

ŽELJEZNIČAR

BROJ 879 | VELJAČA 2019.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

INTERVJU

Kina- zemlja nevjerojatnog napretka

4

EU FONDOVI

Zadovoljstvo dosadašnjim tijekom radova

6

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Potpisan sporazum o integriranom prijevozu

16



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi na proširenju cijevi tunela u Brajdici
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

INTERVJU

Kina- zemlja nevjerojatnog napretka

4

EU FONDOVI

Zadovoljstvo dosadašnjim tijekom radova

6

PARTNERI

Prošle godine postavljen novi rekord

8

AKTUALNOSTI

Željeznica kao kralježnica održivog prometa i gospodarstva

10

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Potpisan sporazum o integriranom prijevozu

16

HŽ CARGO

Svečana primopredaja manevarske lokomotive

21

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: Marko Kukić

ADRESA UREDNIŠTVA:

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

NAKLADA: 1800 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u veljači obišli smo radove na riječkome području. Na rekonstrukciji kolodvora Rijeka Brajdica, projektu sufinanciranom europskim sredstvima, radi se punom parom i od našeg prošlog obilaska u studenome napravljeno je puno toga. Na gradilištu mogu se vidjeti izvođači radova raspoređeni na više lokacija, a posebno su zanimljivi nedavno započeti radovi na proširenju tunelske cijevi. Istodobno se izvodi više segmenata svih radova i može se očekivati to da će prva četiri kolosijeka ispred kolodvorske zgrade i izgradnja četiriju kolosijeka na području Lučke uprave Rijeka biti dovršeni do sredine studenoga 2019., nakon čega će se radovi nastaviti na preostala četiri kolodvorska kolosijeka.

Na riječkome području izvode se i investicijski radovi koji nisu sufinancirani EU-ovim sredstvima. Sanacija većeg broja usjeka na dionicama pruga Rijeka – Šapjane – državna granica, Zagreb GK – Rijeka te državna granica – Buzet – Pula dovršena je tijekom 2018. godine. Dio radova nastaviti će se i ove godine, a nastaviti će se i radovi na rekonstrukciji kolodvora Ogulin, Gomirje i Vrbovsko.

Za ovaj broj »Željezničara« pripremili smo razgovor s članom Uprave HŽ Infrastrukture Nikolom Ljubanom, koji je bio u delegaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture prilikom službenog posjeta Kini. Našim čitateljima najzanimljiviji će biti dojmovi našeg sugovornika o kineskim željeznicama.

Iz HŽ Putničkog prijevoza donosimo vijesti o sklapanju novih ugovora čija je svrha privući što više korisnika željezničkog prijevoza. Jedan od njih jest ugovor o sufinanciranju troškova javnog prijevoza vlakom redovitih studenata s prebivalištem na području Osječko-baranjske županije, kojim se omogućuje povoljniji prijevoz redovitih studenata na studij u bilo koje odredište na području Županije. Potpisan je i Sporazum o dugogodišnjem partnerskom odnosu u razvoju željezničkog prometa i integriranog prijevoza putnika na području Koprivničko-križevačke, Međimurske i Varaždinske županije – regije sjeverne Hrvatske.

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



KINA – ZEMLJA NEVJEROJATNOG NAPRETKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Sanja Vučić

Za ovaj broj »Željezničara« pripremili smo razgovor s članom Uprave HŽ Infrastrukture Nikolom Ljubanom, koji je bio u delegaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture prilikom službenog posjeta Kini. Našim čitateljima najzanimljiviji će biti dojmovi našeg sugovornika o kineskim željeznicama.

U prošleme broju lista »Željezničar« pisali smo o službenome posjetu delegacije MMPI-a na čelu s ministrom Olegom Butkovićem Kini. U delegaciji su bili i »željezničari« Ivan Kršić, Nikola Ljuban i Sanja Vučić iz HŽ Infrastrukture te Pere Semren, predsjednik Uprave Pružnih građevina.

Tijekom šestodnevnog posjeta, od 20. do 26. siječnja 2019., domaćini, odnosno kinesko Ministarstvo prometa na čelu s ministrom prometa Li Xiaopengom, priredili su gostima vrlo bogat i sadržajan program. O dojmovima, ponajprije onima vezanima uz željeznicu, razgovarali smo s članom Uprave HŽ Infrastrukture Nikolom Ljubanom.

Odmah prvoga dana po dolasku u Peking, u nedjelju 20. siječnja, primio nas je ministar prometa Kine Li Xiaopeng sa suradnicima. Tema je uglavnom bila sektorska politika, a sljedeći dan imali smo organizirane razgovore s prezentacijom u tvrtki China Road and Bridge Corporation. Impozantan je podatak da je ta tvrtka izgradila trinaest od dvadeset najvećih svjetskih mostova, a njihovi radnici sada su angažirani na izgradnji Pelješkog mosta. Tijekom utorka prijepodne razgovarali smo s čelnim ljudima iz China Railway Group Limiteda, vodeće svjetske tvrtke za izgradnju željezničke infrastrukture. U 2018. delegacija te tvrtke bila je u posjeti HŽ Infrastrukturi. U popodnevnim satima avionom smo otputovali u Zhuhai.

Tijekom boravka u Zhuhaiju za našu je de-



Član Uprave Nikola Ljuban i predsjednik Uprave Ivan Kršić u sjedištu tvrtke CRBC

legaciju bio organiziran obilazak najdužeg mosta na svijetu i gradilišta jednog od najviših nebodera na svijetu (»Plaza Project«):

Toga dana imali smo priliku vidjeti najdulji most na svijetu koji je dugačak 55 km. Most povezuje kontinentalnu Kinu, Makao i Hong Kong. Otrprike na sredini izgrađena su dva umjetna otoka povezana tunelom. Tu nevjerojatnu građevinu Kinezi su izgradili za samo šest godina.

Dvije vožnje kineskim vlakovima velikih

brzina (*High Speed Rail*) osobito su impresionirale našeg sugovornika:

Vlakom smo se vozili u dva navrata. Prvi put u četvrtak 24. siječnja od južne prijestolnice Nanjinga do Šangaja, a drugi put u petak 25. siječnja od Šangaja do Ningboa. U te dvije vožnje ukupno smo prevalili oko 500 km i mogu reći da smo impresionirani onime što smo vidjeli. U Kini se sve pruge velikih brzina grade na visokim stupovima i nigdje nema križanja s ostalim vrstama prometa. Vlakovi kojima smo se vozili kreću se prosječnim br-



Kolodvor u Nanjingu



Kolodvor u Šangaju

zinama od 300 km/h, a u jednome sam trenutku primijetio da je naš vlak vozio i 308 km/h. Tijekom vožnje vidjeli smo kako se stupovi postavljaju za nove trase, a istodobno s prugama grade se i nova željeznička stajališta.

Kako su organizirane kineske željeznice i novi kolodvori?

Kolodvori su impozantne građevine koje izgledom i organizacijom uvelike podsjećaju na aerodrome. Na njima je omogućen prihvata oko 20 000 putnika istodobno. Svi kolodvori i vlakovi su puni. Sve je savršeno organizirano. Sustav prodaje karata informatiziran je, tako da uz ime putnika na karti piše i broj vagona i sjedala. Nekoliko minuta prije polaska vlaka putnici se puštaju na perone i put ih vodi izravno do njihova vagona. Na kineskim željeznicama zaposleno je oko dva milijuna ljudi, a plaće su u prosjeku kao i naše, uz iznimku Pekinga gdje su nešto veće. Za dvije vožnje vlakovima velikih brzina, jednu od 300 km i drugu od 200 km, platili smo prihvatljivih 280 kuna. Predviđa se to

da će se tijekom tri tjedna praznika kineske Nove godine obaviti oko tri milijarde putovanja.

Tko brine o redu i sigurnosti u kolodvorima?

Kineski željezničari imaju, kao i naši, plave odore. O redu u kolodvorima brine željeznička policija u zelenoj odori. Ti su radnici uvelike zaslužni za savršen red koji vlada u kolodvorima. Vrlo su autoritativni, a svaki treći ima i megafon. Općenito, stječe se dojam kako Kina ni po čemu ne zaostaje za Europom. Uz super moderne vlakove Kinezi voze automobile slične europskima, a brojni su motori uglavnom na struju.

Tijekom dvodnevnog boravka u Šangaju za našu delegaciju bio je organiziran prijam u sjedištu kompanije COSCO Shipping, vodećeg svjetskog brodarar, te obilazak luke Ningbo Zhoushan, najveće svjetske luke u Ningbou:

Što reći na podatak da se ondje preto-

varuje oko milijarde tona tereta na godinu. Na velikome videozidu prikazuje se broj manipulacija kontejnerima. Uz opseg pretovara od oko 100 000 kontejnera na dan brojke se mijenjaju doslovno svake sekunde.

I za kraj recite nam nešto o onome što imali priliku vidjeti kao turist, a nije vezano uz željeznicu.

Tijekom šest dana boravka imali smo vrlo sadržajan i doista opsežan program. Ono što smo tijekom radnog dijela boravka mogli vidjeti u svakome je pogledu impresivno. Što se tiče »turističkog razgledavanja« tijekom boravka u Pekingu domaćini su nam organizirali obilazak Kineskog zida, najveće znamenitosti Pekinga. Posljednjeg dana, u subotu 26. siječnja, nakon što smo se odjavili iz hotela, imali smo nešto vremena za razgledavanje Šangaja. Taj grad s čak 25 milijuna stanovnika posebno je impresivan noću kada stotine visokih nebodera zasja u različitim bojama koje se cijelo vrijeme izmjenjuju.



Kolodvor u Šangaju

ZADOVOLJSTVO DOSADAŠNJIM TIJEKOM RADOVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

Radovi na rekonstrukciji kolodvora Rijeka Brajdica napreduju jako dobro. Na gradilištu mogu se vidjeti izvođači radova raspoređeni na više lokacija, a posebno su zanimljivi nedavno započeti radovi na proširenju cijevi tunela. Treba reći to da su radovi organizirani tako da ne ometaju redovito poslovanje AGCT-a, koncesionara Kontejnerskog terminala Brajdica.

Na gradilištu u kolodvoru Rijeka Brajdica radovi se izvode u skladu s dinamikom koju dostavlja izvođač radova. Istodobno se izvodi više segmenata svih ugovornih radova i može se očekivati to da će prva četiri kolosijeka ispred kolodvorske zgrade i izgradnja četiriju kolosijeka na području Lučke uprave Rijeka biti dovršeni do sredine studenoga 2019., nakon čega će se radovi nastaviti na preostala četiri kolodvorska kolosijeka koja bi trebala biti dovršena do kraja ožujka 2020. godine.

Radovi na tunelu bit će posljednji završeni, a prema ugovoru, kompletan projekt trebao bi biti dovršen do 30. svibnja sljedeće godine. Nositelj je projekta konzorcij koji čine sarajevski Euroasfalt i Kolektor Koling, tvrtka sa sjedištem u Idriji.

Kada smo prije otprilike četiri mjeseca posjetili gradilište, ispred kolodvora još je uvijek bio veliki iskop na kojemu su danas postavljeni kolosijeci. Situacijom na gradilištu zadovoljan je i voditelj projekta Marko Kukić:

S obzirom na složenost projekta i broj sudionika te na sam geografski položaj gradilišta, moram priznati da sam dosadašnjom provedbom zadovoljan. Sitnija kašnjenja izvođači nadoknađuju međusobnim preklapanjima faza radova na proširivanju (bušenju) tunela. Točno prije četiri mjeseca demontirana su četiri kolosijeka i napravljen je iskop dubok 70 cm kao predradnja za izvođenje donjega pružnog ustroja. Trenutačno je izveden donji ustroj i po-



Novi kolosijeci ispred kolodvora Rijeka Brajdica

stavljaju se kolosijeci i tračnice koji su za sada izvedeni oko 70 posto. Po završetku montiranja kolosijeka preostaje nasipanje tucanika i niveliranje kolosijeka. Najveći podizvođač GP Krk odrađuje oko 70 posto građevinskih radova koji su preduvjet za daljnje radove. Oni su se do sada iskazali kao najučinkovitiji i to daje vjetar u leđa ostalim podizvođačima.

Dalekovod izvodi rekonstrukciju kontaktne mreže. Radnici te tvrtke u prvoj su fazi demontirali stupove i temelje stupova kontaktne mreže, nakon čega su izgradili nove temelje i ugradili nove stupove kontaktne mreže i kabelsku kanalizaciju. Kolosijeka montira zagrebačka tvrtka JAKA d.o.o. Slični radovi izvode se i na području intermodalnog terminala, s time da se tamo ko-



losijeci ugrađuju na betonsku podlogu. Uz kolodvorsku zgradu gradi se novi objekt u kojemu će biti smještena signalno-sigurnosna i telekomunikacijska oprema.

Nekoliko stotina metara od kolodvorske zgrade, prema Sušaku, izvode se najzahtjevniji radovi na tunelu koji su od vitalne važnosti za ubrzavanje manipulacije vlakovima i povećavanje propusne moći kolodvora. Ispred ulaza u tunel gradi se

portalna građevina duga 74 m otvorenog iskopa. Nakon što se izgradi polovina građevine, devijacija ceste izmjestit će se na izgrađeni dio građevine, a radovi će se nastaviti na drugome dijelu. Istodobno s tim radovima izvode se i radovi u tunelu. U tunelu uklonjen je kolosijek s osvijetljenim putem, a nakon otprilike 115 m hoda stiže se do mjesta gdje su bušilicama započeti radovi na proširenju cijevi tunela. U konačnici će dvokolosiječni dio tunela, u ko-

jemu je jedan kolosijek namijenjen za prolazak vlakova, a drugi za izvlačenje kompozicija iz Lučke uprave Rijeka, biti dug 382 m.

Radovi se izvode tako da se rad luke ometa u što je moguće manjoj mjeri. Prošlogodišnji rezultati rada AGCT-a, koncesionara Kontejnerskog terminala Brajdica, bili su najbolji do sada, a pokazatelji rada prvih dana ove godine ohrabruju.



Nova portalna građevina

Pogled iznad portalne građevine

PROŠLE GODINE POSTAVLJEN NOVI REKORD

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na kraju 2017. na riječkoj Brajdici pretovareno je 210 377 kontejnera i te je godine prvi put prekoračena brojka od 200 000 kontejnera. Rast opsega nastavio se i tijekom protekle godine kada je opseg prometa povećan osam posto i na kraju godine ostvaren je rezultat od 227 375 pretovarenih kontejnera. Istodobno s redovitim poslovanjem izvodili su se radovi na intermodalnome terminalu unutar luke te u »susjedstvu« na rekonstrukciji kolodvora Rijeka Brajdica.

Od ukupnog broja pretovarenih kontejnera gotovo 65 000 prevezeno ih je željeznicom. S obzirom na tijek radova na rekonstrukciji kolodvora Rijeka Brajdica i otežane uvjete manevriranja te na zatvaranje prometnog pravca kroz tunel, nije se moglo očekivati znatnije povećanje udjela željezničkog prometa. No, znatniju ulogu u rastu pretovarenih količina tereta imala je konkurencija u željezničkome teretnom prijevozu. Na Brajdici skloni su mišljenju kako je na rad terminala ponajviše utjecala snažna konkurencija, više i od znatnog produbljivanja morske obale.

Tijekom 2017. izvedeni su radovi kojima je za 70 cm povećana dubina na operativnoj obali i ona sada iznosi 14,88 m. Na taj je način omogućeno uplovljavanje najvećih, 367 m dugih brodova, koji trenutačno plove Jadranskim morem.

Ove godine započet će projekt povećanja dubine na »starome« dijelu kontejnerskog terminala, vrijedan oko stotinu milijuna kuna, kojim će biti omogućeno servisiranje najvećih kontejnerskih brodova, dugih 400 m i kapaciteta većeg od 15 tisuća TEU u punoj duljini jer više neće biti neophodno vezivati pramac broda za bovu, što je ograničavalo mogućnost prekrcaja i veličinu broda koji se mogao primiti. Povećanjem nosivosti obalnog zida stvorit će se preduvjeti za nabavu nove lučke opreme za prekrcaj tereta s najvećih brodova dugih do 400 m.



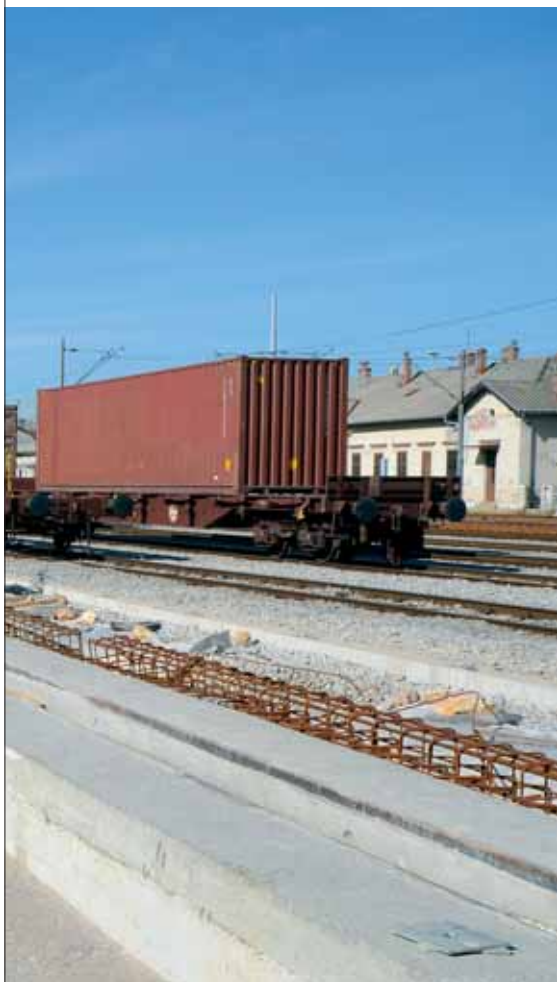
Radovi na Brajdici trenutačno se izvode na području intermodalnog terminala, odnosno na prostoru kojim upravlja koncesionar ICTSI (*International Container Terminal Services Inc*), u samome kolodvoru i malo dalje na tunelu.

Sav rad obavlja se na jednome kolosijeku dugome 210 m. Vlakovi se izvlače manevrarkom u dva navrata i spajaju u Brajdici. Potom se kompozicija duga oko 500 m otprema kroz središte grada do glavnoga željezničkog kolodvora u Rijeci. U konačnici na intermodalnome terminalu bit će instalirana četiri 375 m duga kolosijeka. Iznad prostora budućih kolosijeka već su

instalirane četiri velike dizalice na tračnicama (*Rail Mounted Gantry*). Te su dizalice u luku dopremljene tijekom 2013. i sada su konačno postavljene na svoju radnu lokaciju.

Prema planiranoj dinamici izvođenja radova, radovi na terminalu i kolodvoru trebali bi biti dovršeni do studenoga ove godine, a radovi na tunelu, odnosno izvlačnjaku, nastavit će se još sljedećih godinu i pol dana. Prema onome što se može vidjeti na terenu, može se očekivati to da će se ti radovi ostvariti.

Tijekom mjeseca iz Brajdice prema riječ-



Radovi na intermodalnom terminalu unutar Luke Brajdica

kom kolodvoru, preko rive, otprema se u prosjeku devedeset vlakova ili tri vlaka na dan. Riječani su se već naviknuli na takvu organizaciju prometa. S obzirom na to da vlak gotovo korakom prolazi rivom na kojoj se parkiraju automobili i kojom prolaze pješaci, cijelom duljinom puta postavljene su fizičke prepreke kako bi promet bio siguran, a i kako bi se spriječilo ometanje željezničkog prometa. Uoči početka radova pruga je remontirana i prilagođena osovinskom pritisku od 22,5 tona. Pritisak je odnedavno smanjen na 20 tona, što konkretno znači dva vagona manje po kompoziciji pa takva situacija nikako ne odgo-



vara teretnim prijevoznim vozilima. Neovisno o trenutnim radovima koji se izvode na području Brajdice, može se očekivati daljnje povećanje opsega pretovara,

to više što se u sljedećih nekoliko mjeseci na Škrljevu očekuje puštanje u rad pozadinskog terminala, odnosno logističkog centra luke Rijeka.

ŽELJEZNICA KAO KRALJEŽNICA ODRŽIVOG PROMETA I GOSPODARSTVA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: HŽI

Članovi Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić i Marko Z. Žubrinić sudjelovali su 21. veljače 2019. u Bruxellesu na godišnjoj Generalnoj skupštini CER-a, na kojoj je donesen okvir za poslovanje u sljedećem petogodišnjem razdoblju. Dan ranije, 20. veljače, sudjelovali su na dodjeli Europske željezničke nagrade (*European Railway Award*).

Na godišnjoj Generalnoj skupštini CER-a dogovoreno je to kojim će temama Europska zajednica željezničkih i infrastrukturnih poduzeća dati osobitu pozornost u sljedećem petogodišnjem razdoblju od 2019. do 2024. godine. Ključne teme bit će nastavak digitalne transformacije procesa i usluga s težištem na orijentaciji prema korisnicima. Također, do 2050. u Europi ponudit će se vožnja bez ugljika, a CER će se uključiti i u traženje drugih izvora financiranja željeznice, pored neophodnih javnih izvora, te usmjeriti na nove prometne pravce. To znači da CER planira izići iz okvira usmjerenog na mreže na europskome kontinentu u cilju jačanja eu-roazijskog prometa implementacijom željezničkih veza visoke učinkovitosti između Europe i Azije. Teme će pratiti i potrebne mjere među kojima su prepoznate tri glavne: treba podržavati ulogu željeznice kao kralješnice održivog prometa i gospodarstva Europe, jamčiti stabilni regulatorni okoliš u željezničkome sektoru te baviti se regulatornim neuravnoteženostima među prijevoznim modalitetima.

U cilju otkrivanja pravog potencijala željeznice potrebno je uključiti i mjere promoviranja digitalizacije, istraživanja i inovacija i mjere za odgovarajuće financiranje tehnoloških poboljšanja infrastrukture i voznog parka te težiti prema cjelovitoj internalizaciji negativnih vanjskih utjecaja za sve prijevozne modalitete.

Također, u sljedećem petogodišnjem razdoblju treba iskoristiti prilike koje nude



transkontinentalni tokovi teretnog prijevoza te rješavati intermodalne uvjete na tržištu s fiskalnog aspekta i s aspekta zaštite korisnika i radnih uvjeta.

Večer uoči Generalne skupštine CER-a u Belgijskome kraljevskom muzeju za lijepu umjetnost u Bruxellesu oko 500 političara, čelnih ljudi Europskog parlamenta i Europske komisije, željezničkih prijevoznih i infrastrukturnih tvrtki te industrije, znanosti i obrazovanja okupilo se na dodjeli Europske željezničke nagrade. To je godišnje događanje koje zajednički organiziraju CER i Zajednica željezničke industrije Europske unije (UNIFE). U sklopu događanja bio je organiziran okrugli stol »Jaka željeznička mreža za europsku mobilnost« na kojemu su sudjelovali gene-

ralni direktor direkcije Europske komisije za mobilnost i transport Henrik Hololei, predsjednica Odbora za transport i turizam Europskog parlamenta Karima Delli, europski koordinator za ERTMS Matthias Ruete, predsjednik CER-a i direktor Švedskih željeznica Crister Fritzson te predsjednica UNIFE-a i direktorica Siemens Mobilityja Sabrina Soussan. Na panelu iznesen je podatak da je više od 16 milijardi eura iz programa Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) uloženo u više od 250 željezničkih projekata, što je oko 70 posto ukupne svote predviđene CEF-om. Sabrina Soussan rekla je to da kako raste opseg prijevoza željeznicom te da željeznica više nego ikada postaje važna kao integralni dio sustava održive mobilnosti. Nadolazeći europski proračun mo-



Marko Z. Žubrinić i predstavnici HŽ Putničkog prijevoza

ra to uzeti u obzir i kao prioritet postaviti digitalizaciju europskih željeznica kroz CER i Shift2Rail 2 jer kroz digitalizaciju zajednički možemo povećati kapacitete željezničke mreže i još više osnažiti putnički prijevoz.

Događaj je završio dodjelom Europske željezničke nagrade za iznimna postignuća, kreativnost i inovativnost te za doprinos sadašnjosti i budućnosti željeznice u Europi. Ove godine nagrada je dodijeljena dvanaesti put, a dobitnica te najvažnije europske nagrade u željezničkom sektoru jest Catherine Tautmann, koja ju je dobila za svoj dugoročni doprinos istraživanju i razvoju u području željezničke industrije u Europi. Trautmann je bila potpredsjednica Odbora za industriju, istraživanje i energetiku Europskog parlamenta i s te

funkcije snažno je podupirala željezničku industriju. Obnašala je i funkciju gradonačelnice Strasbourga tijekom koje je osmislila gradsku tramvajsku mrežu u gradu i snažno se zalagala za vlakove velikih brzina između Pariza i Strasbourga. Potom je obnašala dužnost koordinatorice za TEN-T koridor Sjeverno more – Baltik te je imala jednu od ključnih uloga u njegovu razvoju. Novčanu nagradu od 10 000 eura

koja se dodjeljuje uz to priznanje darovala je nevladinoj udruzi *European Disability Forum* koja brani interese oko 80 milijuna ljudi s posebnim potrebama širom Europe.

Dvodnevni boravak u Bruxellesu Barišić i Žubrinić iskoristili su i za niz bilateralnih razgovora s čelnim ljudima europskih željezničkih tvrtki i industrije.



Dodjela Europske željezničke nagrade Catherini Tautmann

HŽ INFRASTRUKTURA PODRŽALA PROJEKT »PONOS HRVATSKE«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Josip Regovic/PIXSELL

I ove godine udruga »Ponos Hrvatske«, dnevni list »24sata« i Hrvatska radiotelevizija dodijelile su nagradu »Ponos Hrvatske«. Jedan od sponzora tog projekta bila je HŽ Infrastruktura, koju su na dodjeli predstavljali članovi Uprave Darko Barišić i Marko Z. Žubrinić.

Svečana, četrnaesta dodjela nagrade hrabrim i nesebičnim ljudima koji su život drugih stavili ispred svojega bila je održana 1. veljače u Zagrebu pod visokim pokroviteljstvom predsjednice Republike Hrvatske Kolinde Grabar-Kitarović.

Godine 2005. nagradu je ustanovio dnevni list »24sata«, a 2008. osnovana je i udruga »Ponos Hrvatske« koja okuplja dobitnike te prestižne nagrade. Dobitnici nagrade heroji su iz susjedstva, skromni ljudi koji su uvjereni da bi na njihovome mjestu svatko reagirao jednako. Pa ipak, oni su ponos ove zemlje u punome smislu te riječi i ugledni građani kakvima svi težimo biti. Spasiti ljudski život ne mareći za sebe, pomoći nepoznatome čovjeku u nevolji ili cijeli život posvetiti pomaganju drugima – sve su to marljivo činili i svake godine čine dobitnici nagrade »Ponos Hrvatske«.

Dvije od dvadesetak nagrada za ovogodišnji »Ponos Hrvatske« zajedno su dodijelili Marko Z. Žubrinić i Boris Trupčević, direktor Styrije za Hrvatsku. Iz njihovih ruku nagradu su primili Dino Škamo za opasno spašavanje ljudi iz olujnog mora te četiri mlade djevojke i žene, osnivačice projekta »Čarolija darivanja« koje već niz godina preko Facebookove stranice prikupljaju informacije o potrebama djece i starijih štićenika domova i udomiteljskih obitelji te na njih odgovaraju sakupljanjem darova od dobrih ljudi.

U ime Uprave HŽ Infrastrukture dobitnicima je čestitao Marko Z. Žubrinić i tom



Dvije nagrade je u ime HŽ Infrastrukture uručio i član Uprave Marko Z. Žubrinić (prvi s lijeva)



Sponzori projekta »Ponos Hrvatske«

prilikom rekao:

U ime Uprave HŽ Infrastrukture čestitam svim dobitnicima nagrade »Ponos Hrvatske«. Priče i djela ovih ljudi mogu biti istinska inspiracija i primjer svima nama. Toliko ljudskosti, hrabrosti i dobrote na jednome mjestu dokaz su da s takvim ljudima možemo graditi bolje društvo i da se ne moramo bojati za budućnost Hrvat-

ske! HŽ Infrastruktura jest tvrtka koja djeluje u javnome interesu i kojoj je važno zadovoljstvo korisnika, ali i svih ljudi u Hrvatskoj. Kao tvrtka koja njeguje društveno odgovorno poslovanje i potpisnica Povelje o raznolikosti podupiremo projekte koji pridonose boljoj zajednici, a projekt »Ponos Hrvatske« upravo je jedan od takvih. Čestitam organizatorima i ovogodišnjim dobitnicima!

DIO RADOVA NA RIJEČKOME PODRUČJU PRIVODI SE KRAJU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Sanacija većeg broja usjeka na dionicama pruga Rijeka – Šapjane – državna granica, Zagreb GK – Rijeka te državna granica – Buzet – Pula dovršena je tijekom 2018. godine. Dio radova nastavit će se i ove godine, a nastavit će se i radovi na rekonstrukciji kolodvora Ogulin, Gomirje i Vrbovsko.

Tijekom protekle godine od Rijeke do Jurdana, od Rijeke do Ogulina i na pruži državna granica – Buzet – Pula izvođen je niz radova na prugama vezanih uz sigurnost i kvalitetu željezničkog prometa. Premda se ti radovi izvode izvan fokusa javnosti i pojedinačno su relativno male investicije u odnosu na kapitalne investicijske zahvate sufinancirane sredstvima iz EU-ovih fondova, njihov zbroj i činjenica da se na većemu broju gradilišta radovi privode kraju u konačnici čine važnu cjelinu.

Na prugama Rijeka – Šapjane – državna granica i Zagreb GK – Rijeka (dionici od Rijeke do Ogulina) radovi na sanaciji usjeka izvode se prema planiranoj dinamici. Veći dio usjeka saniran je tijekom protekle godine. Na ostalim usjecima odrađen je veći dio posla i u ovoj godini ti će radovi biti i dovršeni. Na pruži državna granica – Buzet – Pula sanirani su usjeci na području Buzeta, a u kolodvorima Pazin i Lupoglav izgrađene su uređene površine, odnosno niski peroni prema staroj željezničkoj terminologiji.

U sklopu remonta dionice između Moravica i Ogulina nastavit će se radovi na kolodvorskim kolosijecima. Radovi su usmjereni na kolodvore Ogulinski Hreljin, Vrbovsko, Gomirje i Ogulin. Najviše je napravljeno u Ogulinskom Hreljinu, gdje su u građevinskome smislu radovi dovršeni. Nakon što su dovršeni kolosijeci i ugrađene dvije nove skretnice, uređene površine izgrađene su na platou ispred kolodvorske zgrade te između kolosijeka. Ovisno o vremenskim uvjetima nastavit



Kolodvor Lupoglav

će se radovi na postavljanju rasvjete i na signalizaciji.

Godine 2018. započeli su najvažniji radovi na rekonstrukciji ogulinskog kolodvora. Ti će se radovi nastaviti i tijekom 2019., a trebali bi biti dovršeni 2020. Četvrti, peti i šesti kolosijek koji su namijenjeni za teretni prijevoz dovršeni su prošle godine.

Ove godine nastavit će se radovi na kolosijecima po kojima teče putnički prijevoz (prvi, drugi i treći) te na sedmom i osmom kolosijeku. U sklopu rekonstrukcije ugradit će se i 23 nove skretnice.

U kolodvoru Vrbovsko prvo je rekonstruiran četvrti kolosijek, uz koji je tvrtka Cenoza izgradila plato za iskrcaj kontejnera, te treći kolosijek. U kolodvoru Gomirje rekonstruirani su prvi i drugi kolosijek. U ta dva kolodvora izmijenit će se ukupno

jedanaest skretnica.

Tijekom prošle godine HŽ Putnički prijevoz i KD Autotrolej su u suradnji s riječkom gradskom upravom na dionici od Fužina do Šapjana pokrenuli integrirani putnički prijevoz. Mjesečna karta vrijedi za prijevoz vlakom i gradskim autobusima. Doprinos tome projektu dala je i HŽ Infrastruktura koja je tijekom ljeta izgradila nove uređene površine u stajalištima Krnjevo, Jušići, Rukavac i Permani. U Krnjevu postavljena je tipska nadstrešnica slična onima kakve imaju autobusni prijevoznici. Lokalne su samouprave ta unaprjeđenja kvalitete u putničkome prijevozu prihvatile izrazito pozitivno. Također u tijeku izrada uređene površine sa sličnom nadstrešnicom u kolodvoru Vodnjan obzirom da je i na dionici Pula-Vodnjan također započeo lokalni integrirani prijevoz putnika.

SLABO POZNAT KOLODVOR S VELIKIM OPSEGOM RADA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na željezničkoj karti neki su željeznički kolodvori gotovo nepoznati, a u njima se kontinuirano, iz godine u godinu, izvodi rad velikog opsega. Doduše taj opseg rada oscilira, ali i kada je na svojim donjim granicama, i dalje je velik. Jedan takav kolodvor jesu Gornje Dubrave, kolodvor na desetak kilometara udaljenosti od Generalskog Stola na jednoj strani i dvadesetak kilometara od Ogulina na drugoj.

U kolodvoru Gornje Dubrave radi šest željezničara, pet prometnika i skretničar. Od 1997. šef kolodvora je Anton Božičević, koji je nadležan i za kolodvore Generalski Stol, Zvečaj i Kukača te za stajališta Donje Dubrave, Tounj i Gornji Zvečaj. Kolodvorske i stajališne zgrade su u dobrome stanju, uz iznimku onih u Kukači i Zvečaju koje zahtijevaju opsežnu rekonstrukciju. Već dulje u planu je njihova obnova, no radovi se odgađaju iz godine u godinu. Uz kolodvorsku zgradu u Gornjim Dubravama, odnosno naslonjena na nju, izgrađena su dva službena stana. U jednome živi skretničar, a drugi je prazan. Stan je u lošem stanju i za njega nema interesa.

U spomenutim kolodvorima rade ukupno 23 željezničara. U Generalskom Stolu i Zvečaju prometnici prodaju karte.

U tim kolodvorima nešto su veće dnevne migracije putnika, ponajviše prema Karlovcu. Većina putnika ima mjesečne karte, a utržak blagajni tijekom mjeseca je oko 25 000 kuna u Generalskome Stolu i desetak tisuća kuna u Zvečaju. – rekao je Božičević.

Opseg rada kolodvora Gornje Dubrave vezan je uz poduzeće Rudar odnosno tounjski kamenolom, a kreće se u rasponu od 200 000 do 700 000 tona na godinu. Od otvorene pruge do kamenoloma odvaja se oko četiri kilometra dug industrijski kolosijek.



U vrijeme kada se izvodio remont ličke pruge, jedne godine nedostajalo nam je nekoliko desetaka tisuća tona da doseg-nemo brojku od milijun tona tereta na godinu. Tounjski je kamen vrlo kvalitetan i kontinuirano se izvozi za potrebe šećerana, a kada se otvore veliki infrastrukturni radovi kao što je to bio zagrebački aerodrom ili autocesta prema Sisku, tada je i ovdje velik opseg utovara. Tijekom 2018. utovarena su 5122 vagona odnosno prevezeno je 263 607 tona kamena. Većinom se vozilo za potrebe gradilišta pruge Dugo Selo – Križevci, i to od svibnja do kraja prošle godine. Otpremala su se po dva vlaka na dan. Nekada se ovdje utovarivala i drvena građa koja se ponajviše izvozila u Italiju, no sada tog tereta više nema. – dodao je Božičević.

Industrija prerade drveta u Gorske ko-

taru definitivno je oživjela, no drvenu građu danas prevoze kamioni. Danas u Josipdolu radi desetak privatnih pilana, no najveći gospodarski subjekti, tvrtke Bjelin i Reneteh, vezani su uz ogulinsku poslovnu zonu.

U intervjuima za »Jutarnji list« i vlasnik Vlado Pervan i glavni menadžer istaknuli su to kako ogulinsku poduzetničku zonu nisu izabrali slučajno:

Ogulin nam je ključan pa ga nikako nismo izabrali slučajno. Autocesta nam je udaljena jedan kilometar, željeznički kolodvor nam je tu, ispod prozora, luke Bakar i Rijeka su na sat vožnje.

Istine radi, treba reći to kako ogulinska poslovna zona za sada nije industrijskim kolosijekom povezana sa željezničkom mrežom.



Kolodvor Gornje Dubrave

Na pruzi od Generalskog Stola do Gornjih Dubrava vlakovi voze brzinom od 60 km/h. Na otprilike kilometar udaljenosti, u zavoju dugom 500 metar vlak se zbog klizišta »kreće korakom«. Sanacija klizišta je u planu, a na tom je zavoju prošle godine proširen i produbljen podvožnjak:

— Prije je taj podvožnjak između Gornjih i Donjih Dubrava bio i preuzak i prenizak. Taj put koristi se kako bi se stiglo do šume, a do sanacije podvožnjaka pruga se prelazila preko prijelaza uz kolodvor Donje Dubrave koji je bio osiguran Andrijinim križem. Ovo sada puno je bolje rješenje. — istaknuo je Božičević.

Općepoznata je činjenica kako u Hrvatskoj nedostaje radnika, no do sada se taj problem malo spominjao kada se govorilo o željeznici. Sigurno je kako će on u sljedećih nekoliko godina itekako doći do izražaja. Prilikom obilaska kolodvora Gornje Dubrave na praksi je bilo pet učenika ogulinske Obrtničke i tehničke škole – odjela za prometnike.

— Ovo je posljednja generacija prometnika koju školujemo u Ogulinu. Odjel se zatvara. Učenici se na željeznici nisu uspijevali zaposliti, a i interesi učenika se mijenjaju. — rekao je Božičević.

Oživljavanjem gospodarstva smanjen je broj nezaposlenih u ogulinskome kraju. Dopunsku zaradu ljudi ostvaruju u poljoprivredi i u novije vrijeme u turizmu. Željeznica već dulje ne zapošljava radnike u izvršnoj službi, a kada bi se, kao donekadno, isplaćivale otpremnine, broj radnika dodatno bi se smanjio:

— Od nas 23, već sada šest radnika ispunjava uvjete za odlazak u punu mirovinu, odnosno imaju 60 godina života i 40 godina radnog staža, no svi čekaju hoće li



Anton Božičević

se isplaćivati otpremnine. U idućim će se godinama ta situacija dodatno zakomplikirati. — rekao je Božičević na kraju razgovora.



Prometnik Nebojša Mirić, učenici 4. c razreda Obrtničke i tehničke škole Ogulin Natalija Rendulić, Luka Kasunić i Ivan Katić i šef kolodvora Anton Božičević

POTPISAN SPORAZUM O INTEGRIRANOM PRIJEVOZU

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U sjedištu Međimurske županije 21. veljače 2019. potpisan je Sporazum o dugogodišnjem partnerskom odnosu u razvoju željezničkog prometa i integriranog prijevoza putnika na području Koprivničko-križevačke, Međimurske i Varaždinske županije – regije sjeverne Hrvatske.

Sporazum su potpisali župan Međimurske županije Matija Posavec, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i član Uprave HŽPP-a Damir Rubčić te zamjenik župana Koprivničko-križevačke županije Darko Sobota i zamjenik župana Varaždinske županije Robert Vugrin, a na potpisivanju bila je nazočna i državna tajnica za promet dr. sc. Nikolina Brnjac sa suradnicima.

Sjever Hrvatske prednjači u mnogo toga, pogotovo u promišljanju prometa. Međimurska, Varaždinska i Koprivničko-križevačka županija prve u Hrvatskoj imaju Masterplan o integriranom prijevozu putnika, prve imaju strategiju održive mobilnosti, što znači da dugoročno promišljaju promet, a to je jedini način na koji se mogu riješiti negativni učinci. Automobilski prijevoz, osim izravnih troškova, ima i dodatni trošak od eura po kilometru za svakoga od nas. Proteklih pet godina bilježimo pad broja putnika u javnome prijevozu za 10 do 11 posto, dok na području EU-a usluga javnog prijevoza raste za 12 posto. Mali broj linija, neučinkovit sustav i zastarjeli vozni park veliki su problem željezničkog i autobusnog sustava te je potrebna transformacija cjelokupnog sustava koja će zaživjeti jedino ako krenemo promišljati promet tako kako ga promišljaju ove tri županije. Ulazimo u razdoblje u kojemu će se više nego ikada ulagati u željezničku infrastrukturu i razvoj željezničkog prometa te mi je drago što će upravo Međimurska, Varaždinska i Koprivničko-križevačka županija biti predvodnice integriranog prijevoza u Hrvatskoj na



Potpisivanje Sporazuma između predstavnika HŽPP-a na čelu s predsjednikom

korist naših građana i gospodarstva. – Integrirani prijevoz putnika kao dominantna organizacijska struktura u sustavu jav-



Nikolina Brnjac i Matija Posavec



Željkom Ukićem i predstavniku lokalne zajednice

drago da smo kao HŽPP u suradnji s resornim ministarstvom uveli integrirani prijevoz u Zagrebu, Rijeci, Osijeku i Splitu gdje smo se u cijelosti povezali s javnim prijevoznicima, uz jedinstvenu kartu koja vrijedi za vlak, autobus i tramvaj. I na području ove regije predstoji nam razdoblje intenzivne suradnje i neposrednog rada s lokalnom zajednicom tako da isto kao u ova četiri spomenuta grada pokušamo povezati integrirani prijevoz s autobusnim prijevozom da pokušamo što veći opseg automobilske prijevoza skrenuti na javni prijevoz – istaknuo je Ukić.

Župan Međimurske županije Matija Posavec istaknuo je to kako je pitanje prometa za sjever Hrvatske vrlo važna tema:

Ovim sporazumom stvaramo zakonodavne, organizacijske i infrastrukturne okvire kako bismo integrirali putnički prijevoz, povezali cestovni i željeznički promet te u konačnici osigurali kvalitetan prijevoz za učenike, studente i putnike koji svakodnevno koriste te vrste prijevoza. Prva pruga i željeznička postaja izgrađeni su upravo u Međimurju, u Kotoribi te zbog tradicije imamo i dodatnu obvezu unapređenja prometnog sustava u našoj župa-

niji. No ako govorimo o integriranome prijevozu, ne možemo funkcionirati isključivo na razini županije, već se moramo povezati te mi je drago što smo našli zajednički interes s Varaždinskom i Koprivničko-križevačkom županijom, uz podršku Ministarstva mora, prometa i infrastrukture s kojim pregovaramo o daljnjim projektima. Zalažemo se za izgradnju brze pruge prema Zagrebu, elektrifikaciju pruga, uspostavu međunarodnog prijevoza, a slijedi nam potpisivanje ugovora za radove na čvorištu autoceste kod Goričana kako bismo spojili stari i novi granični prijelaz.

Župan Posavec dodao je to kako će velik broj planova biti ugrađen u operativne planove europskih fondova u sljedeće dvije godine, a sljedeći korak u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom jest ugovaranje pogodnosti za učenike i studente.

Zamjenik župana Koprivničko-križevačke županije Darko Sobota i zamjenik župana Varaždinske županije Robert Vugrin složili su se s time da je potrebno što prije krenuti u organizaciju održivog sustava IPP-a, koji je potrebno implementirati u postojeći prometni sustav sinergijom svih dionika.

noga putničkog prijevoza donijet će mnoge prednosti putnicima. Putnici će koristiti jedinstvenu zajedničku kartu željezničkog i autobusnog prijevoznika uz usklađene vozne redove te povećanje prometne ponude, pristupačnosti javnog prijevoza, turističkog potencijala područja obuhvaćenog IPP-om, transparentnosti suradnje svih dionika i povećanja sigurnosti u prometu.

Na području ovih triju županija prevozi se oko dva milijuna putnika na godinu te je zbog tih putnika važno poboljšati funkcionalnost prijevoza. Bitno je nastojati poboljšati javni prijevoz udruživanjem više prijevoznika, uvođenjem jedinstvene zajedničke karte, usklađivanjem vozničkih redova i time doprinijeti puno većoj mobilnosti stanovništva, puno većoj kvaliteti i funkcionalnosti prijevoza. Izuzetno mi je



Potpisnici Sporazuma s Nikolinom Brnjac

POTPISAN DESETOGODIŠNJI UGOVOR O JAVNIM USLUGAMA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj potpisan je 21. prosinca 2018. godine. Tim ugovorom omogućen je kontinuitet pružanja usluga željezničkog prijevoza do 2028. godine.

Ugovor u sjedištu HŽ Putničkog prijevoza potpisali su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković i predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić u nazočnosti ministra financija Zdravka Marića i državne tajnice za promet Nikoline Brnjac.

Na temelju potpisanog Ugovora HŽ Putnički prijevoz će uslugu javnoga željezničkog prijevoza pružati od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2028. godine, a kroz desetogodišnje razdoblje ukupno će za tu uslugu biti osigurano 4.620.000.000 kuna iz državnog proračuna.

Radi se o Ugovoru koji je usklađen s EU-ovim uredbama o otvaranju tržišta za usluge domaćega željezničkog prijevoza putnika koje dopuštaju izravno ugovaranje usluge s nacionalnim prijevoznikom. Zato je tim višegodišnjim Ugovorom Vlada RH HŽPP-u omogućila dugoročno planiranje javnog prijevoza, ali i investicija koje su neophodne kao što su obnova voznog parka i dodatna ulaganja u informatizaciju prodajnog sustava.

Ovaj ugovor daje nam »vjetar u leđa« i obvezu da se putnički prijevoz modernizira nabavom novih vlakova. Promatrajući željeznički sustav u cjelini, on u Hrvatskoj još uvijek nije na onoj razini na kojoj bi trebao biti i toga smo svjesni. Ova Vlada nastojat će u najkraćem mogućem roku odrediti dugoročne ciljeve koje trebamo postići kako bismo unaprijedili željeznički sustav. – istaknuo je uoči potpisivanja Ugovora ministar Butković te se osvrnuo na projekte u infrastrukturi, istaknuvši to kako se nikada nije gradilo toliko koliko se gradi sada te da je najveći investicijski ci-



klus u prometu vezan uz željeznicu.

Moramo krenuti u modernizaciju voznog parka jer vlakovi koji danas voze u Hrvatskoj ne udovoljavaju očekivanjima putnika. Zato smo kao Ministarstvo pokrenuli velik projekt, vrijedan milijardu i 200 milijuna kuna, kojim ćemo nabaviti 21 novi vlak putem EU-ovih fondova. – dodao je ministar.

Naime, HŽ Putnički prijevoz pruža uslugu željezničkog prijevoza na 35 relacija, a u voznome redu 2018/19. vozi 796 vlakova, od čega njih 60 u međunarodnome i 736 u unutarnjemu prijevozu. Vozni park HŽPP-a u prosjeku je stariji od 40 godina i zato je

nabava novih vlakova neophodna te jedan od strateških ciljeva tog društva u nadolazećem razdoblju. Upravo će im višegodišnji Ugovor osigurati stabilnost poslovanja i u procesu nabave novih vlakova.

Uz potporu Ministarstva financija vezanu uz ulaganja u željeznički sektor moramo nastaviti restrukturirati željeznički sektor, a u suradnji sa Svjetskom bankom tijekom 2019. očekujemo definiranje Pisma sektorske politike. – rekao je ministar Butković.

Na intenzivnu suradnju dvaju ministarstva u području cestovnog i željezničkog sektora osvrnuo se i ministar financija



Ministar Oleg Butković i predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić potpisuju ugovor

Zdravko Marić:

Nadam se da će ovaj ugovor biti poticaj da se stvari počnu unaprjeđivati i popravljati jer željeznice mogu napraviti puno više od ovoga što trenutačno znače za sam sustav i širi gospodarski značaj. Zato zahvaljujem svima koji su sudjelovali na pripremi ovog vrijednog ugovora te se nadam da ćemo iduće godine i željeznički sustav staviti u fokus u pozitivnome smislu.

Zadovoljstvo potpisivanjem Ugovora iskazao je i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, koji je zahvalio Vladi na donošenju odluke o zaključivanju više-

godišnjeg ugovora o javnim uslugama.

Iza pripreme ovog ugovora stoji ustrajan rad i mnogo analiza i sretni smo što smo potpisali ovaj ugovor jer on građanima RH osigurava kontinuirano pružanje usluge željezničkog prijevoza. Uz to, on određuje strateški razvoj željezničkog sustava, predstavlja dugoročno osiguranje javne usluge, osobito za slabije razvijena područja, te omogućava nabavu novih vlakova putem EU-ovih fondova te nastavak provedbe ugovora potpisanog s Končarom. – rekao je Ukić, pojašnjavajući da je ovo jedna od mjera kojom se građanima želi pružiti učinkovit, brz i kvalitetniji javni prijevoz vlakom.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i HŽ Putnički prijevoz rade na pripremi 1,2 milijarde kuna vrijednog Projekta nabave novih vlakova iz europskih fondova. Projekt će biti prijavljen Europskoj komisiji pa se Odluka o financiranju i potpisivanje Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava očekuju u drugome kvartalu 2019. godine. U sklopu tog projekta bit će nabavljen 21 novi vlak za gradsko-prigradski i regionalni prijevoz.



Ministri Butković i Marić, državna tajnica Nikolina Brnjac i Diana Lukšić (MMPI)

POVOLJNIJI PRIJEVOZ STUDENTIMA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



Predstavnici HŽPP-a i Osječko-baranjske županije

Ugovorom o sufinanciranju troškova javnog prijevoza vlakom redovitih studenata s prebivalištem na području Osječko-baranjske županije, koji je potpisan 30. siječnja 2019., osigurava se povoljniji prijevoz redovitih studenata na studij u bilo koje odredište na području Županije.

Ugovor kojim Županija sufinancira 25 posto iznosa mjesečne studentske karte potpisali su župan Ivan Anušić, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić te članovi Uprave HŽ Putničkog prijevoza Mladen Lugarić i Damir Rubčić. Potpisivanju je bio nazočan i Milan Maksimović, šef Regionalne jedinice Vinkovci HŽPP-a.

Tom prilikom župan Anušić izjavio je:

„Danas potpisujemo zajednički sporazum kojim ćemo svim našim studentima omogućiti povoljnije putovanje vlakom. Za ovaj projekt u županijskome proračunu osigurali smo 300.000,00 kuna, a provodit će se od 1. veljače. Korištenjem vlaka kao prijevoznog sredstva potaknut ćemo ne samo revitalizaciju željezničkog prometa, već i revitalizaciju svih prometnih

pravaca u našoj županiji koji se koriste i koji će se koristiti kroz ovaj sporazum, čime ćemo biti dostupniji našim korisnicima, u ovome slučaju studentima.

Željko Ukić izrazio je zadovoljstvo nastavkom uspješne suradnje:

„Ponajprije želim zahvaliti županu Anušiću i Osječko-baranjskoj županiji na suradnji koja je počela još krajem kolovoza prošle godine kada smo zaključili sporazum o unaprjeđenju željezničkog prometa i integriranog prijevoza putnika na području OBŽ-a. Taj sporazum rezultirao je potpisivanjem današnjeg ugovora kojim ćemo osigurati povoljniji prijevoz studenata Osječko-baranjske županije. HŽPP uveo je dodatni broj linija kako bi osigurao veću mobilnost i veću kvalitetu usluge, a sigurni smo i da će ovaj ugovor pružanjem mogućnosti povoljnijeg putovanja donijeti određene koristi građanima i obiteljima iz ove županije. Zadaća je HŽPP-a kao nacionalnog prijevoznika da na području OBŽ-a osigura što kvalitetniju uslugu, što učestallji prijevoz te bolja prijevozna sredstva. Ovo je šesta županija koja je potpisala ugovor o sufinanciranju prijevoza studenata. Fokus nam je na studentima i nada-

mo se da će i ostale županije s kojima razgovaramo prihvatiti ovaj model. Namjera nam je osigurati mlađoj populaciji povoljniji i kvalitetniji prijevoz kako bi se školovali i u konačnici ostali živjeti i raditi na području Županije.

Pročelnica Upravnog odjela za gospodarstvo Ivana Katavić-Milardović dodala je to da se razmatra mogućnost proširenja projekta, odnosno, ovisno o interesu studenata i raspoloživim sredstvima, odlučit će se o mogućnosti da se subvencija prijevoza odobri svim studentima s područja OBŽ-a, neovisno o tome u kojemu mjestu studiraju.

Nakon što su potpisani Sporazum o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju integriranog prijevoza putnika na području Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije te Ugovor o poticanju integriranog prijevoza putnika primjenom zajedničke opće, studentske, umirovljeničke i učeničke pretplatne karte HŽPP – GPP Osijek u kolovozu 2018. godine, Osječko-baranjska županija u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom potpisivanjem i ovoga ugovora pridonosi revitalizaciji željezničkog prometa i povećanju mobilnosti stanovništva na području Županije.

SVEČANA PRIMOPREDAJA MANEVARSKE LOKOMOTIVE

PIŠE: HŽ Cargo
FOTO: Tomo Domika

Dana 22. veljače 2019. u Slavonском Brodu održana je svečana primopredaja manevarske lokomotive između OV – Održavanja vagona d.o.o. i HŽ Carga d.o.o., a u cilju modernizacije voznog parka nacionalnog prijevoznika HŽ Carga.

Manevarska lokomotiva bila je na reparaciji i prva je lokomotiva koja nosi promotivni hrvatski dizajn, prepoznatljive crveno-bijele kvadratiće.

Goran Zec, direktor pogona OV - Održavanja vagona SlavonSKI Brod i izvršni direktor za tehniku, u svojem govoru objasnio proces fuzije tvrtki unutar željezničkog sektora HŽ Carga:

Početkom godine RPV i RŽV pripojeni su trgovačkome društvu OV – Održavanje vagona d.o.o, a taj model pripajanja društava usmjeren je ka ostvarivanju što većih i znatnijih sinergijskih učinaka (tržišnih, operativnih i financijskih) nakon pripajanja te većoj učinkovitosti poslovanja. S tako uređenim sustavom OV – Održavanje vagona nastavlja s radom te nakon reparacije predaje prvu manevarsku lokomotivu 2132-304. Reparacija je trajala tri mjeseca i ovo je prva od pet lokomotiva koje će nakon reparacije popraviti i modernizirati vozni park HŽ Carga.

Gordan Žurga, Uprava-direktor HŽ Carga, rekao je:

Odluka o investicijskome ulaganju donesena je krajem prošle godine i podrazumijeva ukupnu investiciju od 4,1 mil. kn bez PDV-a za dvije lokomotive. Sav novac koji se ulaže u tehnološki razvoj tvrtke, u napredak kroz ulaganja u novi vozni park osiguran je prodajom odnosno kasacijom staroga voznog parka, tzv. mrtve imovine, koja je 25 godina stajala neiskorištena kao staro željezo na imovini HŽ Carga.



Manevarska lokomotiva prilikom izlaska iz hale



Svečano potpisivanje primopredajnog zapisnika između predsjednika Uprave OV-a Borisa Gopca i Uprave-direktora HŽ Carga Gordana Žurge

Prema planu, sljedeća lokomotiva trebala bi izići u travnju ove godine, a popravci ostalih lokomotiva uskladit će se s kontinuitetom radova koji će uključivati i modernizaciju vagona. Modernizaciju ukupno 1589 vagona planiramo provesti do kraja 2020. sredstvima Svjetske banke.

U svojem poslovanju HŽ Cargo poduzi-

ma sve aktivnosti usmjerene prema jačanju strateškog partnerstva s korisnicima, lukama, logističarima, otpremnicima i nacionalnim željezničkim prijevoznicima u okruženju. Također je vrlo važno provesti informatizaciju radnih procesa te usvojiti nova znanja i tehnologije, čime bi se HŽ Cargo modernizirao kao kvalitetan tržišni logističar s cjelovitom uslugom.

MAKETA U SLUŽBI IZOBRAZBE STUDENATA

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

Zavod za željeznički promet na Fakultetu prometnih znanosti Sveučilišta Zagreb u Laboratoriju za sigurnost željezničkog prometa 14. veljače 2019. organizirao je promociju edukativne »Željezničke makete« koja će se koristiti u izobrazbi studenata željezničkog smjera studija Promet.

Svečanost je započela pozdravnim govorima dekana Fakulteta prometnih znanosti Tomislava Josipa Mlinarića, predstojnika Zavoda za željeznički promet Mladena Nikšića i voditelja Laboratorija za sigurnost željezničkog prometa Ivica Ljubaja i Denisa Šipuća.

Robert Šlais, autor postava, održao je prezentaciju na kojoj je uzvanike upoznao s načinom izrade, simulacijama i prilagođavanjem makete zahtjevima signalnih pojmova koji se koriste u sustavu hrvatskih željeznica.

Željeznička je maketa veličine 3 x 7,5 m, a sastoji se od oko 120 m kolosiječne mreže, 104 pokazivača signalnih znakova, 65 skretnica, dva željezničko-cestovna prijelaza te četiriju službenih mjesta i jednog mjesta za nadzor i kontrolu. Vozni park makete obuhvaća 11 modela željezničkih vučnih vozila i više od 50 vučenih vozila. Njome se računalno upravlja uz pomoć programskog paketa iTrain.

Da bi maketa zadovoljila potrebe izobrazbe elektroničar i dugogodišnji željeznički modelar Robert Šlais morao je osmisliti složena i zadana tehnička rješenja koja će studentima vjerodostojno simulirati prometne situacije s kojima će se potencijalno susretati u željezničkome sustavu. Zbog velikog broja zainteresiranih funkcioniranje sustava upravljanja osim na monitorima i maketi bilo je prezentirano na videozidu kako bi uz pojašnjenja voditelja laboratorija i autora zainteresirani mogli pratiti sve mogućnosti, događanja i zadane simulacije na maketi.



Prezentacija Roberta Šlaisa, autora makete

Tako je za potrebe makete Šlais u 3D printu izradio signalne diode i ugradio SMD 0603 LED diode koje su spojene lakiranim crnim žicama promjera 0,15 mm. Ovisno u vrsti signala, kroz stup signala prolazi do osam žica koje se konektorom vežu na dekoder.

Svaki signal ima svoj dekoder iz vlastitog razvoja. U Microchipovu mikroprocesoru jest program za prikaz točno određenog signalnog stanja. Moguće je prikazati maksimalno 32 različita prikaza signala. Za sada je baza programskog upravljanja pod režimom DB-ove uprave.

Softver ne poznaje APB, ponavljače pred-signala, granične signale i grupne izlazne signale te je prilagodba izvedena kombinacijom elektronike i napredne logike programskog upravljanja softverom.

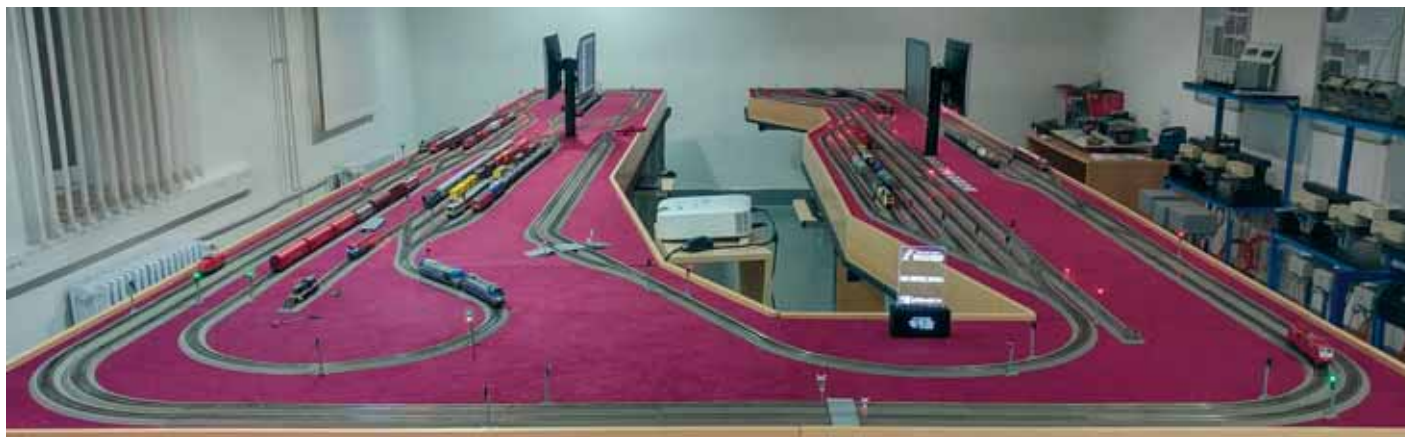
Osim svjetlosne signalizacije željezničko-cestovni prijelazi imaju i zvučnu signalizaciju, a snimka pravog prijelaza u digitalnome formatu pohranjena je u mikroprocesoru.

Polubranici se spuštaju i dižu servomehanizmom, ugrađeno je i sedam elektroot-

kapčalica za potrebe simulacija sortiranja vagona na kolegiju na kojemu se obrađuje Futnerova metoda. Detekcija i sustav zauzeća te praćenje na monitorima također su proizvod vlastitog razvoja.

Izrađeno je i posebno sučelje između RS485 i računala. Na taj način odvojene su vožnja i detekcija zauzeća, što ih čini neovisnima i znatno ubrzava komunikaciju detekcije. Koristi se Pro verzija u mrežnom načinu rada pet računala pod Win 10 s dva sučelja na dva COM priključka. Podatak da u osam mjeseci apliciranja raznih scenarija, pisanja ruta i obuke voditelja laboratorija i asistenata nije bilo nepredviđenih događaja zbog bilo kojeg dijela elektronike ukazuje na pouzdanost didaktičke makete. Uz pojašnjenje ostalih inovacija i tehnikacija pred kraj promocije obrađivali su se razlozi za primjenu digitalnog i RS485 sučelja.

Na maketi su ukupno 1194 elementa na koje treba nešto spojiti i pet operatora koji bi njima trebali upravljati. Uz grubu pretpostavku da bi svaka konekcija bila duga

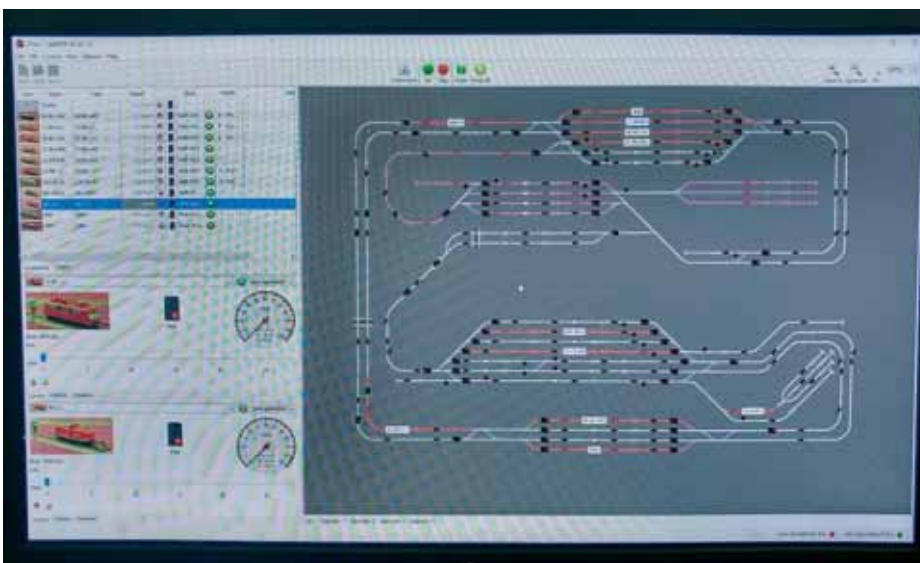


oko 15 m, žice bi ukupno bile duge oko 179 100 m, odnosno 179 km, kada bi se maketa izrađivala analogno.

Laboratorij u kojemu se nalazi maketa bio je premali za sve zainteresirane. Znakovito je to da su na promociji bili prisutni predstavnici gotovo svih željezničkih prijevoznčkih tvrtki koje voze na prugama HŽ Infrastrukture. Dragutin Staničić je iz svoje kolekcije modela postavio tipične sastave vlakova svakog od prijevoznika.

Nesumnjivo je to za Roberta Šlaisa i suradnike bio velik izazov i uspjeh, profesionalni, ali i modelarski, spoj velikih i malih vlakova, i to u godini kada se obilježava pola stoljeća organiziranoga željezničkog modelarstva i maketarstva nakon niza uspješnih izložbi u inozemstvu i Hrvatskoj.

Željeznički promet složeni je dinamički sustav koji je nastavnim planom i programom potrebno prikazati u teorijskome i praktičnome okružju studentima željezničkog smjera studija Promet. Edukativna maketa studentima će sigurno pomoći tijekom studiranja jer vizualizira organizacijske, tehnološke, tehničke i sigurnosne značajke željezničkoga prometnog sustava. Ugrađeni sustav omogućuje daljnje prilagodbe u skladu s nastavnim potrebama na fakultetu.



Upravljanje i praćenje prometa na jednom od monitora makete

NOVE TRIBINE ZA PROMOCIJU ŽELJEZNICE



Savez za željeznicu

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

Članovi Skupštine Saveza za željeznicu ocijenili su da je, unatoč poteškoćama, Savez uspio održati zadovoljavajuću razinu aktivnosti na promociji željeznice i održati vidljivim rad Udruge kroz tri organizirane tribine, objavom članaka na mrežnoj stranici i društvenim mrežama te drugim popratnim aktivnostima.

Rečeno je to na redovitoj Godišnjoj skupštini Saveza za željeznicu, održanoj krajem siječnja 2019. u sjedištu jedne od svojih članica, tvrtke ALTPRO u zagrebačkoj Odri. Promjene u članstvu Udruge kao i promjene u sastavu samog Posloводства odrazile su se na nešto smanjeni broj aktivnosti koje je Savez za željeznicu provo-

dio u 2018. godini. Između dviju godišnjih skupština iz redovitog članstva Saveza za željeznicu izišli su HŽ Infrastruktura, HŽ Cargo i Udruga željezničara slikara »Plavo svjetlo«. Istodobno se u Savez učlanilo pet novih članica: Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, teretni prijevoznici Rail Cargo Carrier Hrvatska i Rail&Sea, tvrtka kći HŽPP-a Tehnički servisi željezničkih vozila te Varaždinska županija. Savez početkom 2019. ima 18 redovitih članica i desetak podupirućih.

Prošle godine, među ostalim, Savez je organizirao, ili bio partner u njihovoj organizaciji, tri konferencije. Uz suorganizatore HUP i HGK Savez je u svibnju 2018. organizirao konferenciju na temu restrukturiranja željezničkog sektora u Hrvatskoj

pod nazivom »Kakvu željeznicu želimo?«. Druga konferencija održana je u Hrvatskom saboru u lipnju 2018. pod nazivom »Potpora Europske unije za razvoj željezničkog prometa u Hrvatskoj: trenutne mogućnosti i buduće perspektive«, i to u suorganizaciji s Hrvatskim saborom i Udruženjem europske željezničke industrije (UNIFE). Krajem studenoga održana je i treća konferencija pod nazivom »Integrirani prijevoz putnika u funkciji održive mobilnosti«, toga puta u suradnji s HŽPP-om, FPZ-om i HGK-om.

Tijekom 2019. Savez za željeznicu organizirat će dvije nove konferencije o željeznici, i to jednu na temu intermodalnog prijevoza, a drugu na temu industrije za željeznicu.



SPAS RURALNIH PRUGA

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



Francuska vlada priprema »plan bitke« za spas velikog dijela mreže sporednih pruga u toj zemlji. Do kraja ožujka trebalo bi biti izrađen izvještaj o stanju, uporabi i prognozama za gotovo 9000 km sporednih pruga UIC-ove klasifikacije od 7 do 9. Naime, budućnost tih pruga došla je u pitanje zbog izvješća iz 2018. prema kojemu se ruralnim prugama vozi samo dva posto putnika, a na njih otpada 15 posto troškova željeznice u Francuskoj.

Zadnjih godina ukinute su neke ruralne putničke željezničke linije, a nakon što je poskupjela cijena goriva, došlo je do protesta stanovnika ruralnih krajeva zbog slabe prometne povezanosti. To je ipak privuklo pozornost političara i spas ruralnih linija došao je na dnevni red.

Upravitelj infrastrukture SNCF Réseau procijenio je da će prilagođavanje svih pruga klase 7 – 9 modernim standardima koštati oko 700 milijuna eura. Vlada je najavila da očekuje da će same regije osigurati većinu sredstava za taj pothvat.

NOVI TESTNI VLAK

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



NJemačka željeznica (DB) pustila je u promet testni vlak koji nazivaju »najbržim laboratorijem na svijetu«. Testni vlak jest dizel-motorna garnitura klase 605 s četiri vagona, duga 107 metara. Može voziti maksimalnom brzinom od 200 km/h i ima osovinsko opterećenje od 15 tona. Unutrašnjost vlaka sadrži dovoljno mjesta za testnu opremu.

Prema navodima DB-a ovaj testni vlak može se prilagođavati te tako služiti za širok raspon tehnoloških ispitivanja u željezničkoj industriji, poput opažanja predmeta, prepreka i signala. Trenutačno se upotrebljava u ispitivanju mobilne 5G mreže koje provode DB i Ericsson, te će se za te potrebe na testni vlak ugraditi tri mobilne antene. 5G mreža omogućit će podatkovni prijenos sto puta brži od sadašnjih mreža, čime će znatno pridonijeti digitalizaciji željeznice.

U narednim mjesecima tim će se vlakom testirati pozicioniranje vlakova u stvarnom vremenu, izmjena podataka između vlakova, automobila i infrastrukture, primjerice željezničko-cestovnih prijelaza, kao i uporaba alternativnih goriva na pružnim vozilima s dizelskim motorima.

NOVI SHINKANSEN

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



Nakon što je u prosincu 2018. predstavila prvu lokomotivu eksperimentalne garniture ALFA-X Shinkansen, Željeznica istočnog Japana predstavila je sredinom veljače i drugu lokomotivu. Nju krasi brojne inovacije, a najuočljivija je 22 metara dug aerodinamičan nos dizajniran za smanjivanje zvučnog udara pri ulasku vlaka u tunel i prolasku kroz njega pri vrlo velikim brzinama.

ALFA-X zajednički proizvode Kawasaki Heavy Industries Ltd. (1. – 6. vagon) i Hitachi Ltd. (7. – 10. vagon), a dovršetak proizvodnje planira se u svibnju ove godine. Nakon što pruga Hokkaido Shinkansen bude dovršena (oko 2030.), prometovat će na liniji Tokio – Sapporo Shinkansen. Na toj će pruži maksimalna vozna brzina iznositi 360 km/h, ali ALFA-X testirat će se za brzinu do 400 km/h.

Unatoč tomu Japanske željeznice ne polažu najviše u brzinu novoga vlaka, nego u sustav kočenja, koji je osobito važan u slučaju potresa. ALFA-X opremljen je elektromagnetskim kočnicama i aerodinamičnim kočnicama smještenima na krovu, nazvanima »mačje uši«. »Mačje uši« pri normalnoj su vožnji u vodoravnom položaju, a podižu se u slučaju naglog kočenja. Oba vrstama kočnica može se upravljati iz centra daljinskog upravljanja.

ŠVICARSKI GLACIER EXPRESS UVEO NOVI RAZRED U PUTNIČKOME PRIJEVOZU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Početak ožujka švicarski Glacier Express u redoviti promet uvodi nove vagon s razredom Excellence class.

Glacier Express jest turistički vlak koji zajednički voze RhB (Retska željeznica, Rhätische Bahn) i MGB (Matterhorn-Gotthard-Bahn) od slavnoga mondenog skija-lišta i turističkog mjesta St. Moritz do gradića Zermatt. Glacier Express vozi metarskim željezničkim kolosijekom kroz kantone Graubünden, Uri i Valais. St. Moritz jest najelegantnije ljetovalište i zimovalište u Švicarskoj, Zermatt je poznat po pogledu na 4478 m visok Matterhorn, a Glacier Express prolazi i prugom Albula koja je na popisu UNESCO-ove baštine, kanjonom Rajne i prijevojem Oberalp.

Pružne dionice kojima vozi Glacier Express opremljene su zupčanicom. Pruga St. Moritz – Chur – Zermatt duga je 291 km, a Glacier Express često se hvali time da je najsporiji ekspresni vlak na svijetu. Naime, u voznome redu 2018./2019. vozi sedam sati i 55 minuta. Vlak je nazvan Glacier Express prema ledenjaku Rhone koji se nalazi nedaleko od kolodvora Gletsch. Vlak prolazi preko 291 mosta i kroz 91 tunel, uključujući i 14,5 km dug bazni tunel Furka. Najviša je točka prijevoj Oberalp visok 2033 m.

Vlak Glacier Express vozi od 1930. i u gotovo 90 godina tek je neznatno promijenio trasu. Naime, 1980. otvoren je bazni tunel. Do tada je Glacier Express vozio isključivo ljeti.

Da bi modernizirali ponudu Glacier Expressa, željezničke tvrtke RhB, FO i BVZ (posljednje dvije poslije su se ujedinile u novu tvrtku MGB) su 1992. od talijanskog proizvođača Breda naručile panoramske vagona. Karakteristika tih vagona jesu vrlo veliki prozori koji omogućuju neometan pogled na alpske pejzaže. Ukupno je naručeno 14 Bredinih panoramskih vagona,



od kojih je 12 još uvijek u redovitoj upotrebi. Između 2006. i 2011. tvrtke su od Stadlera kupile još 34 panoramska vagona, uključujući i šest vagonskih restorana. Ti vagoni danas čine okosnicu voznog parka Glacier Expressa.

Godine 2018. dva Stadlerova vagona preuređena su u klasu Aps, što je novi vagonski razred brendiran kao Excellence class. Karakteristika novoga vagonskog razreda jesu sjedala u rasporedu 1 + 1 koja se mogu električno namještati. Između sje-



Vagon Excellence class Glacier Expressa



Glacier Express na vijaduktu Landwasser

dala nalaze se stolovi na kojima se tijekom putovanja između Zermatta i St. Moritza poslužuje ručak u sedam sljedova. Glacier Express hvali se time da je hrana isključivo lokalnog podrijetla. Uz ručak toče se francuska vina i švicarske voćne rakije. Svako sjedalo od ukupno 20 u vagonu ima iPad sa svim informacijama o vlaku, hrani i pejzažu kroz koji se prolazi, a u vagonu je i *conciierge* koji putnicima odgovara na moguća pitanja. Na kraju vagona nalazi se bar.

Nažalost, Excellence class je vrlo skup i namijenjen je bogatim putnicima, uglavnom iz Azije. Ukupna cijena vožnje iznosi prilično nevjerojatnih 688 švicarskih franaka, u što je uključena cijena hrane i pića. Ipak, u Glacier Expressu može se uživati i za manje novca – cijena drugog razreda između St. Moritza i Zermatta iznosi 185 franaka. Excellence class svakako je nova razina udobnosti i savršene usluge, no sve to ima svoju cijenu koja je, pogotovo u Švicarskoj, vrlo visoka. Ostaje



Bar u vagonu Excellence class



Interijer vagona Excellence class Glacier Expressa

vidjeti kakva će biti ekonomska uspješnost toga novog vagonskog razreda, no s obzirom na broj turista iz vrlo bogatih zemalja koji stižu u Švicarsku, Excellence class bit će uspješan. Danas je Glacier Express vrlo popularan između njemačkim, japanskim, kineskim i

indijskim turistima. Godišnje se njime vozi oko 187 000 putnika. Svaku kompoziciju Glacier Expressa čini šest vagona: vagoni drugog razreda, restoran, vagoni prvog razreda i jedan vagon Excellence class. U redovitoj je upotrebi šest kompozicija vlaka.

U DIVLJINI MALEZIJE

PIŠE: Ivana Bijelić

FOTO: Ivana Bijelić

U Maleziju stigli smo s jednim ciljem, posjetiti Taman Negara, najstariju džunglu na svijetu.

S tajlandskih plaža doputovali smo u vruću gradsku vrevu Kuala Lumpura. Smješteni u dijelu zvan Chinatown, bili smo okruženi šarenim štandovima prepunih odjeće lažnih robnih marki, a bilo je i ukusne azijske hrane kojoj nismo mogli odoljeti.

Kuala Lumpur glavni je grad Malezije, ujedno moderan i tradicionalan grad. Čine ga visoke moderne zgrade, ali i mnoštvo budističkih hramova. Prepun je turista i doseljenika te je grad s više od sedam milijuna stanovnika.

Najbolji način da razgledate grad i osjetite kako diše jest da hodate njime. Promet u gradu je nepodnošljiv, a tomu treba pridodati i nepostojanje zebri na ulicama koje bi omogućile siguran prelazak preko ceste. Na kraju smo uočili to da zebre ipak postoje, ali samo u modernim dijelovima grada.

Sasvim slučajno našli smo se u dijelu grada koji je izgledao kao veliki park. Drveće velikim listovima, majmuni koji trčkaraju, mnoštvo leptira koji slijeću na prolaznike, a između drveća naziru se velike moderne zgrade Kuala Lumpura. Bila je to džungla usred grada.

Čekali smo večer kako bismo vidjeli Petronas Twin Tower, dva nebodera blizanca koja su među najvišim zgradama na svijetu. Pogled na njih bio je zapanjujući. Mogla sam osjetiti moć blještavih blizanaca.

Sljedećeg dana razgledali smo samo Batu Caves. Riječ je o ogromnoj špilji unutar koje se nalazi budistički hram koji se tada još uvijek gradio. Da bi se ušlo u špilju, prvo se treba uspeti po 272 stube, a uzduž stupa hrpa malih majmuna u potrazi je za hranom od turista. Ti majmuni jedu sve, od banana preko grickalica do običnih



Petronas Tower, Kuala Lumpur

čokoladica. Kraj špilje nalazi se kip velikog Bude koji je veći od 40 m. Taj masivni, pozlaćeni kip Bude izaziva veliku pozornost te je pokraj njega gotovo nemoguće fotografirati se a da nisi okružen sa stotinu ljudi.

Dva nezaboravna dana proveli smo i u džungli staroj 130 milijuna godina. Avanturu smo započeli u brodiću koji nas je prevezao do našeg smještaja. Vožnja po širokoj rijeci zemljane boje trajala je tri sata. Bili smo okruženi gustom šumom. Čuli su se čudnovati zvukovi ptica, a naišli smo i na bizone koji su odmarali u vodi, iz vode im je virila jedino glava s ogromnim rogovima.

Bilo je sušno razdoblje pa se i razina vodostaja rijeke smanjila. Prijetila je opasnost da će brod zaglaviti za dno, što se i dogodilo, i to dvaput. Jedino rješenje bilo je da svi uskočimo u rijeku i guramo brod dok ga ne oslobodimo. Kada si u divljini, radiš divlje stvari.

Po dolasku smjestili smo se i večerali, a potom smo otišli u noćnu šetnju Taman Negarom. Imali smo zabavnog vodiča koji



Buda, Batu Caves

je jezive prizore džungle znao prikriti dobrom šalom. Komarci su bili posvuda. Iako je bila noć, osjećali smo se kao da je

vani stotinu stupnjeva.

Osim svjetlosti koju je stvaralo nekoliko baterijskih svjetiljaka, oko nas je sve bilo u mraku te smo osjećali još veće strahopoštovanje prema tome gustome šumskom labirintu.

Na visokome drveću vidjeli smo zmiје neonsko zelene boje. Pauci su svih vrsta, ali i veličina. Gigantski su mravi posvuda te smo morali paziti na to da ne dođu u dodir s kožom. Škorpioni su svijetlili u mraku, a vidjeli smo i razne druge životinje. Nakon noćne šetnje vratili smo se u sobu, u kojoj nas je za laku noć svojim dolaskom »počastio« ogroman žohar, kako to inače biva u Aziji.

Sljedeći dan bio je pun aktivnosti. Prvu polovinu dana proveli smo planinareći po džungli. Hodali smo satima, penjali se po blatnim stazama, a uz sve to vrućina je bila nepodnošljiva kao i osjećaj 100-postone vlage u zraku. »Bili smo u kompletnoj vodi« te je odjeća na nama bila mokra. Za kraj hodali smo po visokim mostovima izrađenima od užeta i dasaka koji su bili viši i od 40 m. Trebali smo prijeći preko sedam mostova. Najvažnija stvar dok hodate po mostu jest ta da ne gledate dolje. Prijateljica je upravo to napravila pa joj je prelaženje preko ostalih mostova bilo poprilično traumatično iskustvo.

Kratko smo se odmorili uz ručak, presvukli se te nastavili dalje. Uslijedila je luda vožnja po rijeci. Vodič nas je vozio te je iz zabave vozio brzo, zakretao i ljuljao čamac, a mi smo ponovno bili kompletno mokri. Ali bilo je zabavno. Tako mokri otišli smo na drugi kraj džungle gdje smo posjetili pleme koje živi u džungli, blizu obale rijeke. Razveselili smo ih paketima hrane, a one mlađe slatkišima. Članovi plemena žive u kućicama od trstike i okruženi drvećem banana i ostalih biljaka. Naučili su nas kako zapaliti vatru trljanjem štapića i s malo suhe trave. Čuli smo razne priče o njihovim životima. Posebno me se dojmilo to da tijelo pokojnika iz ple-



Vožnja na rijeci



Most u džungli Taman Negara

mena zamataju i objese o drvo, a potom svi ostali iz plemena sele u drugi dio džungle. Sele se jer vjeruju da ostanak na mjestu na kojemu je neka osoba umrla



Kućica u kojoj živi pleme



Posjet plemenu i priprema vatre

donosi nesreću. Premda je to nama čudno, nekome je to sastavni dio života. Sljedećeg smo dana napustili džunglu. Sretna sam što sam imala čast posjetiti veličanstvenu divljinu Taman Negare. I mislite li da nam se na povratku brod nije ponovno zaglavio u rijeci? Upravo tako, zaglavio se.

VIDIMO SE I DOGODINE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Daniel Antunović

Tradicionalno »Željino sijelo« održano je u subotu 16. veljače 2019. u osječkome Studentskom centru. Kao i proteklih godina, i ove se godine tražila karta više. »Slavonske lole« zabavljale su oko 350 gostiju. Tom se prigodom prikupljao i novac za djelovanje Društva. Osječani su to prepoznali, a za uzvrat su dobili vrhunsku zabavu do kasnih noćnih sati.

Ovogodišnje »Željino sijelo« uveličali su osječko-baranjski župan Ivan Anušić i voditeljica Odjela za kulturu Grada Osijeka Danijela Kolobučar.

Tom je prigodom župan Anušić istaknuo to kako to događanje okuplja sve one koji vole slavonske običaje:

Oni koji djeluju u HKUD-u »Željezničar« izvrsno održavaju i promiču našu baštinu koja je doista bogata i prekrasna. Drago mi je što sam pozvan da svjedočim tome da je još jako mnogo ljudi, posebno mladih, željno slavonskih običaja, glazbe, domaće kuhinje i svega što u Slavoniji imamo.

Najbolji pokazatelj toga koliko ljudi vole slavonsku tradiciju jest prepuna dvorana. Nama u osječkoj gradskoj upravi jako je drago što postoji HKUD »Željezničar« koji je jedan od najboljih KUD-ova u Hrvatskoj. To društvo uči nas hrvatskoj baštini, kulturi i tradiciji. Grad je dugogodišnji partner, surađujemo, podržavamo ih u aktivnostima i želimo im još mnogo uspjeha. – istaknula je Danijela Klobučar.

Goste je pozdravio i umjetnički voditelj HKUD-a »Željezničar« Nenad Sudar:

Veseli nas i ponosni smo na to što nam dolaze svi ti ugledni gosti koji su popunili salu do posljednjeg mjesta. Publika prepoznaje našu manifestaciju kao kvalitetnu, prepoznaju našu toplinu i otvorenost.



Ovdje vlada izvrsno raspoloženje i nije nikakav problem malo se stisnuti da stanu svi koji podržavaju rad našeg društva. U Društvu u različitim sekcijama okupljamo više od 200 mladih i ovom manifestacijom namičemo novac da oni mogu i raditi u što boljim uvjetima.

Predsjednik Društva Marko Brekalo zahvalio je svima koji su kupnjom ulaznice potpomogli rad HKUD-a »Željezničar«:

Izdavanja za kulturu nisu dostatna i mi se na sve načine borimo da očuvamo Želju. Nama je sto kuna veliko kao kuća. Promoviramo našu tradicijsku kulturu diljem svijeta, bili smo istočno sve do Kine, a zadali smo si trogodišnji plan da odemo na turneju i na drugu stranu, u Ameriku. Kada to ostvarimo, a hoćemo, moći ćemo reći da smo slavonsku kulturu promovirali u cijelome svijetu.

Uz izvrsne »Slavonske lole« program su upotpunili i brojni zabavni sadržaji. Birale su se najljepše nošnje, najljepše etnokreacije, najljepši par i najljepša djevojka u narodnoj nošnji. Nije izostala ni bogata tombola. I sam umjetnički voditelj Nenad Sudar bio je ugodno iznenađen odazivom te je tom prigodom želio zahvaliti svima koji su sudjelovali u organizaciji »Željina sijela«:

Ova je manifestacija iz godine u godinu sve bolja. Dosta mi je gostiju reklo to da će doći i dogodine. Ovdje se lijepo može vidjeti koliko ljudi drže do tradicije. Iz ormara se vade stare slavonske nošnje i tako odjeveni ljudi dolaze u Studentski centar. Pomalo nas smeta što nam ne dolaze ljudi sa željeznice, a to ime nosimo gotovo stotinu godina. Nadam se da će se i to promijeniti jer ovdje se doista ima što vidjeti.

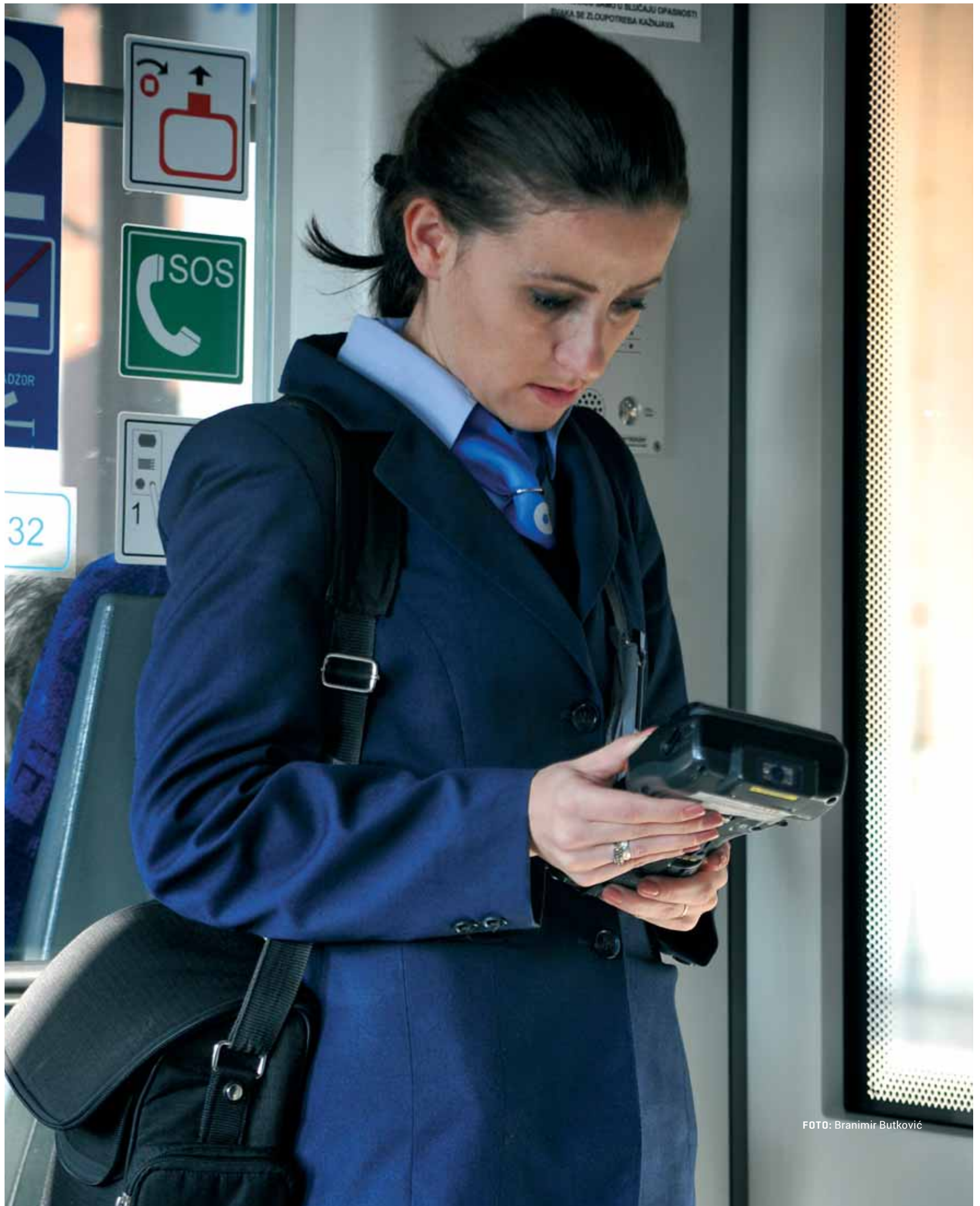


FOTO: Branimir Butković



Manevarska lokomotiva 2132-304
FOTO: Tomo Domika