima« provedene u svibnju i lipnju 2018. Anketa je dio projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-



ILCAD radna skupina

ko-cestovnim prijelazima« koji Fakultet posljednje dvije godine kontinuirano provodi s HŽ Infrastrukturom, a kao dio Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine.

Pavlina Skladana, istraživačica CDV-a, češkog centra za istraživanje prometa, predstavila je projekt mladih korisnika željezničko-cestovnih prijelaza, a težište je stavila na problem divljih prijelaza te na edukativne videoisječke za djecu i mladež pod naslovom »Željezničko-cestovni prijelazi pripadaju vlakovima«.

Jeroen Nederlof predstavio je prijedlog za poboljšanje vidljivosti teretnih vlakova postavljanjem oznake Contour (svijetleći rubovi vlaka) na teretne vlakove:

— To rješenje može smanjiti broj nesreća noću na pasivnim željezničko-cestovnim prijelazima.

ILCAD-ova radna skupina podnijela je izvješće o nacionalnim kampanjama, edukaciji i podizanju razine svijesti tijekom ILCAD-a 2018.

Uz prezentaciju i video Sanja Paić je kao voditeljica projekta ILCAD 2018. u ime HŽ Infrastrukture prikazala završni rezime konferencije ILCAD. Još jedanput podsjetila je sudionike na to koliko je konferencija u Zagrebu bila uspješno organizirana

i odrađena. Pohvale su stigle i od svih sudionika konferencije.

Sljedeće godine domaćini ILCAD-a su nizozemske željeznice, a težište konferencije bit će na profesionalnim vozačima poput vozača autobusa i kamiona te taksista te na njihovu ponašanju na željezničko-cestovnim prijelazima.

Drugoga dana, 10. listopada, održana je SAFER-LC-ova radna skupina čija je svrha poboljšanje razine sigurnosti i smanjenje rizika razvijanjem i uvođenjem potpuno integriranog krosmodalnog seta inovativnih rješenja i alata za proaktivno upravljanje i dizajn infrastrukture željezničko-cestovnih prijelaza.

Među ostalima, i FPZ i HŽ Infrastruktura prezentirali su VR360, aplikaciju sigurne i rizične vožnje preko željezničko-cestovnog prijelaza, a u svrhu edukacije budućih vozača o vožnji preko željezničko-cestovnih prijelaza, ali i općenito o sigurnosti u prometu.

I ta konferencija pokazala je pozitivne pomake koji se događaju zbog razmjene iskustava među članovima različitih organizacija uključenih u SAFER-LC. Idući koraci projekta SAFER-LC objašnjeni su kroz sljedeće aktivnosti: provođenje pilot-testova, evaluacija mjera s tehničkog i ljudskog gledišta, razvoj poslovnih modela te dizajn i razvoj alata za prikupljanje rješenja i preporuka za sprečavanje nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima.

BLUES

NA ISTARSKOJ PRUZI

PIŠE: Sanjin Debeljuh
FOTO: arhiva producenta

I za stotina dopuštenja za snimanje u kolodvorima i vlakovima, koja izdaju HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz, ponekad se kriju vrlo neobične priče. Jedna od njih odigrala se krajem rujna na istarskim prugama.

Naime, krajem rujna hrvatski akademski glazbenik, skladatelj i kantautor Bruno Krajcar u kolodvoru u Puli i u vlaku do Vodnjana snimio je spot za već pomalo zaboravljenu pjesmu »Šinjinorina Blues«, koju je napisao još devedesetih godina prošlog stoljeća.

Scenarij spota djelomično prati tekst pjesme pa se autor od pulskog kolodvora vozi vlakom, dok mu preko puta sjedi prelijepa djevojka (glumica Iva Vitasović). Pogledi se susreću, desi se »klik« i očarani pogledima i bluesom zajedno i zaplešu. Romantika traje sve do trenutka kada dolazi kondukterka koji traži karte na pregled, a on, naravno, kao pravi frajer, nema prijevoznu kartu. Kondukterka ga, bez puno objašnjavanja, u prvome kolodvoru izbacuje iz vlaka.

Bruno Krajcar poznati je istarski glazbenik koji je završio Akademiju za glazbu u Ljubljani, gdje je diplomirao na orguljama 1995. godine. Glazbeni izričaj danas temelji na uzorima bluesa, gospela i džeza u koje ugrađuje tradiciju Istre, bilo u obliku izvornog teksta, bilo kroz korištenje tradicionalnih instrumenata ili istarsko-primorske ljestvice. Svira više instrumenata, a komponira od svoje desete godine. U ranoj mladosti surađivao je s brojnim bendovima i pjevačima kao skladatelj, aranžer, tekstopisac ili instrumentalist, a sa 16 godina počeo je nastupati kao barski pijanist, kada je potpisao i prvi profesionalni izvođački ugovor. Autor je oko 400 skladbi (popularne, sakralne, šansone, pjesme za djecu, kazalište, zborove, klape...), a sklada i surađuje s mnogim eminentnim glazbenicima te nastupa na



Bruno Krajcar, Iva Vitasović, Sanjin Debeljuh i Danilo - Lola Ilić

brojnim festivalima i koncertima u zemlji i inozemstvu (Europa i SAD). Predsjednik je udruge za očuvanje zavičajne tradicijske kulture Histriart, u sklopu koje djeluje kao idejni začetnik ili umjetnički ravnatelj smotri kao što su »Maša po starinski« u Svetom Petru u Šumi, »Zarozgajmo na Čičariji« u Lanišću, »Raklansko kulturno ljeto«, koncerti kod Sv. Agnije ili »Istarske romantične večeri« u Kršanu. Dugogodišnji je član žirija i odbora Smotre narodne glazbe i plesa Istre, a okuplja i glazbeni sastav pod nazivom »Istraditional project«. Već dvadesetak godina radi i kao glazbeni urednik, radijski voditelj i novinar Radio Pule, kao producent, etnomuzikolog, studijski glazbenik, multiin-

strumentalist... Dugi niz godina bavi se proučavanjem istarske narodne baštine, ali i njezinom valorizacijom kroz vlastite skladbe, jer njeguje glazbeni izričaj u kojemu spaja naizgled nespojivo, univerzalni glazbeni jezik s tradicijskim glazbenim elementima Istre i Kvarnera. Redoviti je član Hrvatskog društva skladatelja, Hrvatskog društva glazbenih umjetnika, Hrvatskog novinarskog društva te predsjednik Hrvatske glazbene unije Istarske županije.

Bruno Krajcar i njegova ekipa, glumica Iva Vitasović i redatelj Danilo – Lola Ilić, zahvaljuju HŽ Putničkom prijevozu i HŽ Infrastrukturi na pomoći i trudu svih radnika koji su mu pomogli u realizaciji spota.

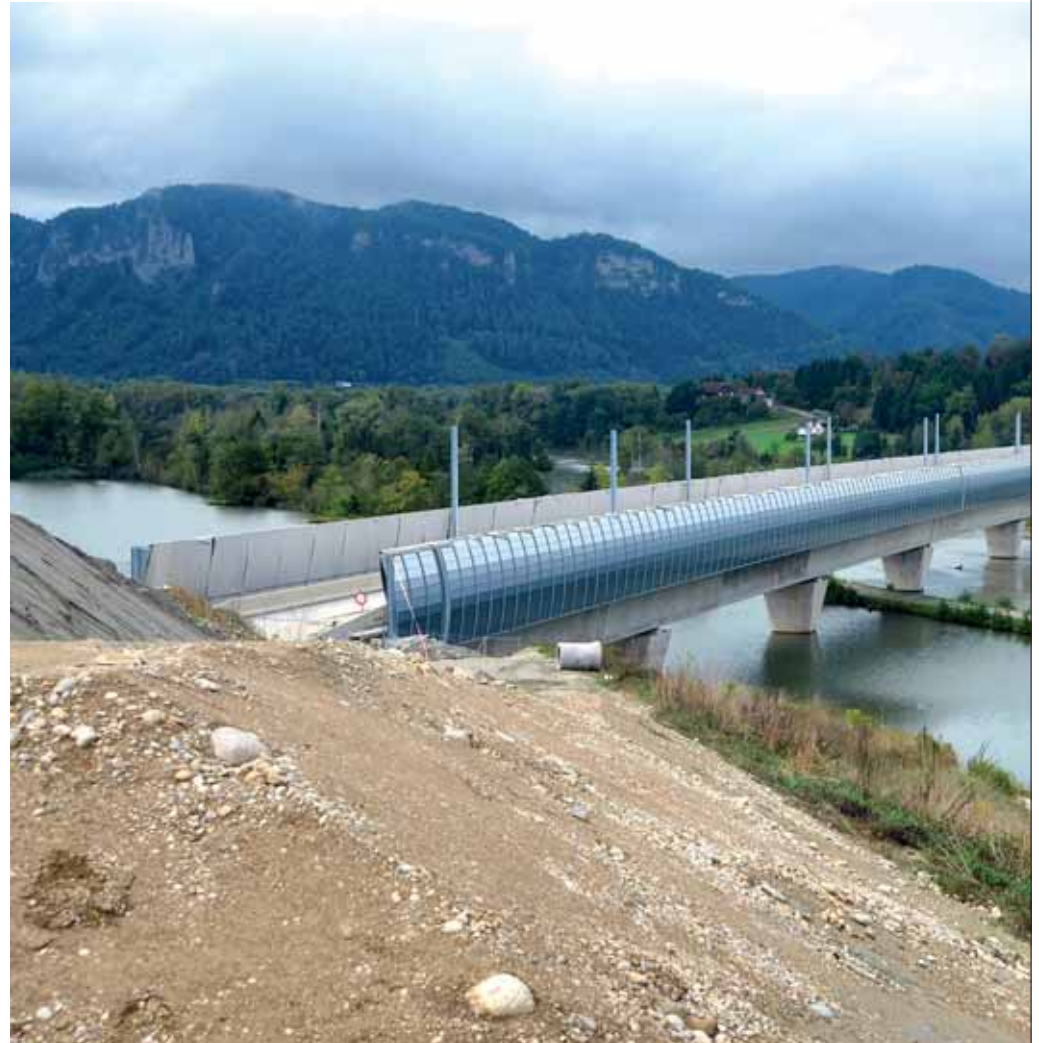
IZGRADNJA KORALMSKE ŽELJEZNICE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U ljeto 2018. probijena je prva cijev austrijskog tunela Koralm, čime je dovršena jedna faza izgradnje nove željezničke pruge velikih brzina između Graza i Klagenfurta, koja će biti otvorena 2025. godine.

Sredinom kolovoza tvrtke Strabag i Jeagerbau dovršile su proboj jedne tunelske cijevi novog tunela Koralm dugog 32,9 km, koji je središnji infrastrukturni objekt nove željezničke pruge između Graza i Klagenfurta. Nova pruga duga 130 km trebala bi biti svečano otvorena za redoviti promet u prosincu 2025. Njezina je izgradnja trenutno najveći infrastrukturni projekt u južnome djelu Austrije čija je ukupna vrijednost 5,5 milijardi eura. Osnovna svrha izgradnje te željezničke pruge jest bolje povezivanje regionalnih centara Graza i Klagenfurta, kao i njihovo bolje povezivanje s Bečom. Danas vlakovi između Graza i Klagenfurta voze obilaznom prugom kroz kolodvor Bruck an der Mur, a najkraće putovanje traje dva sata i 54 minute. Autobusi u organizaciji Austrijskih saveznih željeznica autocestom Graz – Klagenfurt voze dva sata. Otvorenjem nove Koralmске željeznice vozno vrijeme između Graza i Klagenfurta skratit će se na 45 minuta, a vozno vrijeme na dionici Beč – Klagenfurt na dva sata i 40 minuta.

Iako izgradnja nove pruge neće biti završena do 2025., dijelovi željezničke pruge već su otvoreni ili će biti ranije otvoreni kako bi se poboljšala kvaliteta prometovanja na lokalnim željezničkim prugama. Tako na istočnoj dionici u Štajerskoj novom Koralmskom željeznicom prometuju lokalni putnički vlakovi, a na dionici kroz Korušku, na zapadu, teretni i regionalni vlakovi. U sklopu Koralmске željeznice gradi se i nova željeznička pruga koja će povezati središte Graza sa zračnom lukom. Ta će se pruga početi graditi 2019.

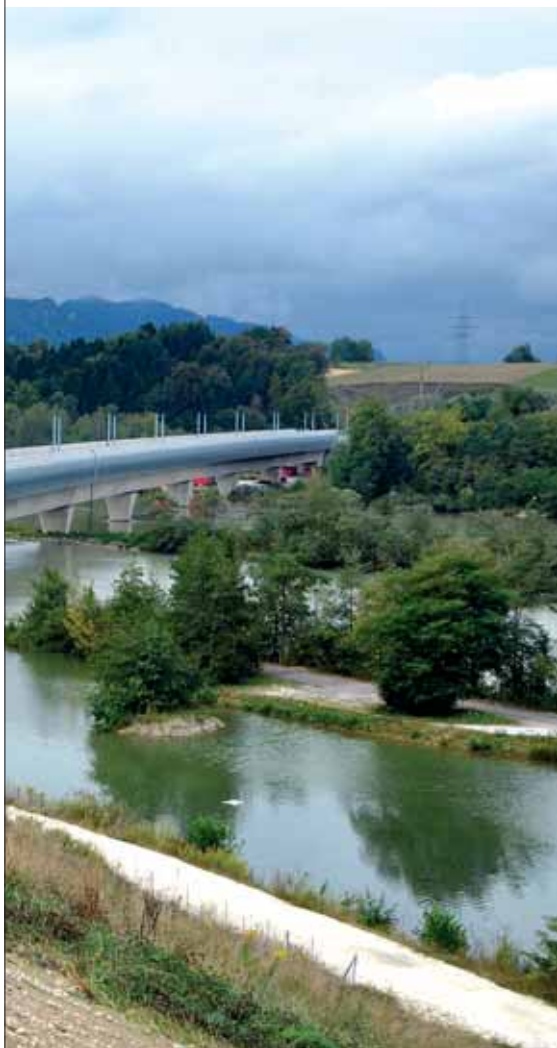


Zajedno s postojećom talijanskom željezničkom prugom između Tarvisia i Udina nazvanom Pontebbana Koralmска pruga bit će dio Baltičko-jadranskog koridora koji vodi od poljskog Gdanjska do Bologne u Italiji. Godine 2013. željeznička pruga Koralmbahn integrirana je u transeuropsku mrežu prometnih koridora.

Probijanje koralmskog tunela počelo je 2002. kada je počelo probijanje probnih cijevi. Deset godina poslije počeli su radovi na probijanju dviju cijevi tunela

koje će služiti za željeznički promet.

U Austriji je trenutno u fazi izgradnje ili planiranja još nekoliko velikih željezničkih projekata. Bazni tunel Brenner jest željeznički tunel dužine 55 km ispod Brennerskog prijevoja. Tunel je dio transeuropskoga prometnog koridora Berlino – Palermo. Prijevoj Brenner jedan je od najvažnijih prometnih pravaca između sjeverne i južne Europe. Preko prijevoja vode autocesta i dvokolosiječna elektrificirana željeznička pruga. Trenutačno su brzine na željezničkoj pruzi na području Brenne-



Novi most preko Drave u izgradnji

ra oko 70 km/h. Kada novi željeznički tunel bude dovršen 2025., vrijeme putovanja od Innsbrucka do Bolzana bit će skraćeno s dva sata na samo 50 minuta. Projekt tunela Brenner financiraju Austrija, Italija i Europska unija.

Bazni tunel Semmering bit će dug 27,3 km, a gradi se od 2012. Tunel počinje kod kolodvora Gloggnitz u Donjoj Austriji i završava u blizini Mürzzuschlaga u Štajerskoj. Kao i Koralmbahn taj bazni tunel je dio Baltičko-jadranskog prometnog koridora. Nakon 2026., kada će se bazni tunel



Zapadni portal tunela Stein



Istočni portal novog tunela Stein

Semmering biti otvoren, vozno vrijeme između Gloggnitza i Mürzzuschlaga bit će skraćeno sa sadašnjih 45 na oko 15 minuta.

Zapadna austrijska željeznica Westbahn

kontinuirano se modernizira i proširuje protekla dva desetljeća. U sljedećemu razdoblju prethode veliki radovi u blizini Salzburga, koji će bitno skratiti vozno vrijeme između zapadne Austrije i Beča.

U INDIJI, ZEMLJI ČUDESA

PIŠE: Ivana Bijelić
FOTO: Ivana Bijelić

Očekivali smo da će biti drugačije, šokirali su nas pričama o toj čudesnoj zemlji, ali ništa vas ne može dovoljno pripremiti za to dok to sami ne vidite i sami ne osjetite. Indija se ne može objasniti, samo osjetiti.

Zemlja je to s više od milijardu stanovnika, među kojima je najviše hinduista, a potom muslimana, kršćana, budista i džainista.

Indija je zemlja koja predstavlja izazov i za najveće avanturiste, izazov u koji smo se upustili moj dečko Zvonimir i ja. Pri samome dolasku u grad Kochi dočekala nas je sezona monsuna koja se kreće od juga prema sjeveru. Plan je bio krenuti na sjever i biti brži od monsuna te smo se već sljedeće jutro rano uputili prema željeznikome kolodvoru. Kupili smo karte za Gou, mjesto prekrasnih plaža. Vožnja je trebala trajati oko 13 sati, a rezervirali smo razredom *Sleeper*, gdje otvoreni odjeljak u kojemu se nalazi šest ležaja dijelite sa šestoro ljudi. Karta je koštala oko 600 rupija ili 60-ak kuna po osobi.

Odjeljak nije bio najčišći ni ležaji najudobniji jer su napravljeni od tanke spužve, ali s obzirom na to da nismo očekivali luksuz, bili smo zadovoljni.

Vozeći se vlakom, vidjet ćete guste zelene prašume i pustinjska prostranstva. Nigdje nikoga, samo ponegdje možete ugledati čovjeka usred ničega i upitati se što li uopće radi ondje.

S druge strane u vlaku vlada kaotična situacija. Svakih nekoliko minuta prolaze prodavači koji, derući se iz sveg glasa, prodaju hranu i piće. Prodaju sendviče, slatkiše i indijsku začinjenu hranu, piletinu s rižom uz koju dobijete umak, jogurt i kruh. Vilice, noževi i žlice ne postoje. Sva hrana jede se rukama i ljudi rukama mijesaju rižu u umak. Indijci kažu da hrana ima bolji okus ako ju jedete rukama.

Ljudi su nas stalno promatrali, osmjeivali nam se i upirali prstom u nas.



Bilo je vrijeme za spavanje. Dva stara bučna ventilatora, trideset centimetara iznad moje glave, pomalo su otežavala spavanje, ali priviknula sam se. Nakon nekoliko sati spavanja iznenada sam se probudila. Jedan Indijac nasuprot mome krevetu nije me prestajao promatrati. Kada ste u Indiji, jednostavno se počnete privikavati na takve čudne situacije. Sljedeća situacija bila je još bizarnija. Jedan se Indijac pokušavao ugurati na ležaj nekog stranca koji je već spavao na njemu. Pomicao mu je noge, odgurivao ga, ali stranac se nije

dao. Na kraju je Indijac odustao i legao na pod. Nije bio jedini jer ih je još bilo na podu. Na nekim su ležajima spavale po dvije osobe, s time da moram napomenuti da je jedan ležaj jedva dovoljan za jednu osobu.

Stigavši u Gou u 5.00 sati, dočekao nas je pljusak kakav se ne vidi često. Ljudi su bili posvuda, spavali su na podu i klupicama, a neki su se i molili.

Iz Goe smo se uputili prema Mumbaiju. Putovali smo razredom *Second AC Sleeper*, koji podrazumijeva klima-uređaj i odjeljak



Sleeper klasa vlak



Kuće u Mumbaiju

s četiri ležaja zagrađen zavjesama. Karta je koštala oko 2500 rupija ili 250 kuna po osobi. U vlaku smo dobili ručak s desertom. Taj razred vlaka bio je puno čišći. Dobili smo jastuk i deku. Ljudi koji su prodavali hranu i piće bili su puno tiši. Unatoč udobnosti osjećali smo da nam je prethodni razred vlaka bio puno draži i zanimljiviji jer smo osjećali ljude i okolinu. Bilo je prirodno, bez uljepšavanja.

Vožnja indijskim vlakovima ne može biti dosadna. Promatranje Indije iz vlaka sa

šalicom toplog *chaia*, odnosno indijskog čaja, najbolji je način da vidite Indiju. Priroda je divlja i netaknuta. Ponekad možete vidjeti ljude koji rade na polju. Izgledalo je kao da se vrijeme vratilo unatrag, pogotovo kada smo ugledali konja kako vuče plug na polju. Idiličan i nestvaran trenutak.

Sljedeća tri dana proveli smo u Mumbaiju. Mjesto u kojemu vladaju siromaštvo i bogatstvo, glamur i bijeda. Mjesto Bollywooda. Pri dolasku u kolodvor ljudi su nas

opsjedali, gledali očarano, željeli se fotografirati s nama, a jedan Indijac čak nas je pozvao na kavu. Oko kolodvora ležale su krave, koje po ulicama Indije slobodno šeću i zaustavljaju promet.

Bila su to tri naporna dana te je grad bilo nemoguće razgledati. Nepodnošljiva vrućina, kaotičan promet u kojemu pravila ne postoje i gdje se trube stalno čuju. Ljudi leže na ulici, jedu na ulici, prodaju na ulici, a čak se i tuširaju na ulici na »planini« smeća.

...nastavak u slijedećem broju

PRIZNANJE GRADA OGULINA NAŠIM KUGLAČIMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Za kontinuirano djelovanje kroz punih sedamdeset godina Kuglački klub »Željezničar – branitelj Ogulina« ove je godine dobio Priznanje Grada Ogulina. Gradsko vijeće Ogulina prepoznalo je i nagradilo u cijelosti amatersko djelovanje kuglačkoga kluba u čijim se redovima natječu željezničari iz ogulinskoga željezničkog čvorišta.

Kuglački klub »Željezničar – branitelj Ogulina« najstariji je kuglački klub u Ogulini. Nakon željezničara, kao drugi u gradu, svoj je klub osnovala policija. Nakon Drugog svjetskog rata kuglanje je još uvijek bilo vezano uz privatne vlasnike i njihove restorane gdje se kuglalo za runde. Kuglački klub »Željezničar« osnovali su 1948. ogulinski željezničari, strojovođe, kondukteri, radnici ZOP-a... Kuglačka baza željezničara u to je vrijeme bila Porubićeva kuglana, a danas kuglaju u Gradskoj kuglani. Natjecanja su bila organizirana kroz turnire, a 1955. počinju ligaška natjecanja. »Željezničar« se natjecao s klubovima s riječkog područja, a najveći doseg mu je bila 2. liga Zapad.

Tijekom Domovinskog rata većina kuglača bila je uključena u postrojbe Hrvatske vojske ili policije pa Klub na kratko vrijeme prestaje djelovati. Godinu dana nakon rata, 1996., Klub mijenja naziv i od tada nosi naziv KK »Željezničar – branitelj« i veže svoje djelovanje uz ogulinsku podružnicu Udruge branitelja i invalida Domovinskog rata HŽ-a.

Boje Kluba većinom brane željezničari. Nekada je baza bila puno šira, a danas je mlade teže privući, dijelom zbog drugih interesa, a dijelom i zato što je najjači ogulinski klub KK »Klek« atraktivniji mladim kuglačima.

I danas većinu kuglača čine željezničari. Najstariji je član 77-godišnji umirovljeni kondukter Milan Ostović. Uz njega su i Ivan Kirasić, prometnik u Gospiću, te



Kuglački klub »Željezničar – branitelj Ogulina«

Ogulinci prometnik Damir Poljak, zaposlenik područne radne jedinice za održavanje SS i TK sustava, EEP i KM Zapad Ivica Puškarić i skretničar Nikica Rački. Klub se natječe u 3. hrvatskoj ligi i u tom se natjecanju pojačao s dva igrača – Stevom Šlatom i Mirkom Biračem. Predsjednik Kluba je Mate Vučić, a tajnik Milan Brkljačić, koji nam je rekao kako je Klub vezan uz željeznicu i udruhu branitelja:

„Naš je cilj opstati i održati ovaj klub. Osnova svega je okupljanje, odnosno da na sport i druženje u kuglanu dolaze željezničari koji su gotovo svi i branitelji. Vezani smo uz našu braniteljsku udruhu. Kao Klub nismo u sustavu financiranja ogulinskoga sportskog saveza, no besplatno koristimo Gradsku kuglanu. Željeznica nam gotovo ništa ne financira, a koliko može, pomaže nam UBIDR Podružnica Ogulina. Financiramo se od donacija, a dijelom i vlastitih sredstava. Ovim se

sportom mogu baviti i stariji, važna je samo mirna ruka.

KK »Željezničar – branitelj« oduvijek je bio rasadnik izvrsnih kuglača koji su često najbolje rezultate postizali u drugim klubovima. Nekadašnji željezničar Ivica Bertović danas brani boje KK-a »Klek«, a prije toga kuglao je za prvligaša »Jedinstvo« iz Zagreba.

„Kuglanje, ako se promatra naša prva liga, u velikoj je mjeri profesionaliziran sport. Ove godine KK Zapešić osvojio je Svjetski kup i u tome klubu nastupaju svi strani igrači. Mi smo s druge strane u cijelosti amaterski klub zasnovan na drugim principima. Drago nam je da je to ove godine prepoznalo Gradsko vijeće Ogulina. Istina, voljeli bismo privoljeti željezničare i mlade da nam se pridruže, ali u današnjim je uvjetima to teško provesti. – zaključio je Brkljačić.



Split
FOTO: Branimir Butković



Varaždin
FOTO: Ante Klečina