

ŽELJEZNIČAR

BROJ 876 || STUDENI 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Radi se na cijeloj pružnoj trasi

4

EU FONDOVI

Radovi na svim fazama projekta

6

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Obilježen dan sjećanja

16



HŽ INFRASTRUKTURA



Zaprešić – Novi Dvori
FOTO: Dragutin Staničić

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Radi se na cijeloj pružnoj trasi

4

EU FONDOVI

Radovi na svim fazama projekta

6

EU FONDOVI

Na području Dugog Sela grade se četiri nadvožnjaka

8

AKTUALNOSTI

New deal primarno je usmjeren prema željeznici

10

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Obilježen dan sjećanja

16

HŽM

Ima li pruga rođendan? Ima

18

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

NAKLADA: 1800 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

većim dijelom studenog vremenski uvjeti pogodovali su izvođačima radova na projektima HŽ Infrastrukture sufinanciranim EU-ovim sredstvima, pa su se radovi izvodili planiranom dinamikom. Prvi put od službenog početka radova posjetili smo gradilište projekta modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok i imali što vidjeti. Radi se na cijeloj pružnoj trasi, a što i gdje pročitajte u ovome broju našega lista.

Intenzivirali su se radovi i na projektu sufinanciranom iz Instrumenta za povezivanje Europe koji kao partneri provode Lučka uprava Rijeka i HŽ Infrastruktura. Na području kolodvora Rijeka Brajdica radi se na kompletnoj rekonstrukciji kolodvora, a vrlo zahtjevni radovi izvode se i na tunelu koji iz Brajdice vodi prema Sušaku. Posebno se kao jedinstveno rješenje izdvaja gradnja 400 metara dugačkog izvlačnjaka u postojećoj cijevi tunela.

Iako je projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici između Dugog Sela i Križevaca često u fokusu »Željezničara«, uglavnom smo izvještavali o aktivnostima na poddionici između Vrbovca i Križevaca, no ovaj put obišli smo i radove na području Dugog Sela.

U studenom se svake godine prisjećamo i žrtve Vukovara 1991. Tim povodom u suradnji s Ministarstvom hrvatskih branitelja HŽ Putnički prijevoz organizirao je vožnju vlaka kojim je u Vukovar prevezeno više od 800 branitelja i članova njihovih obitelji.

U ovome broju *Želje* donosimo i niz drugih tema iz Hrvatske i svijeta vezanih uz željeznicu. Kao i uvijek one su raznolike i, vjerujemo, zanimljive, a izdvajamo samo neke, poput obilježavanja 140 godina pruge Dalj – Borovo – Vinkovci – Slavonki Brod, nastavka putopisa iz daleke Indije te priče o tome kako se ulaže u željeznicu u sjevernoj Africi, odnosno Maroku.

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



RADI SE NA CIJELOJ PRUŽNOJ TRASI

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, Dragutin Staničić

Radovi na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zaprešić – Zabok izvođe se planiranom dinamikom i u ovome trenutku radi se na cijeloj trasi. Dana 1. travnja 2019. pruga će biti zatvorena za promet na šest mjeseci pa će izvođači imati mogućnost raditi tijekom tzv. permanentnog zatvora pruge.

Izvođač radova Swietelsky s radovima na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zaprešić – Zabok započeo je tijekom kolovoza. Pružna trasa duga 24 km u sastavu je regionalne pruge R201 koja od Zaprešića preko Bedekovčine i Varaždina vodi do Čakovca.

Pruga od Zaboka do Zaprešića i dalje do Zagreba prolazi kroz Krapinsko-zagorsku županiju prema Zagrebačkoj županiji i jako je važna zbog velikog broja putnika koji svakodnevno putuju na posao. Hrvatsko zagorje tradicionalno je usmjereno prema željezničkome prijevozu. Iako je broj putnika koji se voze vlakom smanjen, u zagorskim se kolodvorima i danas osjeća živost. Kroz Zabok, u kojemu presjeda velik broj putnika, tijekom 24 sata prolazi 90 vlakova. Prema broju prevezenih putnika, Varaždin je treći hrvatski



Radovi na izgradnji novog teretnog kolodvora u Zaboku



Devijacija pruge kod Kupljenova



Rušenje robnog magazina u Zaboku

kolodvor. Premda su ceste prema Zagrebu kvalitetne, zagušene su i uz problem parkiranja u gradu jasno je kako bi modernizacijom pruge do Zaboka i nastavkom gradnje do Varaždina željeznica kao masovni prijevoznik donijela novu kvalitetu života na tome prostoru.

Uz povremene tzv. zatvore pruge radi se duž cijele pružne dionice, a od 1. travnja sljedeće godine radovi će se šest mjeseci izvoditi tijekom tzv. permanentnog zatvora pruge.

Radovi se izvode na cijeloj pruži. Materijal se doprema na više lokacija. Trenutačno se radi na premještanju i ugradnji novih elektrovodova i cjevovoda komunalne infrastrukture. U tijeku su radovi na obnovi pružnog trupa, odnosno njezina zaštitnosivog sloja između kolodvora Zaprešić i Novi Dvori. Gradi se nova pružna trasa na području Velikog Trgovišća. S nadvožnjaka preko kojeg se skreće prema Westgateu mogu se vidjeti radovi koji se izvode na obnovi kolodvora Novi Dvori. Radovi se izvode i na cestovnome mostu Horvacka na budućoj cesti uz prugu.

Najopsežniji radovi izvodit će se na području kolodvora Zabok. Srušena je zgrada robnog magazina i na njezinu će

se mjestu graditi nova zgrada za smještaj signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, a u kojoj će boraviti i izvršni radnici. Do sada je u kolodvoru Zabok tekao putnički i teretni prijevoz, a nakon modernizacije pruge oni će se razdvojiti. Novi teretni kolodvor gradi se oko petsto metara uz prugu u smjeru Zagreba. Trenutačno se radi na nasipavanju i poravnavanju terena te na premještanju kanalizacije.

Uz tvrtku Swietelsky najvažniji podizvođači radova su Swietelsky B.m.b.H Podružnica Zagreb, Končar-Inženjering za energetiku i transport d.d., Alstom transport s.a. Madrid, Jet-Set d.o.o. iz Vrbanje, zaprešićka tvrtka Akroobjekt d.o.o. i Geoprofil d.o.o iz Velike Gorice. Lijepo vrijeme koje je potrajalo do sredine listopada išlo je u prilog izvođačima radova, a veseli i činjenica da se radovi izvode planiranom dinamikom. Taj projekt vrijedan 530,7 milijuna kuna (plus PDV) sufinanciran je sredstvima iz Kohezijskog fonda (85 posto) putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020., a preostali dio sufinancira se iz državnog proračuna. Prema ugovoru, svi bi radovi trebali biti dovršeni do 24. srpnja 2021. godine.



Pokraj Novih Dvora



Most kod Kupljenova

RADOVI NA SVIM FAZAMA PROJEKTA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, Dragutin Staničić

Na području kolodvora Rijeka Brajdica, susjednoga kontejnerskog terminala te na tunelu koji iz Brajdice vodi prema Sušaku izvode se vrlo zahtjevni radovi. Ipak, kao jedinstveno rješenje izdvaja se gradnja 400 metara dugačkog izvlačnjaka u postojećoj cijevi tunela.

Praktički u središtu Rijeke, na području kolodvora Rijeka Brajdica upravo se izvode vrlo zahtjevni radovi na kompletnoj rekonstrukciji kolodvora. Projekt sufinanciran iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF) kao partneri izvode Lučka uprava Rijeka i HŽ Infrastruktura.

Projekt se sastoji od triju etapa i trenutno se izvode radovi na sve tri. Najvidljiviji su radovi koji se izvode uz samu kolodvorsku zgradu gdje su uklonjena prva četiri postojeća kolosijeka. U kolodvoru Rijeka Brajdica položeno je devet kolosijeka. Na kraju će biti osam kolosijeka dugačkih oko 400 metara. Nakon što se postave četiri nova kolosijeka, promet će se prebaciti na njih, a radovi će biti preseljeni na preostalih pet. U sklopu projekta rekonstruirat će se postojeća kontaktna mreža te postaviti nova kolodvorska rasvjeta i ugraditi novi signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji.

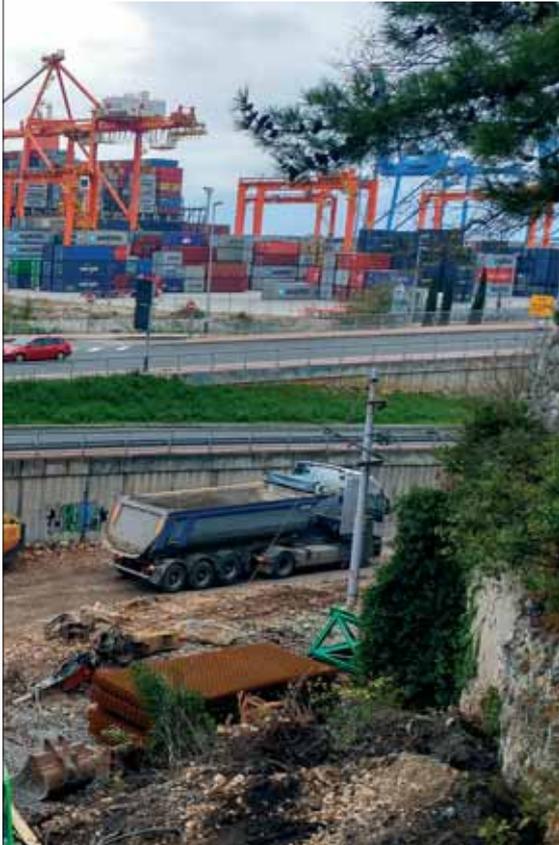
»S druge strane ograde«, na lučkome području izvode se radovi na izgradnji temelja kranskih staza po kojima će se kretati dvije velike kranske dizalice. Na tome području izgradit će se četiri potpuno nova kolosijeka dugačka oko 390 metara, izgradit će se novi portali kontaktne mreže na »vrhovima kolosijeka« te novi sustav odvodnje i postaviti nova rasvjeta. Novoizgrađeni kolosijeci osigurati će se novim elementima signalno-sigurnosnog uređaja kojima će se upravljati iz kolodvora Rijeka Brajdica.



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Radovi na izmjeni kolosijeka ispred kolodvora Brajdica



Radovi na dijelu gradilišta pokraj tunela

Treća, posebno zahtjevna etapa jest izgradnja novog izvlačnjaka u postojećoj, oko 1800 metara dugačkoj cijevi tunela Sušak. Do sada su se kratki vlakovi izvlačili u tunel i »prebacivali« na područje kolodvora. Uz dosta manevarskog rada spajali su se i pripremali za vožnju. Izgradnjom 400 metara dugačkog izvlačnjaka iz luke će se pokretati manevarski sastav dugačak 390 metara i u jednom će se potezu dovesti na područje kolodvora. Na taj će se način uvelike povećati brzina ukrcaja kontejnera na brod i iskrcaja s broda. Kod izgradnje tunela uobičajeno je to da se kopaju dvije odvojene cijevi ili da se u jednoj cijevi odmah izgrade dva kolosijeka. Na Brajdici proširuje se postojeća cijev, što je rijetko i vrlo složeno rješenje. Zbog izgradnje tunela odnosno portalne

građevine koja je dio novog tunela i koja se izvodi u otvorenome iskopu završena je i puštena u promet privremena devijacija i u ulici Šetalište XIII. divizije.

Izvođač radova vrijednih oko 221 milijun kuna (85 posto sufinancira se iz CEF-a) zajednica je ponuditelja koju čine slovenski Kolektor Koling d.o.o. i Euro-Asfalt d.o.o. Sarajevo.

Sarajevska tvrtka Euro-Asfalt d.o.o. specijalizirana je za gradnju tunela, mostova i cesta u čijemu je inženjerskome timu inženjer koji je bio angažiran na gradnji spojne ceste D404, koja je većim dijelom smještena ispod zemlje. Kao i u Rijeka Brajdici, glavni inženjer izvođača tih radova (tadašnje tvrtke Hidroelektra) bio je Franjo Iličić.

Glavni projektant Rijekaprojekta d.o.o. koji je radio cestovni tunel državne ceste D404. Na gradilištu je angažirano desetak podizvođača, među kojima velik dio poslova obavlja tvrtka GP Krk d.d.

Radovi su započeli 30. svibnja ove godine, uz rok za dovršetak od dvije godine, odnosno do 30. svibnja 2020.



Radovi na izmjeni kolosijeka ispred kolodvora Brajdica

NA PODRUČJU DUGOG SELA GRADE SE ČETIRI NADVOŽNJAKA



PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Dragutin Staničić

Na području Dugog Sela, u sklopu projekta rekonstrukcije i izgradnje drugog kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca, izvode se radovi na nekoliko lokacija.

Tekstovi u listu »Željezničar« vezani uz radove u sklopu projekta Dugo Selo – Križevci uglavnom su bili usmjereni na dionicu od Vrbovca do Križevaca. Tako je bilo i posljednji put kada smo obišli taj dio pruge i na više lokacija zamijetili kako se radovi izvode pojačanom dinamikom. Istodobno obišli smo lokacije na području Dugog Sela gdje se izvode i radovi na izgradnji četiriju nadvožnjaka i novog dijela pruge (devijaciji) od kolodvora Dugo Se-

lo prema Ostrni. S obzirom na to da smo krenuli iz kolodvora Križevci i da se noć brzo spušta u ovo doba godine, snimili smo malo toga. Sredinom studenoga naš suradnik Dragutin Staničić ponovno je obišao lokaciju kod Dugog Sela i donio nam nove fotografije.

U sklopu projekta Dugo Selo – Križevci uz jedan podvožnjak gradi se jedanaest sličnih nadvožnjaka među kojima su četiri na području Dugog Sela. Dva nadvožnjaka nalaze se vrlo blizu željezničkog kolodvora. Prvi se gradi oko 700 metara od kolodvorske zgrade u smjeru Zagreba, pored Lidla. Na tome gradilištu s obje strane nadvožnjaka izvedene su pristupne rampe, u cijelosti su izvedeni armiranobetonski pi-

loti, s desne strane pruge izvedeni su temeljni stupova i upornjaka, a započeli su i radovi na gradnji stupova nadvožnjaka. Na približno 1200 metara u drugome smjeru, kod Sajmišta, gradi se drugi nadvožnjak, treći se nalazi u blizini ceste prema Ostrni, dok je četvrti na području Brckovljana.

Neposredno iza drugog nadvožnjaka odvaja se nova jednokolosiječna pruga koja će nakon završetka rekonstrukcije kolodvora Dugo Selo postati novim dijelom pruge Dugo Selo – Novska. Na njoj je u njezinoj punoj dužini izveden dio nasipa, a trenutačno se izvode radovi na elementima vanjske odvodnje.



Nadvožnjak u Dugom Selu



Devijacija kod Ostrne

RADOVI U KOLODVORIMA IZMEĐU OGULINA I MORAVICA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Dionica riječke pruge od Rijeke do Ogulina iznimno je zahtjevna. Pruga prolazi kroz rijetko naseljeno i nepristupačno područje, a »penje se« na nadmorsku visinu veću od 800 m. U posljednjih je devet godina izveden kapitalni remont na 102 km

U posljednjih nekoliko mjeseci izvode se radovi na rekonstrukciji kolodvora Ogulin. Ti se radovi izvode u sklopu modernizacije riječke pruge. I premda se rezultati radova na vrlo zahtjevnoj pružnoj dionici od Rijeke do Ogulina javnosti slabo poznati, može se reći kako je do sada napravljen velik posao.

Radilo se etapno i u posljednjih devet godina izveden je kapitalni remont na 102 km pruge od Rijeke do Ogulina uz rekonstrukciju petnaest kilometara kolodvorskih kolosijeka. Dionica od Drivenika do Škrljeva »najstarija« je na toj relaciji i na njoj je remont izveden 1998. godine. Na ostalim su se dionicama remontu izvodili

u posljednjih devet godina. Uz to promijenjen je sustav električne vuče od Moravica do Rijeke te dalje do Šapjana. U sklopu remonta promijenjeno je i nekoliko čeličnih mosnih konstrukcija među kojima je najvažnija ona na mostu Lička u Fužinama. Radovi na posljednjoj dionici dugoj 29,7 km od Moravica do Ogulina započeti su 2014. i do sada je odrađen najveći dio posla. Radovi na otvorenoj pruži dovršeni su i sada se radi u kolodvorima koji do sada nisu bili obuhvaćeni radovima ili su to bili u manjemu opsegu.

Na dionici od Ogulina do Moravica radovi se trenutačno izvode na nekoliko lokacija. Radi se u kolodvorima Ogulin, Ogulinski Hreljin te Gomirje, a u sklopu drugog projekta na toj se relaciji saniraju dva usjeka. U sklopu rekonstrukcije ogulinskoga kolodvora radi se na zamjeni svih kolosijeka. Radovi na četvrtome i petome kolosijeku dovršeni su. Pružne građevine kao izvođač radova uklonile su stare kolosijeke, napravile iskop i ugradile novu drenaže te

postavile novu kolosiječnu rešetku. Započeti su radovi i na šestome kolosijeku i oni će potrajati onoliko dugo koliko će to dopustiti vremenski uvjeti.

U Ogulinskom Hreljinu zamijenjene su skretnice i uređene površine ispred kolodvora, do prvog kolosijeka, i površina između prvog i drugog kolosijeka. Radi se i na zamjeni signala. U kolodvoru Gomirje mijenja se drugi kolosijek.

Na proljeće sljedeće godine nastavit će se radovi u kolodvoru Ogulin, i to zamjenom prvih četiriju kolosijeka. Radi se o kolosijecima namijenjenima putničkome prijevozu i trebat će napraviti privremeno rješenje za izlazak i ulazak putnika. Planirano je da se sljedeće godine zamijene svi kolosijeci u kolodvoru Ogulin. Tijekom sljedeće godine bit će zamijenjeno jedanaest skretnica u kolodvorima Gomirje i Vrbovsko, a tijekom sljedeće dvije godine radit će se na usjecima, bankinama i elektrotehničkim postrojenjima.



Kolodvor Ogulin

NEW DEAL PRIMARNO JE USMJEREN PREMA ŽELJEZNICI

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva Glasa Istre

Na konferenciji o prometnoj budućnosti Istre ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković rekao je to da je oživljavanje željezničkog prometa najveći prioritet nakon Istarskog ipsilona.

U rovinjskome hotelu »Leone« 26. studenoga održana je konferencija »Prometni razvoj i budućnost prometne povezanosti Istarske županije« koju je organizirao »Glas Istre« i u sklopu koje su održana dva panela. Na prvome su sudjelovali ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, istarski župan Valter Flego, predsjednik Uprave Hrvatskih autocesta Boris Huzjan, gradonačelnik Pazina Renato Krulčić te gradonačelnik Buzeta Siniša Žulić i na njemu se najviše govorilo o Istarskome ipsilonu i cestovnoj infrastrukturi. No, ministar Butković je u sklopu svojega izlaganja rekao i to da je »oživljavanje željezničkog prometa najveći prioritet nakon Istarskog ipsilona«.

Drugi panel bio je posvećen svim drugim prometnim granama, a među sudionicima drugoga panela bili su i direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova pri HŽ Infrastrukturi Mirko Franović te državna tajnica za more pri MMPI-u Maja Mrakovčić Kostelac.

Već na prvome panelu moglo se čuti to da je cestovna povezanost Istre s ostatkom zemlje i okruženjem uglavnom dobra, osim graničnih dionica prema Sloveniji, dok je sa željeznicom sasvim druga priča. Tako su i pitanja iz publike bila usmjerena prema temi željeznice. Načelnici Žminja i Cerovlja, gradonačelnici Pazina i Buzeta te svi ostali istaknuli su potrebu modernizacije željeznice u Istri i povezanosti pojedinih prometnih modela u integrirani sustav. Istaknuto je to da prometnu povezanost ne treba poboljšavati samo zbog turizma, nego ponajprije zbog samih građana Istre. U raspravi na drugome panelu direktor Franović istaknuo je to da je HŽ



Na prvome panelu sudjelovali su ministar Oleg Butković, istarski župan Valter Flego, predsjednik Uprave HAC-a Boris Huzjan, grad

Infrastruktura najveći korisnik sredstava iz EU-ovih fondova te nabrojao projekte modernizacije pružnih dionica na Mediteranskome koridoru koji su u tijeku ili se pripremaju. Vezano uz višedesetljetni san povezivanja Istre prugom s ostatkom Hrvatske, istaknuo je to da je rađena studijska dokumentacija i da su predložena dva rješenja: jedno tunelom ispod Učke, a drugo tunelom ispod Čičarije. U prostornome planu Istarske županije ucrtano je rješenje s tunelom ispod Čičarije, a u prostornome planu Općine Lupoglav ucrtana su oba rješenja. O mogućnostima da se i istarske pruge obnavljaju sredstvima iz EU-ovih fondova Franović smatra da za to ima šanse jer se istarske pruge logično

naslanjaju na Mediteranski koridor na kojemu su sada već sve dionice »pokrivene« projektima iz EU-ovih fondova.

Nakon dionica na Mediteranskome koridoru prioritet je bušenje tunela ispod Čičarije. Ono je u planovima, ali teško je reći kada bi se to stvarno moglo i očekivati. – rekao je Franović.

Što se tiče sadašnjeg stanja željezničke infrastrukture u Istri, Franović je rekao to da je ono rezultat dugogodišnjeg neulaganja i da ne odstupa puno od kvalitete ostatka mreže u Hrvatskoj. Posebno je apostrofirao dionicu Lupoglav – Raša – luka Bršica koja je zatvorena za promet



onačelnik Pazina Renato Krulčić, te gradonačelnik Buzeta Siniša Žulić

zbog dotrajalosti, a prema izrađenim analizama, za sanaciju 25 najlošijih kilometara potrebno je oko 250 milijuna kuna, dok za obnovu kompletne pruge treba pola milijarde kuna, što je za HŽ Infrastrukturu »znatna količina novaca«. Ali, nade ima, što je ohrabrilo sudionike skupa. Trenutačno je u pripremi sporazum s Lučkom upravom Rijeka o renoviranju te pruge jer će Luka Bršica povećati kapacitete, a bez komplementarnog ulaganja u željeznicu oni neće imati učinka. To je potvrdila i državna tajnica Mrakovčić Kostelac, koja je rekla to da je »željeznica krucijalna za razvoj Luke Raša«, koja je iz programa CEF dobila sredstva za sanaciju luke, produljenje obale i produbljenje



Direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova pri HŽ Infrastrukturi Mirko Franović sudjelovao je na drugom panelu

mora, a planovi Ministarstva mora, prometa i infrastrukture jesu da se u sljedećem koraku na to nadoveže novi CEF-ov projekt samo za željeznicu.

Hrvatska je primarno bila usmjerena na izgradnju cesta, a Europa je primarno usmjerena na željeznicu, unutarnje plovne puteve i more, vrste prometa koje najviše pridonose održivome razvoju. Naš *New Deal* primarno je usmjeren prema željeznici i lučkoj infrastrukturi i u tome kontek-

stu Istra ima svoju ulogu. – istaknula je Mrakovčić Kostelac.

Sudeći po izlaganjima i raspravama na tome, za Istru vrlo važnome skupu, na kojem je, uz mnoge predsjednike uprava prometnih tvrtki i luka te ravnatelja lučkih uprava, bio i predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, zaključak je taj da su svi opredijeljeni za jedan cilj – održivi razvoj u Istri u kojemu promet ima važnu ulogu.



Predsjednik Uprave HŽI-a Ivan Kršić (u sredini)

HŽI – NOVA ČLANICA PRIME-a

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva DG MOVE-a

U zgradi Europske komisije u Bruxellesu, u kojoj se inače održavaju svi važni sastanci toga najvažnijeg europskog tijela, 15. studenoga 2018. održana je 13. plenarna sjednica PRIME-a, odnosno Platforme upravitelja željezničke infrastrukture u Europi, čiji je domaćin bila Glavna uprava za mobilnost i promet Europske komisije (DG MOVE).

Na sastanku su bili predstavnici DG MOVE-a, Agencije Europske unije za željeznicu (ERA), infrastrukturnih menadžera i željezničkih udruga. Iako su na nekim prethodnim plenarnim sjednicama kao promatrači sudjelovali i predstavnici HŽ Infrastrukture, ovoga puta član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubrinić sudjelovao je prvi put kao predstavnik HŽ Infrastrukture, najnovije ravnopravne članice platforme PRIME, obaveznog tijela u kojemu sudjeluju svi upravitelji željezničke infrastrukture. Na plenarnoj sjednici član Uprave Žubrinić predstavio je HŽ Infrastrukturu i njezine projekte, čijom će provedbom HŽI pridonijeti održivim ciljevima europske željezničke mreže.

U fokusu prvoga dijela sastanka bile su dvije strateške teme: politika ljudskih potencijala kod infrastrukturnih menadžera te komercijalna strategija infrastrukturnih menadžera. Kroz raspravu na temu politike ljudskih potencijala razgovaralo se o promjenama koje treba potaknuti u području vještina i kompetencija postojeće radne snage te o jačanju politika koje bi željeznicu učinile atraktivnijom za mlade i stručne ljude. Predloženo je to da se uspostavi centar za obuku, a raspravljalo se i o uvođenju programa razmjene osoblja u raznim državama. Što se tiče komercijalne strategije infrastrukturnih menadžera, ona bi trebala uključivati razvoj atraktivnih servisa za postojeće i nove prijevoznike te razvoj raznih marketinških i komunikacijskih strategija za bolje upravljanje korisnicima.



Marko Z. Žubrinić na plenarnoj sjednici PRIME-a

Potom se razgovaralo o rezultatima dosadašnjeg rada i planovima za budući rad pojedinih podgrupa. Naime, u PRIME-u djeluju podgrupe za digitalizaciju, sigurnosnu kulturu, željezničke pristojbe, financiranje, provedbene akte te za ključne pokazatelje uspješnosti i *benchmarking*. Sudionici sastanka pozvani su da predlože teme za program rada u 2019., čiji će nacrt biti poslan svim članicama na raspravu i suglasnost prije kraja godine.

Sljedeći sastanak najavljen je kao zajedničko događanje Europskih infrastrukturnih upravitelja (EIM), PRIME-a, Europske zajednice željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER) i Upravitelja infrastrukture visoke razine (HLIM), a održat će se u Bernu od 12. do 14. lipnja 2019. Inače, Platforma upravitelja željezničke infrastrukture u Europi - PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*) registrirana je stručna skupina Europske komisije, formirana je u Talinu 16. listopada 2013., a trenutačno ima 34 članice. To je prva platforma koja uključuje Europsku

komisiju i generalne direktore upravitelja željezničke infrastrukture, a služi kao sustav ranog upozoravanja na potencijalne probleme. Također traži moguća rješenja u području formiranja politika te daje neslužbene informacije o europskome zakonodavstvu i njegovoj provedbi.

U lipnju 2017. PRIME je odlučio preuzeti ulogu Europske mreže upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 7. f Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenoga Europskog željezničkog prostora (preinacjena) Direktivom (EU) 2016/2370. Zadaće Europske mreže upravitelja infrastrukture jesu razvoj željezničke infrastrukture EU-a, podrška pravodobnoj implementaciji jedinstvenoga Europskog željezničkog područja, razmjena najboljih praksi, nadzor i *benchmarking* učinka, identifikacija zajedničkih načela i praksi, doprinosi aktivnostima nadzora tržišta, rješavanje prekograničnih tzv. uskih grla i rasprava o suradnji vezanoj uz sustave naplate i dodjelu infrastrukturnih kapaciteta na više od jedne mreže.

MURSKO SREDIŠĆE KAO PRIMJER

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na inicijativu Grada Mursko Središće i uz kooperativnost HŽ Infrastrukture uređena je čekaonica u stajalištu Mursko Središće. Time je završena prva faza uređenja, a tijekom sljedeće godine uredit će se i preostali prostori te predati gradskim udrugama na korištenje.

Željezničko stajalište Mursko Središće nalazi se na Muri, na samoj državnoj granici sa Slovenijom. S druge strane rijeke nalazi se željeznički kolodvor Lendava, krajnja točka pruge koja u duljini od oko 17 km vodi iz kolodvora Čakovec. Željeznica je u tome kraju dugo bila vezana uz rad ugljenokopa, a danas ona ponajprije služi za prijevoz srednjoškolaca prema Čakovcu.

Na inicijativu gradonačelnika Murskog Središća Dražena Spaka otvoreno je željezničko stajalište i u iznimno kratkome roku dovršena je prva faza njegove obnove. Zgrada stajališta bila je i prije djelomično obnovljena, ali otkako je Grad Mursko Središće od HŽ Infrastrukture preuzeo zgradu na pet godina s mogućnošću produljenja učenici su u kratkome periodu dobili prostor u kojemu mogu boraviti dok čekaju vlak.

Grad je dobio zgradu na upravljanje u drugoj polovini kolovoza i odmah je pristupio obnovi čekaonice i sanitarnog čvora. U samo tjedan dana, uoči početka školske godine, postavljene su nove električne instalacije s rasvjetom, čekaonica je obojena, u sanitarnome čvoru postavljene su nove keramičke pločice i sva ostala oprema, nabavljene su nove sjedalice, uvedena je klimatizacija prostora te ugrađena nova stolarija i sustav automatskog otvaranja i zatvaranja vrata. Čekaonica je prilagođena voznome redu i otvara se u 5.00 sati, a zatvara u 20.30 sati. Na prigodnoj svečanosti priređenoj 31. kolovoza preuređena čekaonica predana je putnicima na korištenje.



Kolodvor Mursko Središće

Između Čakovca i Murskog Središća voze četiri para motornih vlakova Najveća dopuštena vozna brzina vlakova je 60 km/h i vozno vrijeme je dvadesetak minuta. Kvadratura stajališta puno je veća od prostora namijenjenog putnicima. Preostali prostor gradska uprava planira urediti tijekom 2019. i predati ga na korištenje gradskim udrugama.

Na području nadležnosti šefa kolodvora Čakovec Franje Markovića nedavno je na

traženje Općine Macinec otvoreno stajalište. Stajalište Macinec udaljeno je od Čakovca jedanaest kilometara i nalazi se na pruzi M501 koja nastavlja prema Središću ob Dravi i dalje prema Pragerskom i Mariboru. Stajalište je otvoreno, no nije uređeno. Možda primjer Murskog Središća pokazuje kako se uz dobru volju objiju strana, i HŽ Infrastrukture i Grada Mursko Središće, u kratkome periodu stvari mogu promijeniti nabolje.



Čekaonica u stajalištu Mursko Središće

VELIKO ZANIMANJE ZA SKUP HDŽI-a

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Na Veleučilištu u Rijeci, u organizaciji Hrvatskog društva željezničkih inženjera, 23. studenoga 2018. održan je stručni skup na temu modernizacije željezničkog čvorišta Rijeka. Do posljednjeg mjesta ispunjena dvorana te predavači iz različitih područja željeznikog sustava te riječke luke svjedoče o velikome zanimanju za tu temu.

U svojem izlaganju domaćin, dekan Veleučilišta u Rijeci Saša Hirnig istaknuo je to kako su gotovo istodobno u Rijeku stigle dvije pruge i kako je željeznica imala ogromnu ulogu u procvatu grada. U to vrijeme, u 19. st., od Matulja do Opatije vozio je električni tramvaj.

Povijest željeznice vrlo je bogata, a sadašnje je stanje, nažalost, prepuno povijesti. Zato ovaj skup i najave projekata ohrabruju. – rekao je Hiring.

Pozdravljajući sve prisutne, zadovoljstvo velikim odazivom izrazio je Tomislav Prpić, izvršni potpredsjednik HDŽI-a, rekavši kako će na jednome mjestu biti obrađeni projekti važni za grad Rijeku te za pomorski i željeznički promet. Tijekom radnog dijela skupa održano je devet prezentacija vezanih uz modernizaciju riječkoga željezničkog čvorišta.

Povijesni osvrt i prikaz sadašnjeg stanja izložio je Sanjin Debeljuh:

Prugu Trst – Beč izgradilo je Društvo južnih željeznica i u promet ju je pustilo 1857. godine. Nakon što je trasirana dionica od Pivke do Rijeke, od njezine se gradnje odustalo. Ipak, pruga je u Rijeku stigla 1873. Godine 1936. tu su prugu elektrificirali Talijani, pod čijom je upravom tada bila. U listopadu 1873. u promet je puštena i pruga Zagreb – Karlovac – Rijeka. Rijeka je bila jedina luka mađarskog dijela Monarhije. Pruga Škrlevo - Bakar otvorena je 1931., a poslije je Brajdica po-



Sudionici savjetovanja u Rijeci

vezana s riječkim kolodvorom prugom kroz središte grada.

O izradi projektne dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrlevo – Rijeka – Jurdani govorila je Snježana Krznarić iz Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova HŽ Infrastrukture:

Radi se o 29,5 km dugoj dionici brdske pruge koja prolazi terenom nepovoljne konfiguracije. Projekt je vrlo zahtjevan i zato što se na trasi nalaze i brojni stambeni objekti koje će trebati ukloniti. Izgradnja drugog kolosijeka opravdana je do Matulja. Nekadašnji X. i V. c koridor nisu sastavni dio paneuropske TEN-T mreže. Kroz Hrvatsku prolazit će samo Mediteranski koridor, a ova je dionica na tome pravcu.

O razvoju multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanju s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata govorio je Ivan Zovkić iz Odjela za upravljanje građe-

vinskim infrastrukturnim podsustavom pri HŽ Infrastrukturi. Opisujući radove na Brajdici, istaknuo je to kako se radi o zajedničkom projektu Lučke uprave Rijeke i HŽ Infrastrukture vrijednom 35,6 milijuna eura, pri čemu je 80 posto tog iznosa sufinancirano iz Instrumenta za povezivanje Europe.

Radovi su započeli 30. svibnja ove godine i trajat će do 31. prosinca 2019. godine. U sklopu projekta izvodit će se radovi na kontejnerskome terminalu, rekonstrukciji kolodvora Brajdica te izgradnji izvlačnjaka. Radovi na devijaciji iznad tunela su dovršeni, a trenutačno se radi na prva četiri kolosijeka. Kada oni budu dovršeni, promet će se prebaciti na njih i radit će se na preostalim kolosijecima. Složenost ovoga projekta ogleda se u tome da će se radovi izvoditi uz održavanje prometa. – rekao je Zovkić.

Na izlaganje Snježane Krznarić nadovezala se tema »Projekt izgradnje drugog kolosijeka i modernizacija pruge Škrlevo – Rijeka – Jurdani (Šapjane)«, koju je pre-

zentirao Stjepan Kralj iz Instituta IGH, a Nikola Matić iz tvrtke Granova govorio je o usklađivanju projektne dokumentacije na toj dionici s Tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI).

O uvođenju integriranoga putničkog prijevoza u gradu Rijeci i o novoj prijevoznj ponudi s nastupajućim voznim redom govorio je Mladen Lugarić, član Uprave HŽ Putničkog prijevoza:

Ciljevi integriranoga putničkog prijevoza, koji uključuje jedinstvenu prijevoznj kartu za vlak i Autotrolej, jesu postizanje prihvatljive cijene usluge, prometno rastećenje grada, povećanje broja putnika i kvalitetan prijevoz. Primorsko-goranska županija ima 296 000, a sam grad Rijeka 128 000 stanovnika. U gradu je smješteno 11 fakulteta, veleučilište, 21 srednja škola i četiri učenička doma. Na kraćim relacijama željeznica može ponuditi kvalitetu i brzinu pa se tako od Rijeke do Matulja putuje 17 minuta, a u drugom smjeru, do Škrpljeva 15 minuta. Sa stupanjem na snagu novoga voznog reda uvest će više linija bolje prilagođenih potrebama putnika. Vrlo dobri rezultati u Zagrebu pokazuju da se to može. Zajednička karta, zajednički prihod, vozni red i parking osnova su naše suradnje s autobusnim prijevoznicima, pri čemu željeznica želi biti nositelj prigradskog prijevoza.

O projektu »Zagreb Deep Sea kontejnerski terminal« govorio je Vojko Kocijan iz Lučke uprave Rijeka, koji je istaknuo to kako će obala imati najveću dubinu mora na sjevernome Jadranu te kako su ostale sjevernojadranske luke gotovo dosegle maksimum svojih kapaciteta, a Rijeka je na 42 posto popunjenosti.

Kopar je dosegnuo 93 posto svojih kapaciteta. Istina je kako Trst, Kopar i Venecija planiraju širenje, a mi smo već sada u fazi izgradnje. Na Zagrebačkoj



Izlaganje Mladena Lugarića, člana Uprave HŽPP-a

obali u prvoj ćemo fazi moći prihvatiti 400 000, a ovisno o korištenoj tehnologiji, u drugoj fazi od 800 000 do 1 000 000 kontejnera. Već kada se prave usporedbe, treba istaknuti to kako je Slovenija u EU ušla 2004., a Hrvatska 2013. i mi sada lovimo korak s konkurencijom. Također, uskoro će se raspisati natječaj za izvođenje radova na cesti D 403 koja će terminal povezati s riječkom obilaznicom. – dodao je Kocijan.

Možda manje financijski zahtjevan, ali vrlo zanimljiv projekt predstavio je Damir Pilepić s Veleučilišta u Rijeci. Laka željeznica (*Light Rail*) simbol je gradova kao što su Karlsruhe, Zurich i Strasbourg.

Radi se o modernome tramvaju čija su stajališta na udaljenostima od 250 do 700 m. Laka željeznica može prevesti 4000 putnika u sat vremena. Ako se uzme u obzir to da se osobnim automobilom u prosjeku vozi jedna i pol osoba, takav prijevoz zamjenjuje 2670 automobila u sre-

dištu grada. Pruga u Rijeci prolazi kroz središte grada i nije iskorištena. U prvoj fazi moglo bi se voziti od Mlake do Brajdice. U Mlaci bi se mogli izgraditi terminal i garaža za 2000 automobila. Autobusi bi dovozili putnike do terminala na Mlaci, Brajdici i do Glavnog kolodvora pa bi se rasteretilo središte grada. Posebna je faza spoj pruge s dugo planiranim, novim autobusnim kolodvorom. Laka željeznica idealna je nadopuna za gradsko-prigradski prijevoz. – zaključio je Pilepić.

Roman Lavrić iz tvrtke Siemens, govoreći o brzome napretku tehnike i automatizaciji upravljanja željezničkim prometom, istaknuo je to kako željeznički propisi ne slijede taj razvoj i otežavaju postupak nabave i implementaciju novih tehnologija:

Treba znati kako signalizacija pri ugradnji čini samo 15 posto vrijednosti investicije, a tijekom 40 godina eksploatacije signalizacija čini 70 posto troškova održavanja.

OBILJEŽEN DAN SJEĆANJA

PIŠE: HŽPP
FOTO: arhiva HŽPP-a

U povodu obilježavanja Dana sjećanja na žrtvu Vukovara 1991. godine, u suradnji s Ministarstvom hrvatskih branitelja HŽ Putnički prijevoz organizirao je vožnju vlaka kojim je u Vukovar prevezeno više od 800 branitelja i članova njihovih obitelji.

Vlak u sastavu 14 vagona krenuo je 17. studenoga iz Splita, a uz zaustavljanje u Perkoviću, Drnišu, Kninu, Zagrebu, Popovači i Slavanskom Brodu u Vukovar je stigao 18. studenoga u ranim jutarnjim satima.

Pod sloganom »Vukovar – mjesto posebnog pijeteta« u nedjelju 18. studenoga obilježeno je 27 godina od pada Vukovara u ruke srpskog agresora, a u Koloni sjećanja ove se godine okupilo oko 65 000 građana koji su odali počast poginulima za slobodnu Hrvatsku. U tužnoj, ali ponosnoj koloni u tišini su se prisjetili najkrvavije bitke Domovinskog rata i tromjesečne opsade u kojoj su poginula 1624 hrvatska branitelja i civila, a grad je gotovo savršen sa zemljom.

Sudionici obilježavanja okupili su se pred vukovarskom bolnicom, gdje je održan prigodni komemorativni program. Predvođeni hrvatskim braniteljima i članovima obitelji ubijenih, poginulih i nestalih hrvatskih branitelja Vukovara, krenuli su potom u Koloni sjećanja prema Memorijalnome groblju hrvatskih branitelja iz Domovinskog rata, gdje su najviša državna i ostala brojna izaslanstva polaganjem vijenaca i paljenjem svijeća odala počast poginulima u obrani Vukovara. Državno izaslanstvo predvodili su predsjednik Vlade Andrej Plenković i predsjednica Kolinda Grabar-Kitarović.

Kod spomen-obilježja na Memorijalnome groblju molitvu za žrtve iz Domovinskog rata Grada Vukovara predvodio je gradišćanski biskup mons. Egidije Ivan Živko-



vić. Nakon molitve položeni su vijenci i zapaljene svijeće te je služena sveta misa za sve žrtve u Domovinskom ratu. U večernjim satima, u sklopu događanja

»Svjetlosna rijeka sjećanja« niz Dunav, na relaciji od perivoja Dvorca Eltz do Kamenog križa na ušću Vuke u Dunav, pušteno je nekoliko stotina lampiona.

72 SATA BEZ KOMPROMISA

PIŠE: HŽPP
FOTO: arhiva HŽPP-a

HŽPP i ove je godine sudjelovao u provođenju volonterskog projekta koji se održavao pod motom »Prihvati izazov za bolju Hrvatsku«.

Nositelji su nacionalnog projekta »72 sata bez kompromisa« volonteri Studentskoga katoličkoga centra (SKAC) Palma iz Zagreba. Cilj je projekta zajedništvom pokazati da čak i samo 72 sata mogu unijeti promjenu u nečiji život i pružiti ruku u trenutku potrebe. Mladi uključeni u projekt žele pridonijeti društvenim promjenama nabolje i aktivirati se za plemeniti cilj, čime promiču solidarnost, kreativnost i volonterstvo te razbijaju predrasude.

Ove godine projekt se provodio od 18. do 21. listopada u devet hrvatskih gradova i jednoj općini. U zadnje četiri godine u projektu je sudjelovalo oko 5500 mladih volontera koji su odradili 749 volonterskih akcija u suradnji s više od 350 institucija (udruge, škole, vrtići, domovi za djecu, bolnice i dr.).

U vlakovima HŽ Putničkog prijevoza na zagrebačkome području te na području Osijeka, Virovitice, Suhopolja, Vrbovca i Belog Manastira prevezeno je oko 200 volontera koji su posjećivali potrebite,



Volonteri Studentskoga katoličkoga centra Palma



Član Uprave HŽPP-a Mladen Lugarić prima zahvalnicu



Dobitnici zahvalnica

među kojima su u najvećem broju bili djeca, mladi i starije osobe u odgojnim ustanovama i domovima. Na dodjeli zahvalnica svim pokrovitelji-

ma, donatorima, sponsorima i partnerima 13. studenoga uručene su zahvalnice. Zahvalnicu HŽ Putničkom prijevozu primio je član Uprave Mladen Lugarić.

IMA LI PRUGA ROĐENDAN? IMA!

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva HŽM-a

Kroz više različitih događanja koje je organizirao Hrvatski željeznički muzej tijekom studenoga u Vinkovcima obilježena je 140. obljetnica pruga Dalj – Borovo – Vinkovci – Slavonski Brod.

Kroz vinkovačko željezničko čvorište prolazi čak šest željezničkih pruga, što tamošnji željeznički kolodvor čini jedinstvenim u Hrvatskoj. Čvorište, koje je svoje tzv. zlatne godine proživjelo u drugoj polovini 20. stoljeća, izgrađeno je u cijelosti gotovo stoljeće ranije. Mađarska prometna politika razvijala je mrežu željezničkih pruga u Hrvatskoj, postavljajući Budimpeštu kao središte iz kojeg se mreža širi radijalno prema izrazito monopolističkome ključu. Pružna dionica od Dalja do Borova za promet je bila otvorena u rujnu 1878., a dionica od Borova preko Vinkovaca do Broda na Savi u studenome 1878. godine. Pruga duga 99,5 km gradila se brzo, uz poteškoće povezane s nereguliranim tokovima rijeka Save, Dunava i Bosuta. Druge pruge vinkovačkoga čvorišta građene su kasnije u statusu vicinalnih željeznica. U povodu 140. obljetnice pruga Dalj – Borovo i Borovo – Vinkovci – Slavonski Brod HŽM organizirao je nekoliko događanja čiji je cilj prikazati tradiciju željeznice i njezinih kulturoloških manifestacija na području vinkovačkoga željezničkog čvorišta, ali i ostaviti trenutačni – živi i trajni – virtualni otisak u vremenu i prostoru.

Tako je u ponedjeljak 5. studenoga u vinkovačkoj Galeriji »Slavko Kopač« otvorena izložba fotografija Zvonimira Tanockog pod nazivom »Sporedni kolosijek«, a na otvorenju prisutne je pozdravio član Uprave HŽ Infrastrukture Krunoslav Papić. Izložba se sastoji se od dviju fotografskih serija. Serija »Portreti željezničara« bila je izložena u Galeriji »Slavko Kopač«, dok je serija fotografija pod nazivom »Teretna« bila izložena u prostoru stalne izložbe u željezničkome kolodvoru Vinkovci. Serija »Portreti željezničara« prikazuje



Otvorenje izložbe fotografija Zvonimira Tanockog »Portreti željezničara« u Galeriji »Slavko Kopač«



Stalna izložba »Životopis vinkovačkoga prometnog čvorišta«

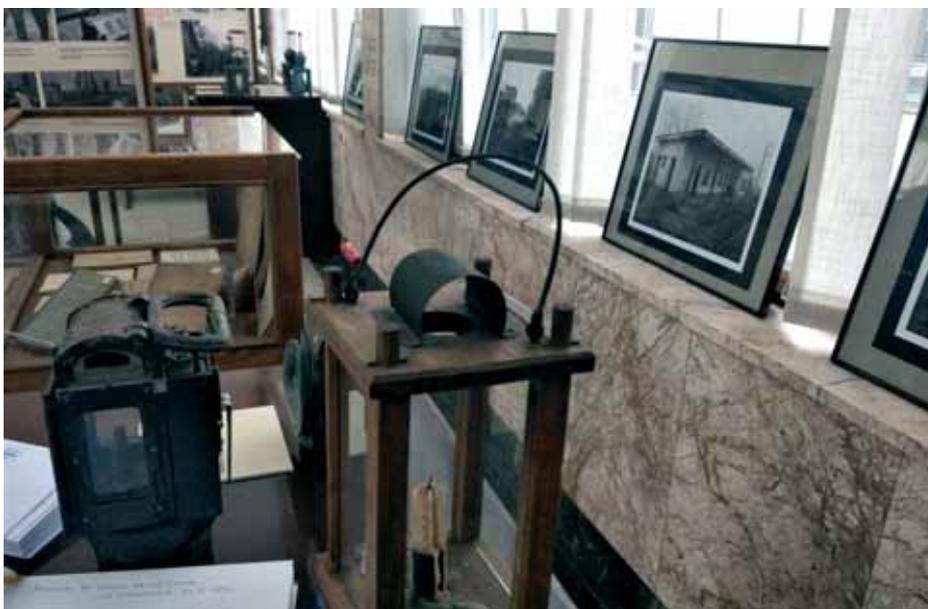
vinkovačke željezničare u isječku vremena, a serija »Teretna« motive nekadašnjega vinkovačkog ranžirnog kolodvora, nekada najvećega ranžirnog kolodvora u bivšoj državi i na Balkanu, čiji su infrastrukturni elementi ostali sačuvani. Uz HŽM, suorganizatori izložbe bili su Gradski muzej Vinkovci, Galerija likovnih umjetnosti »Slavko Kopač« te Ogranak Matice hrvatske u Vinkovcima.

Drugo događanje bilo je organizirano u petak 23. studenoga u željezničkome kolodvoru Vinkovci, gdje je organiziran susret s dvjestotinjak Vinkovčana, uglavnom djece iz Osnovne škole Bršadin i dječjih vrtića »Kosjenka«, »Medenjak« i »Bajka«, ali i studenata s Građevinskog i arhitektonskog fakulteta u Osijeku. Djeca su razgledala muzejsko-izložbeni postav »Životopis vinkovačkoga prometnog čvorišta« i izložbu fotografija »Teretna«, razgovarali s umirovljenikom Pavom Božičevićem, kondukterima, strojovođama, prometnicima... Otkrivali su što se sve krije u kolodvoru, a učili su i o kulturnoj baštini kroz priču o parnoj lokomotivi JŽ 51-133 koja je izložena ispred vinkovačkog kolodvora. Dobili su i odgovor na pitanje ima li pruga rođendan kroz priču o prigodnoj omotnici prvog dana i poštanskom žigu, posvećenima dolasku prvoga vlaka. Osim promotivnih poštanskih i filatelističkih materijala, koje su donirali suorganizatori Hrvatska pošta i Hrvatsko filatelističko društvo Vinkovci, djeca su dobila i prigodni edukativni letak Hrvatskog željezničkog muzeja »Gradnja pruge Dalj – Vinkovci – Brod na Savi«.

U povodu 140. obljetnice dolaska prvoga vlaka u Vinkovce do kraja godine u Tehnološkom parku Vinkovci, u Učilištu Cibalae, bit će predstavljeni virtualni i tiskani katalog Vinkovačke željezničke zbirke. Tako će svi zainteresirani, od znanstvenika i istraživača do ljubitelja željeznice, moći svu povijesnu građu o vinkovačkome željezničkom čvorištu naći na jednom mjestu u digitalnoj formi.



Djeca iz Dječjeg vrtića Medenjak u razgovoru s Pavom Božičevićem



Tanockova serija fotografija »Teretna« na stalnoj izložbi u Vinkovačkom kolodvoru

ODRŽANA 10. KONFERENCIJA O DRUŠTVENO ODGOVORNOM POSLOVANJU

PIŠU: Ružica Stanić i Vlatka Škorić

FOTO: Dražen Lapić/HRPSOR, Vlatka Škorić

U Zagrebu je 20. i 21. studenog održana 10. konferencija o društveno odgovornom poslovanju u organizaciji Hrvatskog poslovnog savjeta za održivi razvoj (HRPSOR), čiji je član i HŽ Infrastruktura. Konferencija je okupila predstavnike poslovne zajednice i stručnjake iz područja održivog razvoja.

Glavne teme jubilarne konferencije bili su Globalni ciljevi održivog razvoja, politika raznolikosti, strateško upravljanje zaštitom okoliša te nefinancijsko izvještavanje. Po 11. put svečano je dodijeljena nagrada Indeks DOP-a kojom se vrednuje društveno odgovorno poslovanje poduzeća. Također, Ministarstvo za demografiju, obitelj, mlade i socijalnu politiku u sklopu konferencije dodijelilo je nagradu »Poslodavac prijatelj obitelji«.

Prvoga dana konferencije održana su tri okrugla stola, na kojima se raspravljalo o koristima i izazovima društveno odgovornog poslovanja u oblikovanju dodane vrijednosti za poduzeća, društvo i okoliš, opravdanosti uvođenja Ciljeva održivog razvoja u poslovne strategije te uloji javnog sektora u promociji i implementaciji Ciljeva održivog razvoja.

Osobit dojam na publiku ostavio je razgovor s akademikom Ivom Šlausom, čija su primarna područja znanstvenog rada nuklearna fizika, fizika čestica i medicinska fizika, ali koji se bavi i istraživanjem međunarodnih odnosa te održivog razvoja. Akademik Šlaus upozorio je na katastrofalne posljedice ignoriranja očuvanja ljudskog i prirodnog kapitala te istaknuo kako je ispunjavanje Ciljeva održivog razvoja važan zadatak, pri čemu je dodao:

«Ako ovako nastavimo i ne počnemo s brzim i dubokim promjenama, naša civilizacija za deset godina nestaje!»

Velik interes sudionici su pokazali i za predavanje veleposlanice Kraljevine Švedske Diane Madunic, koja je govorila o šved-



Sudionici konferencije

skim iskustvima i pri tome istakla:

«U Švedskoj imamo 50 javnih poduzeća i ona su predvodnici društveno odgovornog poslovanja, zakonski ih potičemo na edukaciju o društveno odgovornom poslovanju i promociju odgovornih praksi, kako bi bili primjer privatnom sektoru.»

Drugog dana konferencije desetak novih potpisnika pridružilo se Povelji o raznolikosti Hrvatska, koja već okuplja četrdesetak organizacija, a među kojima je od 2017. godine i HŽ Infrastruktura.

U sklopu konferencije predstavljena su 24 stručna rada na sekcijama o ulaganju u društveni kapital, strateškom pristupu zaštiti okoliša i upravljanju procesima za održivi razvoj. Među njima svoj je rad s temom »Osuвременjivanje signalizacije na prijelazima cesta preko industrijskih kolosijeka« predstavio dr. sc. Dražen Kaužljjar iz HŽ Infrastrukture. On je upozorio na potrebu jasnijeg označavanja željezničko-cestovnih prijelaza na industrijskim kolosijecima, što bi povećalo sigurnost stanovništva i očuvanje okoliša jer »svako nepotrebno zaustavljanje cestovnog vozila pred industrijskim kolosijekom šteti okolišu, povećava troškove cestovnih vozača i narušava kvalitetu prometnog toka.«

Svi predstavljeni radovi uključeni su u zbornik radova konferencije.



Dražen Kaužljjar

POZIV NA PUTOVANJE ŽELJEZNICOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: arhiva Zvonka Čurka

Izložba koju je u osječkome kolodvoru postavio Klub željezničkih umirovljenika Osijek pobuđuje veliko zanimanje javnosti. Dva važna datuma, 5. listopada kao Dan željezničara i 2. prosinca kao Dan grada Osijeka, poslužila su kao povod za organizaciju izložbe, a ujedno ukazuju na razdoblje u kojemu će posjetitelji moći vidjeti izložene predmete.

U bivšoj čekaonici kolodvora Osijek posjetitelji mogu vidjeti brojne fotografije, karte i različite predmete iz povijesti željeznice.

Zvonko Čurak, glavni pokretač aktivnosti Kluba željezničkih umirovljenika Osijek, spomenuo je neke posebno atraktivne predmete koji su izloženi u vitrinama:

— Posebno zanimljivim čini mi se morseov uređaj. Uređaj je stariji od stotinu godina, a u upotrebi je bio sve do 1968. godine. Danas je taj način komuniciranja, točkicama i crticama, mlađoj generaciji potpuno stran, a nekada je to bio osnovni način poslovne komunikacije na pruzi. Mislim da je i blok-uređaj iz Belog Manastira koji se koristio prije renovacije kolodvora itekako zanimljiv. S obzirom na to da takvog uređaja više nigdje nema, za njega su se zanimali i Mađari. Neobična motorna trokolica najviše zanima djecu, a zapravo je služila za prijevoz dviju osoba na obilazak pruge. Dva kotača bila su na jednoj tračnici, a treći kotač na drugoj služio je kao potporanj. Od dokumenata imamo i teretne listove iz 1916., a bogata je i zbirka prijevoznih karata.

Cijeli radni vijek Zvonko Čurak proveo je na željeznici gdje je radio kao revizor blagajni i školski instruktor. Uz njegovo prvo zanimanje vezan je i dio priče o povijesti željeznice:

— Kao revizor radio sam trideset godina i zbog toga mi je vrlo važna kontrolna knji-



Zvonko Čurak s osnovnoškolcima u kolodvoru Osijek

ga kolodvora Banova Jaruga iz 1897. u kojoj se može vidjeti kako su se mijenjale države i s time povezani željeznički dokumenti. Za Austro-Ugarske Monarhije službeni je jezik bio mađarski, a naziv mjesta Banova Jaruga pisao se kao jedna riječ. U Kraljevini Jugoslaviji pečat je bio pisan ćirilicom. Nezavisna Država Hrvatska imala je svoje simbole, a Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija na pečatu je imala zvijezdu petokraku i natpis »Smrt fašizmu, sloboda narodu«. Vrijeme inflacije u Jugoslaviji bilo je nešto čega se sjeća stariji naraštaj, a mlađi si ne mogu predložiti kako je to izgledalo u praksi. Kao revizor blagajni sretao sam se s ogromnim količinama novca. Bilo ga je toliko da nije stao u blagajne pa su ga u kolodvorima držali po kutijama.

Otkako je 5. listopada izložba otvorena pa do početka studenoga u osječkome kolodvoru organizirano su bili učenici osam osnovnih škola, a bilo je i oko 500 pojedinačnih posjeta:

— Sretan sam zbog tolikog interesa Osječana za željezničku povijest. U drugome i

četvrtome razredu osnovne škole obrađuje se promet pa je to povod da se ovdje održi terenska nastava. Priču počinjemo parnim strojem, a završavamo današnjim vlakovima koji voze brzinom od 250 km/h.

Nekada se vlakom putovalo puno više, a danas ima dosta ljudi srednjih godina koji nikada nisu krenuli na put vlakom. Nedavno su na izložbi bila djeca iz jedne osnovne škole. Privukla ih je zbirka željezničkih kapa jer im se učinilo zgodnim fotografije s različitim amblemima objaviti u školskim novinama:

— Izvukli smo te kape iz vitrine i djeca su se naslikavala u stotinu varijanti. Zauzvrat smo tražili da nam obećaju kako će nagovoriti roditelje da jednom na putovanje odluče krenuti vlakom. — rekao je Čurak.

Takve zbirke privlače publiku i čine dodanu vrijednost cijeloga željezničkog sustava, a i medijski su jako pozitivno popraćene. Zato bi bilo zanimljivo da se u sklopu dugo najavljivane obnove osječkoga kolodvora osigura prostor za smještaj jedne takve zbirke.

OTVORENA PRUGA VELIKIH BRZINA

AL BORAQ

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Kralj Maroka Njegovo Veličanstvo Mohamed VI. i predsjednik Republike Francuske Emmanuel Macron svečano su u četvrtak 15. studenoga na velikoj proslavi u Tangeru otvorili prvu prugu velikih brzina u Maroku, u Magrebu i prvu takve vrste u Africi. Nova pruga Al Boraq povezuje marokanske gradove Tanger i Casablancu. Projekt izgradnje te pruge procijenjen je na nešto više od 2,12 milijarde eura, a zajednički je sufinanciran francuskim kreditom u iznosu od 625 milijuna eura i kreditom Arapskog fonda za ekonomski i društveni razvoj u iznosu od 864 milijuna eura. Marokanski kralj Mohamed VI. dao je naziv pruzi Al Boraq, što označava mitsku krilatou životinju koja proroke vodi u raj.

Svečano otvorenje pruge Al Boraq bilo je organizirano u moderniziranome kolodvoru Tangier Ville. Nakon svečanosti uzvanici su, uključujući marokanskog kralja Mohameda VI. i predsjednika Republike Francuske Emmanuela Macrona, ušli u vlak velikih brzina i odvezli se do Rabata, glavnog grada Maroka. Tijekom pozdravnog govora na otvorenju Emmanuel Macron rekao je da ta pruga velikih brzina simbolizira duboke bilateralne odnose i snažno partnerstvo Francuske i Maroka.

Pruga Al Boraq u redovitu će upotrebu ući na samome kraju 2018., a marokanski nacionalni prijevoznik ONCF očekuje oko šest milijuna putnika u prve tri godine korištenja pruge. ONCF planira proširiti mrežu pruga velikih brzina gradnjom pruge Kénitra – Casablance koja bi trebala početi 2020. godine. Kada ta pruga bude u redovitoj upotrebi, vrijeme putovanja između Tangera i Casablance bit će skraćeno na sat i 30 minuta. Također, do 2020. ONCF planira otvoriti dodatni putnički kolodvor između Tangera i Kénitre u gradu Laracheu. Neposredno prije otvorenja pruge Al Boraq Afrička banka za obnovu i razvoj odobrila je kredit u iznosu od 112,3



Prva pogonska j

milijuna eura za gradnju drugog kolosijeka 142 kilometra duge pruge Settat – Marrakech između Casablance i Marrakecha. ONCF u taj projekt ulaže 290 milijuna dolara vlastitih sredstava.

Pruga Al Boraq sagrađena je za vozne brzine od 320 km/h i počinje na obali Mediterana u gradu Tangeru. Pruga je elektrificirana sustavom 25kV, 50Hz. Završava 186,4 kilometara južnije u gradu Kénitri. Postojeća pruga Kénitra – Rabat - Casa-

blanca duga 137 km modernizirana je za brzinu od 160 km/h, a iz dvokolosiječne pruge pretvorena je u trokolosiječnu, čime je kapacitet povećan za 50 posto. Do kraja 2019. maksimalna brzina na pruzi Kénitra – Rabat – Casablance bit će podignuta na 220 km/h. Pruga, elektrificirana istosmjernim standardnim sustavom elektrifikacije u Maroku od 3 kV, modernizirana je kreditom Afričke banke za obnovu i razvoj u iznosu od 300 milijuna eura.



edinica TGV-a Al Boraq u Alstomovim pogonima u La Rochelleu

Novi vlakovi Al Boraq vozit će od Tangera do Casablance dva sata i 10 minuta, dok je prije najbrža željeznička veza povezivala te gradove za četiri sata i 45 minuta. Prvi ugovori o izgradnji pruge velikih brzina Al Boraq potpisani su 2007. između francuskog zamjenika premijera Jean-Louisa Borlooa i marokanskog ministra prometa Karima Ghellaba tijekom predsjedničkog posjeta Maroku tadašnjeg francuskog predsjednika Nicolasa Sarkozyja.



Francusko izaslanstvo ugostio je marokanski kralj Mohamed VI. Finalni sporazum postignut je 10. prosinca 2010. kada su marokanske državne željeznice ONCF od francuskog proizvođača Alstoma naručile 12 vlakova velikih brzina TGV Duplex za 400 milijuna eura. Katni vlakovi prilagođeni su klimatskim prilikama u Maroku i pustinjškome okolišu. Svaki vlak sastoji se od dva pogonska i upravljačka vagona i osam međuvagona za putnike. Od osam vagona dva su sa sjedalima prvog razreda, pet sa sjedalima drugog razreda, a jedan je vagonski restoran.

Svaki vlak može prevoziti 533 putnika. Vlakovi su projektirani u Alstomovim pogonima u La Rochelleu, pogonske jedinice proizvedene su u pogonima u Belfortu, Alstom Le Creusot proizveo je postolja, Ornans i Tarbes pogonsku opremu, a Villeurbanne elektronske sustave. Vlakovi su isporučeni u Maroko rastavljeni, a završna montaža izvedena je u ONCF-ovim pogonima u naselju Moghogha. Prvi od dvanaest naručenih vlakova iskrcan je u luci Tanger 29. lipnja 2016., a prevezen je brodom iz luke La Pallice u blizini La Rochellea u Francuskoj brodom Ville de

Bordeaux. Depo Moghogha u Tangeru svečano su otvorili marokanski kralj Mohamed VI. i tadašnji predsjednik Republike Francuske François Hollande 20. rujna 2015. ONCF i francuska nacionalna željeznička tvrtka SNCF formirali su tvrtku *joint venture* koja će voditi depo Moghogha 15 godina. Vrijednost održavanja u tome period procijenjena je na 175 milijuna eura. Tvrtka je osnovana 15. rujna 2015. pod nazivom Société Marocaine de Maintenance des Rames à Grande Vitesse, a u vlasništvu je ONCF-a (60 posto) i SNCF-a (40 posto).

Prva probna vožnje TGV vlakova prugom Al Boraq počela je 20. siječnja 2017., a probne vožnje velikim brzinama u veljači iste godine. Tijekom ispitivanja maksimalna postignuta brzina iznosila je 357 km/h.

Glavni infrastrukturni objekti na pruzi Al Boraq Tanger – Kénitra jesu vijadukt El Hachef (duljina 3500 m), vijadukt Mharhar (duljina 700 m) i vijadukt Sebou (duljina 250 m). Trinaest najduljih vijadukata na pruzi ukupno je dulje od 10 km, a glavninu je sagradila marokanska građevinska tvrtka SGTM.

TGV inOui, OUIGO i TGV BUDUĆNOSTI

PIŠE: Marijan Đurđek
FOTO: Marijan Đurđek

Poznato je to da su u Francuskoj od 2. srpnja 2017. u komercionalnoj upotrebi dvije nove željezničke pruge velikih brzina LGV Tours – Bordeaux i LGV Le Mans – Rennes kao i nova generacija vlakova velikih brzina TGV Euroduplex L'Océane. Istodobno francuske državne željeznice javnosti su neslužbeno obznanile novi logo vlakova velikih brzina pod nazivom TGV inOui. SNCF je s Alstomom ugovorio nabavu stotinu TGV vlakova nove generacije, tzv. TGV-a budućnosti. Usluga OUIGO dodatan je iskorak SNCF-a u popularizaciji korištenja vlakova velikih brzina.

Već 37 godina francuske željeznice razvijaju svoju mrežu željezničkih pruga velikih brzina. Prema podacima za 2017., ona je duga ukupno 2696 km te su nakon kineskih, španjolskih i japanskih željeznica četvrte u svijetu po veličini. Zbog potrebe prijevoza sve većeg broja putnika na francuskim željezničkim prugama velikih brzina potkraj 80-ih godina prošlog stoljeća razvijena je generacija duplex vlakova sa sjedalima na dvije razine, čime je kapacitet raspoloživih sjedala povećan za 45 posto. Povijest razvoja duplex vlakova započela je 1987. izradom studije izvodljivosti. Prva testna ispitivanja provedena su 1994., a od 1995. su i u komercionalnoj upotrebi. Proizvodi ih Alstom, a razlikuju se Réseau Duplexa, Dasye Duplexa i Euroduplexa. Karakteristika vlakova Euroduplex jest interoperabilnost. Od 2. srpnja 2017. SNCF na vlakovima velikih brzina na dionici Paris – Bordeaux koristi novi logo pod nazivom inOui, što u prijevodu znači »nevjerojatno«. TGV inOui predstavlja novi marketinški brend koji je i službeno obznanjen 20. rujna 2018. godine. Time je nakon 37 godina prometovanja vlakova velikih brzina započela njihova transformacija. Naime, SNCF će ulaganjem od milijardu eura postupno do kraja 2020. obnoviti 224 konvencionalne starije garniture.



Inovacije na TGV-u L'Océane postignute su zahvaljujući angažmanu stručnjaka različitih struka. Proizveden je u Alstomu, a ukupno će biti isporučeno 55 garnitura, čija ukupna vrijednost iznosi 1,5 milijardi eura.

OUIGO je naziv usluge koju SNCF putnicima nudi na mreži francuskih željezničkih pruga velikih brzina, a temelji se na konceptu niskotarifnih aviokompanija. Tu uslugu najavio je šef SNCF-a Guillaume Pepy 19. veljače 2013., a pokrenuta je 2.

travnja iste godine i niže je klase u odnosu na TGV. SNCF uslugu OUIGO nudi na svim važnim nacionalnim linijama te planira povećati udio jeftinih vlakova do 25 posto ukupnog opsega prometa TGV-a.

Pretpostavlja se da bi time broj klasičnih linija TGV-a mogao biti u opadanju.

Glavne su karakteristike usluge OUIGO niže i vrlo povoljne cijene prijevoznih karata u usporedbi s TGV-om, kupnja karata moguća je samo preko interneta te putnik prijevoznu kartu može ispisati, kupiti i



TGV Euroduplex L'Océane u kolodvoru Hendaye

predočiti putem mobilne aplikacije, dostupna su 634 mjesta isključivo 2. razreda, cijene karata iznose pet eura za djecu te od 10 do 85 eura za odrasle, a postoje i druge pogodnosti.

Upravni odbor SNCF-a Mobilités 26. srpnja 2018. odobrio je narudžbu stotinu TGV vlakova nove generacije, tzv. TGV-a budućnosti, čija vrijednost iznosi gotovo tri milijarde eura. Taj ambiciozni projekt pokrenut 2016. pripao je Alstomu. Glavni slogani kojima se promovira TGV budućnosti



Vlak OUIGO u kolodvoru Paris Montparnasse

glase: »ekološkiji«, »udobniji«, »povezaniji« (razvijanje i integracija svih budućih tehnoloških dostignuća u području komunikacija) i »ekonomičniji«. Naime, reciklirani materijal u proizvodnji iznosi 97 posto, troškovi održavanja smanjeni su 25 posto, prozorska stakla veća su za 10 posto, troškovi proizvodnje smanjeni su 20 posto u odnosu na trenutni model koji košta 30 milijuna eura, u njih je moguće smjestiti do 740 putnika, 20 posto

više nego u sadašnjoj duplex garnituri, ugrađen je bolji klimatizacijski sustav te modularni rasvjetni sustav. To je samo dio u nizu inovacija budućeg TGV-a koji se naziva i »eko TGV«. Zaključno, cijena gradnje TGV-a po cijeni od 25 milijuna eura svojevrsan je izazov za Alstom te zato i ne čudi što je provedba tog projekta pripala upravo njima, a ne Siemensu ili Bombardieru. Prva isporuka očekuje se 2023. i trajat će sukcesivno do 2033. godine.



1. razred TGV-a Euroduplex L'Océane

VELIKA ULAGANJA U INFRASTRUKTURU

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: uic.org
FOTO: www.transport-exhibitions.com



Ruske željeznice najavile su ulaganje od 200 milijardi rubalja (oko 2,7 milijardi eura) u razvoj željezničke infrastrukture kojem je cilj do 2024. učeterostručiti obujam prevezenih kontejnerskih pošiljki. Ta je odluka odgovor na zadatak postavljen u dekretu koji je objavio ruski predsjednik Vladimir Putin.

Najavljena je izgradnja 26 novih željezničkih kolodvora i jačanje sustava opskrbe energijom duž 1300 km pruge kao i niz drugih infrastrukturnih mjera. Uz tehnološka poboljšanja, planirane su i promjene u dokumentaciji koje bi trebale ubrzati granične i carinske procedure.

Kako bi ostvarili svoje ciljeve u teretnom prijevozu i stvorili prijevozni sustav koji će im svima koristiti, Ruske, Bjeloruske i Kazahstanske željeznice osnovale su još 2014. godine dioničko društvo United Transport and Logistics Company (UTLC). Iako se još početkom ove godine govorilo o raskidu tog partnerstva, uz najavu ovih ulaganja izraženo je zadovoljstvo međusobnom suradnjom.

TERETNI PRIJEVOZ VELIKE BRZINE

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



Talijanske željeznice prve u svijetu nude uslugu teretnog prijevoza vlakovima velike brzine, Mercitalia Fast. Ti su vlakovi zapravo preuređeni putnički vlakovi velike brzine ETR500. Nova usluga svečano je predstavljena 29. listopada, a prvi teretni vlak velike brzine pušten je u promet 7. studenog.

Mercitalia Fast noćna je linija između terminala Maddaloni-Marcianise u blizini Caserte i Interporta Bologna, a koristi se prugom za vlakove velike brzine koja prolazi sjevernom Italijom. Prosječnom brzinom od 180 km/h vlak tu udaljenost prelazi za tri i pol sata. Najavljeno je i proširenje mreže za prijevoz tereta vlakovima velike brzine prema Torinu, Novari, Milanu, Bresciji, Veroni, Padovi, Rimu i Bariju.

Pokretanjem nove usluge Mercitalia Fast implementiramo promjenu paradigme kako bi se teretni prijevoz dovelo u treće tisućljeće. Prijevoz roba činimo brzim, sigurnim i ekološki prihvatljivim. – rekao je talijanski ministar financija Luigi Di Maio.

ROBOTSKA POLICIJA

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



Željeznička policija u Južnoj Koreji dobiva pojačanje u obliku policijskih robota. U studenom su četiri policijska robota raspoređena u željezničke kolodvore u Seoulu i Dongdaegu. Njihova je zadaća patroliranje kolodvorom (što rade potpuno sami), videonadzor te interakcija s putnicima radi pružanja informacija o sigurnosti i drugome.

Željezničke policijske robote razvila je tvrtka Future Robots, koja je već iskusna u proizvodnji interaktivnih robota i robota za obavještavanje.

Uz to što mogu raditi samostalno, robotima se može i upravljati daljinski te ih upotrebljavati u potencijalno opasnim situacijama kao što je pregledavanje sumnjivih paketa.

Od lipnja ove godine roboti policajci patroliraju i kineskim željezničkim kolodvorom Shenyangom, gdje imaju sličnu ulogu kao u Južnoj Koreji. Roboti se upotrebljavaju u željezničkim kolodvorima i u drugim zemljama, poput Japana i Francuske, ali kao zabava za putnike ili za skupljanje otpadaka.

GOLEM INTERES MLADIH ZA PUTOVANJE VLAKOM

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Renato Brandolica

U sklopu inicijative »Istraži EU« ovoga ljeta besplatnom željezničkom kartom po Europi putovala su i 122 osamnaestogodišnjaka iz Hrvatske.

Ovoga ljeta Europska komisija raspisala je natječaj pod nazivom »Istraži EU« (engl. *DiscoverEU*) kojim je osamnaestogodišnjacima omogućila besplatne prijevozne karte za vlak i tako ih potaknula na putovanja po Europi kako bi učili o drugim kulturama, sklapali nova prijateljstva i upoznali kulturnu baštinu u godini koja je proglašena Europskom godinom kulturne baštine.

Mladim putnicima ponuđena je aplikacija kojom su se natjecali za dobivanje besplatne karte za putovanje vlakom ovoga ljeta po Europi i tu je mogućnost pokušalo iskoristiti 100 480 mladih iz svih europskih zemalja, ali je samo njih 15 009 dobilo kartu. Mladi su mogli mjesec dana besplatno putovati sami ili u skupinama do pet članova, i to između 5. srpnja i 30. rujna 2018. Svi sretnici koji su uspjeli dobiti kartu uz nju su dobili i informacije kako organizirati putovanje, što posjetiti, dobili su predložene itinerare, preporučene proračune za putovanje i popis prava putnika. Među ukupnim brojem putnika bilo je 58 posto djevojaka i 42 posto mladića. Među njima je bilo 74 posto srednjoškolaca ili onih koji su upravo napustili srednju školu, 19 posto studenata, tri posto mladih koji su putovali na neki seminar ili trening te po jedan posto zaposlenih i nezaposlenih mladih ljudi, dok je dva posto bilo ostalih koji ne spadaju ni u jednu od tih kategorija. Uvjet je bio da mladi putuju barem u jednu stranu zemlju i posjete neko od brojnih događanja vezanih uz Europsku godinu kulturne baštine. Reakcije putnika su izvrsne: neki su ocijenili da su to bila najuzbudljivija putovanja njihova života na kojima su puno naučili, vidjeli nove gradove i upoznali nove ljude. Najviše mladih javilo se iz Njemačke, Španjolske, Nizozemske i Italije, i to od 20



000 mladih Nijemaca do 8700 mladih Talijana. Prema izvješću Europske komisije, iz Hrvatske se prijavilo 1408 osamnaestogodišnjaka, a karte je dobilo njih 122. Najmanji interes pokazali su mladi s Cipra, iz Slovenije, Estonije, Litve, Latvije, Luksem-



burga i Malte, što se može opravdati i relativno malim brojem stanovnika u usporedbi s velikom Njemačkom, Španjolskom i Italijom. Ako se broj prijavljenih usporedi s brojem državljana neke zemlje, u relativno malome broju javili su se i mladi Francuzi, njih samo 5000, dok ih je putovalo 1964.

Ohrabrena ovogodišnjim rezultatima, krajem studenoga Europska komisija raspisala je drugi natječaj »Istraži EU«, kroz koji će se mladi moći natjecati za dobivanje jednomjesečne besplatne karte za putovanje vlakom Europom između 15. travnja i 31. listopada 2019. Ovoga puta kvota je 12 000 karata za mlade koji će 18. rođendan proslaviti do 31. prosinca 2018., a EK će u tu svrhu osigurati 16 milijuna eura.

Europska komisija planira i dalje na isti način poticati besplatna putovanja koja će povezati s natjecanjima za sljedeće programe ERASMUS. Očekuje se da će između 2021. i 2027. oko 1,5 milijuna mladih ljudi putovati vlakom kroz Europu, što će Europska komisija podržati proračunom od 700 milijuna eura.

U INDIJI, ZEMLJI ČUDESA (2. dio)

PIŠE: Ivana Bijelić
FOTO: Ivana Bijelić

Sljedeće putovanje vlakom u Indiji, u Aurangabad, bilo je nezaboravna avantura. Putovali smo sedam sati u najnižoj klasi vlaka za 170 rupija (17 kuna). S obzirom na to da smo avanturisti, jako nas je veselilo što ćemo iskusiti takvo što.

U vlaku nije bilo odjeljaka te je u jednome vagonu bilo devedesetak sjedala. Bili smo nagurani. Unatoč 24 ventilatora na stropu, »umirali smo« od vrućine. Ljudi su bili glasni, ventilatori su bili glasni, djeca su vikala i skakala po sjedalima. Na policama za prtljagu, koje se nalaze iznad glava putnika, žene su zavezale maramu koja im je poslužila kao njihaljka za djecu.

U vlaku možete kupiti što god poželite. Od hrane i pića pa sve do sladoleda, kolača, nakita, šminke, slušalice za mobitel, odjevnih predmeta, etuija za posjetnice, satova pa i odvijača. Osjećali smo se kao da smo usred neke tržnice. Bilo je kaotično i posebno. Počeli smo fotografirati po vlaku, a ljudi su se počeli namještati i gurati kako bi se našli na fotografijama. Bilo je zabavno. Ljudi su bili veseli i prirodni. Osjetila se neopisiva ljudskost i povezanost među nama. Bilo je to nešto što nikada nećemo zaboraviti.

Nakon kratkog obilaska Aurangabada i Udaipura posjetili smo Jaipur. Za Jaipur su karakteristične visoke temperature zraka, više od 40°C, dok su noću temperature 36°C. Krase ga trgovine s tekstilom šarenih boja i palače nevjerojatne arhitekture, najčešće građene islamskim i hinduističkim stilom gradnje.

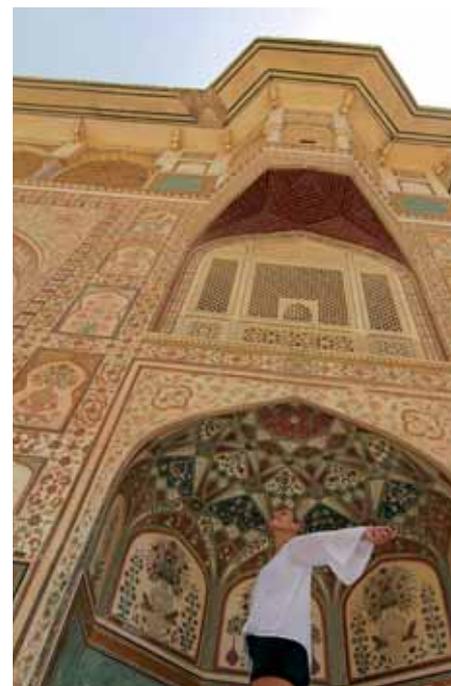
Večernje sate proveli smo šetajući po tržnici kada nam je prišao Indijac i pitao tražimo li suvenire. S obzirom na to da smo mu odgovorili potvrdno, samo nam je rekao: »Pratite me!«. Vodio nas je mračnim uličicama. Nije nam bilo svedno, no u tim trenucima nema se vremena za



Žena njiše dijete u njihalici

strah. Na odredištu nas je dočekalo troje Indijaca koji su nas lijepo pozdravili i uveli nas u svoj dućan. Dućan je bio pun dragog i poludragog kamenja. Bilo nam je jasno zašto se dućan nalazio sakriven od ostalih dućana i ljudi – zbog opasnosti od krađe. Vidjeli smo dijamante, smaragd, safir, rubin, lapis, tigrovo oko i mnoge druge. Oko nas bila je ogromna vrijednost, a u rukama smo držali prave dijamante. Nismo mislili da će nas kamenje toliko fascinirati.

Jaipur je neupitno bio jedan od najljepših gradova koji smo vidjeli u cijeloj Indiji. Obišli smo New Delhi i pred nama su bila još dva grada koja smo željeli obići – Amritsar i Varanasi. Amritsar poznat je kao sveti grad sikizma. Svaki sikh mora sakriti kosu ispod turbana pa kada hodate Amritsaram možete vidjeti gomilu šarenih glava odnosno turbana.



Jaipur - Amer Fort



Na ulicama Varanasia

Najpoznatija turistička atrakcija u Amritsaru jest Zlatni hram, koji se nalazi na jezeru te je čitav pokriven zlatom. Prilikom obilaska hrama izuvanje je obavezno. Prije ulaska morate proći kroz mali bazen kako bi posjetitelji »oprali noge«. Kroz taj bazen prođe oko 100 000 ljudi na dan pa voda nije previše čista. Prilikom ulaska vidjeli smo jednu ženu kako se tom vodom polijevala po glavi te ju je čak i pila. U hramu muškarci moraju nositi turbane, a žene moraju biti pristojno odjevene te prekriti kosu maramom.

Nakon Zlatnog hrama razgledali smo grad, razgovarali s prolaznicima koji bi nas zaustavili te se fotografirali, kako to

inače biva u Indiji.

Naše zadnje odredište bio je grad Varanasi. Cijelo putovanje po Indiji bio je kulturni šok, ali Varanasi je bio više od toga. Granice normalnog i svetog ondje su daleko izvan naše mašte.

Varanasi je sveti grad hinduista, smješten na svetoj rijeci Ganges. Hinduisti vjeruju kako rijeka ispire grijeh i čisti dušu. Pored rijeke kremiraju se tijela pokojnika te smo i sami vidjeli taj obred. Prije nego se tijelo kremira, uranja se u Ganges kako bi se isprali svi grijesi pokojnika te se tijelo potom spaljuje. Nakon kremiranja pepeo se polaže u Ganges. Često se događa to

da tijela ne izgore u cijelosti te se preostali dijelovi bacaju u rijeku. U slučaju da je pokojnica bila trudnica, njezino se tijelo ne kremira, već se jednostavno baci u rijeku. Istodobno se u toj istoj rijeci ljudi kupaju kako bi očistili svoje duše. No ne rade samo to, već piju tu vodu, peru zube, peru prljavi veš, mole se rijeci i meditiraju u njoj. Varanasi je bio prava Indija.

U tome gradu završilo je naše putovanje. Indiju nije lako opisati. Ondje se ne dolazi radi razgledanja znamenitosti, već zbog ljudi, običaja, osjećaja potpuno drugačijeg. Nije ju lako zavoljeti i nije za svakoga, ali uđe vam pod kožu i tamo ostaje za uvijek.

UREĐEN KLUB STROJOVOĐA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Novouređene klupske prostorije Sindikata strojovođa Hrvatske doista vrijedi vidjeti. Moderno uređen interijer u cijelosti je uređen u duhu željeznice. Sami strojovođe skloni su reći kako su klub uredili tako da željezničare i željeznicu prikažu u pravome svjetlu. I uspjeli su u tome.

Prije desetak godina Sindikat strojovođa Hrvatske tiskao je plakat na kojemu je bilo istaknuto »Mi smo uvijek naprijed«. I doista je tako. Općenito govoreći, pokazuje se kako su i u prenesenome smislu strojovođe često »naprijed«. Krajem studenoga na 120 kvadratnih metara prostora otvoren je novouređeni klub strojovođa u Palmotićevoj 57/1 (nasuprot Tehničkoj školi) koji u cijelosti potvrđuje prethodnu rečenicu.

Kućni broj 57/1 zapravo je dvorišna zgra-

da i u njoj se na prvome katu nalaze sindikalne prostorije – dvorana za sastanke i uredi. Sindikat strojovođa otkupio je podrumске prostorije u kojima su bile zapuštene drvarnice i prije dvadesetak godina tamo uredio klupske prostorije. Ove godine krenulo se u potpuno preuređenje prostora koji željeznicu i željezničare prikazuje u pravome svjetlu.

Čim se uđe u prostor pogled »zarobljava« veliki zidni sat sa željezničkog kolodvora Grand Central u New Yorku obješen iznad kamina na zidu od cigle. Šank je doista impresivnih dimenzija, a cijeli je prostor diskretno i ugodno osvijetljen. Dio stolova i stolica izrađen je od drva, dok preostali dio čine sjedalice iz makoze. Posebna atrakcija bit će svakako upravljački pult lokomotive serije 1061 ispred kojeg će se na ekranu prikazivati vožnja vlaka pruga-

ma prema Vinkovcima, Rijeci i drugim gradovima iz perspektive strojovođe. Iznimka će biti vrijeme kada će se igrati važnije nogometne utakmice. Uz velike fotografije na platnu su izložene različite svjetiljke, signali, torbe strojovođe...

Klupske prostorije otvorene su za sve, a vodstvo kluba nada se da će tamo navraćati željezničari koji rade u Mihanovićevoj i Branimirovoj ulici u Zagrebu. Cijene pića bit će i dalje vrlo popularne pa će se kava moći popiti za šest kuna.

U uređenje prostora Sindikat strojovođa Hrvatske uložio je znatna sredstva, a sve ono što su mogli i znali volonterski su odradili sami strojovođe. I na kraju treba spomenuti to kako su sindikalne prostorije i klub strojovođa jedini prostori u vlasništvu sindikata.



Novouređene klupske prostorije Sindikata strojovođa Hrvatske



Josip Trnka
FOTO: Branimir Butković



Zabok
FOTO: Branimir Butković