

ŽELJEZNIČAR

BROJ 884 || SRPANJ 2019.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Potpisan ugovor za radove na Zagrebačkom pristaništu

4

EU FONDOVI

Deset ponuda za radove na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica

6

INTERVJU

Dobit Pružnih građevina iznosi 3,2 milijuna kuna

12



HŽ INFRASTRUKTURA



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Josip Petrić

IZDOJENO

EU FONDOVI | 4

Potpisan ugovor za radove na Zagrebačkom pristaništu

EU FONDOVI | 6

Deset ponuda za radove na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica

EU FONDOVI | 9

U srpnju na Brajdici izvedeni zahtjevni radovi

EU FONDOVI | 10

Studenti FPZ-a posjetili gradilište pruge Dugo Selo – Križevci

INTERVJU | 12

Dobit Pružnih građevina iznosi 3,2 milijuna kuna

OBLJETNICA | 18

Deseta godišnjica željezničke nesreće u Rudinama

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: Branimir Butković

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 srpnju je HŽ Infrastruktura potpisala ugovor za izvođenje radova na projektu »Unapređenje infrastrukture u luci Rijeka – kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište«, koji provodi u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka. Ukupna vrijednost projekta iznosi 32 milijuna eura, a s 85 posto sredstava sufinancira se iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF). HŽ Infrastruktura i Lučka uprava Rijeka potpisale su ugovor za radove s tvrtkom SŽ – Željezniško gradbeno podjetje Ljubljana d.d.

Nastavak je to uspješne suradnje HŽ Infrastrukture s Lučkom upravom Rijeka te niza projekata sufinanciranih europskim sredstvima na hrvatskome dijelu Mediteranskoga koridora koji će podići razinu konkurentnosti željeznice u odnosu na ostale vrste prometa.

Na tome tragu dobra je i vijest koja je stigla u drugoj polovini srpnja. Naime, otvorene su ponude pristigle u sklopu otvorenoga postupka javne nabave za izvođenje radova na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«, ukupne duljine 42,6 kilometara.

Za radove na do sada najvećemu infrastrukturnom željezničkom projektu u novijoj povijesti Republike Hrvatske, vrijednosti investicije od 297 milijuna eura, koju s 85 posto sredstava sufinancira Europska unija iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), pristiglo je deset ponuda.


U ovom broju našega lista, osim o velikim željezničkim infrastrukturnim projektima, pisali smo i o brojnim drugim temama, a jedna od njih je i intervju s čelnim čovjekom Pružnih građevina Perom Semrenom, koji nam je otkrio kakva je situacija i s kojim se sve izazovima susreće tvrtka koja je godinama bila sinonim za građevinske radove na željezničkoj infrastrukturi.

glavni urednik lista "Željeznica"
 Ivan Kartelo



POTPISAN UGOVOR ZA RADOVE NA ZAGREBAČKOM PRISTANIŠTU

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Korporativne komunikacije

 Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – Zagreb Deep Sea kontejnerski terminal

U četvrtak 4. srpnja 2019. HŽ Infrastruktura potpisala je ugovor za izvođenje radova na projektu »Unaprjeđenje infrastrukture u luci Rijeka – kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište«, koji provodi u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka. Ukupna vrijednost projekta iznosi 32 milijuna eura, a s 85 posto sredstava sufinancira se iz Instrumenta za povezivanje Europe (Connecting Europe Facility – CEF).

HŽ Infrastruktura i Lučka uprava Rijeka potpisale su ugovor za radove s tvrtkom SŽ – Železniško gradbeno podjetje Ljubljana d.d.

Riječ je o opsežnome zahvatu koji će se izvoditi u tri etape, a u sklopu kojega će se izvoditi:

- rekonstrukcija teretnog dijela željezničkog kolodvora Rijeka, koja obuhvaća rekonstrukciju i produljenje 12 kolosijeka i izvlačnjaka, izradu kabelaške kanalizacije te ugradnju telekomunikacijskih kabela, kabela napajanja i rasvjete, radove na kontaktnoj mreži te radove na donjemu ustroju u cilju poboljšanja nosivosti i odvodnje podloge (investitor HŽ Infrastruktura)

- izrada priključka kolosiječnih postrojenja i izgradnja kabelaške kanalizacije u području spoja rekonstruiranih kolosijeka teretnog kolodvora Rijeka i terminala na postojeće stanje (investitor Lučka uprava Rijeka)

- izgradnja četiriju kolosijeka duljine 400 m na novome dijelu kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu te dvaju kolosijeka za portalne dizalice (investitor Lučka uprava Rijeka). Radovi će se izvoditi dvije godine, a uvođenje u rad očekuje se krajem srpnja.

Povodom svečanog potpisivanja ugovora u Mramornoj dvorani Guvernerove palače



Potpisivanje ugovora za radove

u Rijeci ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković rekao je to kako su u Hrvatskoj u tijeku ulaganja u prometni sektor vrijedna 20 milijardi kuna, istaknuvši da je većina tih projekata sufinancirana bespovratnim europskim sredstvima.

— Potpisivanje ovog ugovora nastavak je

uspješne suradnje Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture, ne samo na Zagrebačkome pristaništu, već i na Brajdici te drugim projektima. Obje tvrtke su u državnome vlasništvu i pokazale su se kao uspješni partneri. — rekao je Butković, istaknuvši kako su riječki prometni pravac i riječka luka među najvećim i najvažnijim



Oleg Butković



Ivan Kršić

infrastrukturnim projektima te da je cilj udio tereta koji je u luci Rijeka svakim danom sve veći prebaciti s cestovnog na željeznički promet.

Svečanosti su prisustvovali i zamjenica primorsko-goranskog župana Marina Medarić te zamjenik riječkog gradonačelnika

Marko Filipović.

U ime HŽ Infrastrukture ugovor je potpisao predsjednik Uprave Ivan Kršić, koji je istaknuo:

Zahvaljujući podršci Vlade Republike Hrvatske i Ministarstva mora, prometa i in-

frastrukture, napokon krećemo u realizaciju još jednog zajedničkog projekta Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture. I ovaj će projekt, kada bude završen, kao i ostali strateški projekti na kojima HŽ Infrastruktura intenzivno radi uvelike podići razinu konkurentnosti željeznice u odnosu na ostale vrste prometa.

Kršić je istaknuo kako je HŽ Infrastruktura nositelj najvećih infrastrukturnih projekata u Republici Hrvatskoj i najveći korisnik bespovratnih sredstava Europske unije u prometnome sektoru te da HŽ Infrastrukturu u sljedećemu petogodišnjem razdoblju očekuju investicije u vrijednosti većoj od devet milijardi kuna.

Istaknut ću samo neke projekte čija će realizacija dodatno unaprijediti razvoj luke Rijeka. To su ponajprije projekti koji se nalaze na hrvatskome dijelu Mediteranskog koridora koji se proteže od državne granice s Mađarskom preko Zagreba pa sve do Rijeke. Primjerice, natječaj za izvođenje radova na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica u završnoj je fazi te tijekom ovog mjeseca očekujemo otvaranje ponuda, nakon čega slijedi potpisivanje ugovora i početak radova. U fazi je izvođenja dionica Dugo Selo – Križevci te projekt Rijeka Brajdica. Krajem godine planiramo raspisati i natječaj za izvođenje radova na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, što znači da ćemo u drugoj polovini sljedeće godine imati otvorene radove na dijelu od Karlovaca do državne granice. – rekao je Kršić i dodao da je za dionicu Karlovac – Oštarije otvoren postupak javne nabave za izradu studijske dokumentacije, a u tijeku je ocjenjivanje pristiglih ponuda. Donošenje odluke o odabiru planirano je za kolovoz ove godine. Za dionicu Oštarije – Škrljevo također je otvoren natječaj za izradu studijske dokumentacije, dok je za dionicu Škrljevo – Rijeka – Jurdani u tijeku ishođenje lokacijske dozvole i izrada glavnog projekta.



Oleg Butković i Ivan Kršić s projektним timom HŽ Infrastrukture

DESET PONUDA ZA RADOVE NA DIONICI KRIŽEVCI – KOPRIVNICA – DRŽAVNA GRANICA



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠU: Korporativne komunikacije

FOTO: Ivan Kartelo

ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

U sjedištu HŽ Infrastrukture, u nazočnosti investitora i ponuđača, 19. srpnja 2019. održano je javno otvaranje ponuda pristiglih u sklopu otvorenog postupka javne nabave za izvođenje radova na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«, ukupne duljine 42,6 km.

Riječ je o strateškome projektu od javnog značaja za Republiku Hrvatsku i do sada najvećemu infrastrukturnom željezničkom projektu u novijoj povijesti Republike Hrvatske, vrijednosti investicije od 297 milijuna eura, koju s 85 posto sredstava sufinancira Europska unija iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF).

Njegovom provedbom povećat će se kapacitet pruga, podići brzina prometovanja modernom dvokolosiječnom prugom te podići razina sigurnosti na koridoru, na što znatan utjecaj ima i provedba projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Križevci«, vrijednog 196,9 milijuna eura, koji je trenutačno u fazi izvođenja radova, te »Rekonstrukcija i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac«, procijenjene vrijednosti radova od 315 milijuna eura, a za koji će javna nabava za izvođenje radova biti raspisana krajem ove godine.

Riječ je o projektima koji se nalaze na hrvatskome dijelu Mediteranskog koridora koji se proteže od državne granice s Mađarskom preko Zagreba pa sve do Rijeke, a njihovom provedbom u konačnici će biti stvoreni i uvjeti za dodatno povećanje tereta u riječkoj luci i podizanje njezine konkurentnosti.

Na javno otvaranje pristiglo je ukupno deset ponuda za izvođenje radova:

• zajednica ponuditelja: YAPI MERKEZI



Otvaranje ponuda u središnjici HŽ Infrastrukture

INSAAT; Kolektor Koling d.o.o., cijena ponude u iznosu 2.869.273.565,88 kuna (bez PDV-a)

• zajednica ponuditelja: COMSA S.A.; GCF GENERALE COSTRUZIONI FERROVIARIE S.P.A., cijena ponude u iznosu 3.030.395.946,00 kuna (bez PDV-a)

• zajednica ponuditelja: STRABAG AG (Podružnica Zagreb STRABAG d.d.); STRABAG d.o.o.; STRABAG Rail a.s.; OOO RŽD INTERNEŠNL, cijena ponude u iznosu 2.979.190.669,02 kuna (bez PDV-a)

• zajednica ponuditelja: China Tiesiju Civil Engineering Group Co., Ltd.; China Railway Electrification Engineering Group Co, Ltd., cijena ponude u iznosu 2.830.591.334,54 kuna (bez PDV-a)

• Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A.S., cijena ponude u iznosu 2.418.073.115,69 kuna (bez PDV-a)

• S.A. de Obras y Servicios, COPASA,

cijena ponude u iznosu 3.053.956.083,47 kuna (bez PDV-a)

• zajednica ponuditelja: Rizzani de Eccher S.p.A.; SŽ-Željezniško gradbeno podjetje Ljubljana d.d., cijena ponude u iznosu 2.881.961.131,70 kuna (bez PDV-a)

• zajednica ponuditelja: SINOHYDRO CORPORATION LIMITED; Sinohydro engineering bureau 4 co., ltd., cijena ponude u iznosu 2.410.652.582,87 kuna (bez PDV-a)

• AVAX S.A., cijena ponude u iznosu 2.897.701.801,75 kuna (bez PDV-a)

• zajednica ponuditelja: DIV GRUPA d.o.o.; Integral Inženjering a.d. Laktaši; TSS GRADE, a.s., cijena ponude u iznosu 2.534.579.787,38 kuna (bez PDV-a)

Pristigle ponude bit će evaluirane u zakonski određenome roku, a nakon odabira ekonomski najpovoljnije slijedi potpisivanje ugovora s izvođačem radova.

Izrada projektne dokumentacije za predmetni projekt sufinancirana je također iz europskih sredstava, i to u sklopu programa IPA-e, odnosno Operativnog programa Promet.

Detaljnije o projektu

Projektom se planira dogradnja drugoga kolosijeka i rekonstrukcija postojećega kolosijeka, što će omogućiti voznu brzinu vlakova od 160 km/h. Znatnija rekonstrukcija postojeće trase izvodit će se između stajališta Carevdar i kolodvora Lepavina u duljini od 4,3 km, pri čemu će se ukupna duljina dionice pruge Križevci – Koprivnica – državna granica s Mađarskom smanjiti na 42,6 km.

U sklopu projekta predviđeni su rekon-

strukcija postojećih kolodvora Lepavina i Koprivnica te stajališta Majurac, Carevdar, Vojakovački Kloštar i Sokolovac, prenamjena postojećega kolodvora Mučna Reka u stajalište te izgradnja novoga kolodvora Novo Drnje i novoga stajališta Peteranec.

U svrhu denivelacije postojećih željezničko-cestovnih prijelaza koji se zadržavaju izgradit će se osam cestovnih nadvožnjaka, dva cestovna podvožnjaka i jedan pothodnik. Na to će se nadovezati izgradnja svodnih i paralelnih cesta uz trasu željezničke pruge kako bi se omogućio pristup svim česticama čije će postojeće pristupe prekinuti izgradnja tih objekata.

Na elektroenergetskome infrastrukturnom podsustavu bit će izvedeni radovi na iz-

gradnji i rekonstrukciji kontaktne mreže te ostalim elektroenergetskim postrojenjima kao što su elektrovučna postrojenja, postrojenja napajanja te vanjska rasvjeta u stajalištima i kolodvorima. Na signalno-sigurnosnome, prometno-upravljačkome i telekomunikacijskome sustavu također će biti izvedeni radovi na dogradnji novih elemenata i uređaja te obnovi postojećih.

Tehnički parametri koji će se postići izgradnjom i nadogradnjom u cijelosti će biti usklađeni s EU-ovim zahtjevima za koridorske pruge osnovne TEN-T mreže kako je to određeno Uredbom (EU) br. 1315/2013 (npr. osovinsko opterećenje od 225 kN, elektrifikacija 25kV/50Hz, prijam interoperabilnih vlakova duljine 740 m te brzina do 160 km/h [uz iznimku u gradskim područjima]).



ČETIRI PONUDE ZA IZRADU DOKUMENTACIJE ZA MODERNIZACIJU ŽELJEZNIČKOG ČVORA ZAGREB



PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Ivan Kartelo
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

U ponedjeljak 22. srpnja 2019. u sjedištu HŽ Infrastrukture d.o.o. održano je javno otvaranje ponuda za izradu idejnih rješenja i studijske dokumentacije modernizacije i razvoja željezničkog čvora Zagreb ukupne vrijednosti 3,1 milijun eura.

Projekt je s 85 posto sufinanciran sredstvima iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020., a izradom dokumentacije dugoročno će se definirati ciljevi i zahvati potrebni za razvoj zagrebačkoga željezničkog čvorišta.

Na natječaj su pristigle četiri ponude:

- zajednica ponuditelja: SAFEGE d.o.o.; SAFEGE, cijena ponude u iznosu 15.217.915,46 kuna (bez PDV-a)
- zajednica ponuditelja: INSTITUT IGH d.d.; ŽPD d.d.; Granova d.o.o.; RIJEKAPROJEKT d.o.o.; IPZ d.d., cijena ponude u iznosu 16.900.000,00 kuna (bez PDV-a)
- zajednica ponuditelja: EKONERG – institut za energetiku i zaštitu okoliša d.o.o.; MOBILITA EVOLVA d.o.o., cijena ponude u iznosu 11.750.000,00 (cijena bez PDV-a)
- Tempus projekt d.o.o, cijena ponude u iznosu 19.054.300,00 kuna (cijena bez PDV-a)

Slijedi postupak evaluacije ponuda, a potom i odluka o odabiru ekonomski najpovoljnije ponude.

Ciljevi svih projekata koji će se ubuduće izrađivati na temelju idejnih rješenja i studijske dokumentacije modernizacije i razvoja zagrebačkoga željezničkoga čvorišta jesu poboljšanje lokalnoga i regionalnoga željezničkog putničkog prijevoza, bolja integracija željezničkog sustava u sustav javnoga prijevoza grada Zagre-



Otvaranje ponuda

ba, poboljšanje dostupnosti željezničkoga i lokalnoga javnog prijevoza te povećanje udjela željezničkoga i lokalnoga javnog prijevoza u ukupnome opsegu prijevoza na širem području grada Zagreba. Riješit će se barijere između dijelova grada s obje strane željezničke pruge. Razmatrat će se i povezivanje Zračne luke »Franjo Tuđman« i grada Zagreba željezničkom vezom. Projektima će se poboljšati i ukupan opseg željezničkoga prometa kroz zagrebačko čvorište kao najvaž-

nije čvorište na hrvatskoj željezničkoj mreži.

Namjera je poboljšati tranzitni teretni prijevoz i Zagreb učiniti regionalnim središtem za takvu vrstu prijevoza. Projektima treba omogućiti i poboljšanje učinka na okoliš, uključujući ublažavanje utjecaja klimatskih promjena kroz smanjenje emisije stakleničkih plinova te poboljšanje prometne sigurnosti i razine zaštite željezničkoga sustava.



U SRPNJU NA BRAJDICI IZVEDENI ZAHTJEVNI RADovi

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Marko Kukić

Na proširenju i rekonstrukciji željezničke infrastrukture terminala na riječkoj Brajdici, zajedničkome projektu Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture sufinanciranom iz CEF-a (Instrumenta za povezivanje Europe), radovi su prošli polovinu ugovornoga roka.

Početak srpnja izvodili su se radovi koji se mogu okarakterizirati kao prekretnica i kritična točka projekta kada je riječ o funkcioniranju kontejnerskoga terminala i redovitome prometu tijekom radova. Od 1. do 5. srpnja izvodili su se kompletni radovi na zamjeni skretnica te je na snazi bio petodnevni, potpuni zatvor pruge.

Zamjenom skretnica stvoreni su ključni preduvjeti za prebacivanje prometa na prvu polovicu novoizgrađene infrastrukture (kolosijeka), što omogućuje lakšu manipulaciju pristigloga tereta, čija količina raste iz dana u dan. Tijekom privremene regulacije prometa preko novoizgrađene infrastrukture neće biti potrebe za dugotrajnim zatvorima pruge te neće biti ugrožen rad kontejnerskoga terminala.

Na terenu se izvode i ostali radovi. Na području željezničkoga kolodvora Brajdica radi se na podbijanju, brušenju i zasiapanju novih kolosijeka tucanikom. Postavlja se fasada na objekt za smještaj novih SS i TK uređaja, betoniraju se temelji za smještaj novoga dizelskoga agregata te se montira vozni vod KM-a na novim kolosijecima.

Na području kontejnerskoga terminala izvršeno je brušenje tračnica na novoizgrađenim kolosijecima u betonu, završeni su radovi na izgradnji odvodnje i separatora, a u tijeku su preparni radovi za ugradnju spojnih skretnica na kontejnerskome terminalu.


Intenzivno se radi i na području tunela, gdje je izbetoniran drugi dio portalne građevine, a do dovršetka bušenja tunela preostalo je oko 120 metara.



Dnevni radovi na izmjeni skretnica



Prometovanje preko novopostavljene skretnice

 Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



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

STUDENTI FPZ-a POSJETILI GRADILIŠTE PRUGE DUGO SELO – KRIŽEVCI

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo, Josip Petrić



U dogovoru s Fakultetom prometnih znanosti za studente i profesore toga fakulteta 3. srpnja organiziran je obilazak radova na projektu Dugo Selo – Križevci, koji je sufinanciran EU-ovim sredstvima.

Prvo su u terenskome uredu u Vrbovcu voditelj projekta Tihomir Lažeta i njegov zamjenik Alen Križić održali kratku i zanimljivu prezentaciju kojom su studente upoznali s procesima koji su potrebni za provedbu jednog tako složenog projekta te s trenutačnom situacijom, odnosno s dosad odrađenim. Istaknuti su i brojni izazovi s kojima se HŽ Infrastruktura kao naručitelj i investitor susreće kada se govori o samim radovima, ali i o regulaciji prometa, jer se radovi izvode na najprometnijemu željezničkom koridoru u Hrvatskoj.

Naime, tijekom studentskog posjeta pruga od Vrbovca do Križevaca bila je zatvorena za željeznički promet od 1. do 5. srpnja jer su to zahtijevali radovi na samome terenu. Upravo taj dio gradilišta na području mosta Črncac studenti su prvo obišli.

Kako je istaknuo Lažeta, u tih pet dana tijekom kojih je u cijelosti bio obustavljen željeznički promet izvodili su se radovi koji su uključivali demontažu i montažu kontaktne mreže, izradu donjega i gornjega pružnog ustroja na dijelu prespoja i devijacije, prebacivanje signalno-sigurnosnih uređaja APB-a, demontažu željezničko-cestovnog prijelaza i drugo.

Nakon lokacije kod mosta Črncac delegacija FPZ-a uputila se na gotovo dovršen nadvožnjak br. 9 na lokaciji Potočec. S te pozicije odlično se vide novi dograđeni kolosijek te uz njega postavljeni buko-brani. Tako će, naime, izgledati pruga u cijeloj svojoj duljini kada sve bude završeno. Potom su obišli kolodvor Gradec, gdje je jedan peron s nadstrešnicom izgrađen, a drugi peron i pothodnik se gra-



Tihomir Lažeta s kolegama iz HŽI-a i studentima FPZ-a

de. Kao i prethodna gradilišta koja su bila obuhvaćena obilaskom, i to gradilište polako počinje poprimati konačnu vizuru. Posjet je završio obilaskom kolodvora u Križevcima gdje se također izvode radovi.

U sklopu obilaska najavljeno je da bi svi radovi na poddionici Vrbovec – Križevci, dugoj 20 kilometara, trebali biti završeni do kraja listopada. Obilazak gradilišta studenti su ocijenili vrlo zanimljivim i korisnim.



Montaža kontaktne mreže



Radovi na gornjem i donjem pružnom ustroju



Novo stajalište u kolodvoru Gradec



Pogled s novog nadvožnjaka na lokaciji Potočec



U kolodvoru Križevci

DOBIT PRUŽNIH GRAĐEVINA IZNOSI 3,2 MILIJUNA KUNA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U protekloj, 2018. godini Pružne građevine ostvarile su operativnu dobit od 3,2 milijuna kuna i nakon 2013. to je prva godina u kojoj je tvrtka poslovala s dobiti. S obzirom na poslove odrađene tijekom prvoga polugodišta 2019. i najave novih, vjerujemo da su ti rezultati najava boljih vremena.

Dugi niz desetljeća Pružne građevine bile su sinonim za sve vrste građevinskih radova u željezničkome sustavu. Nakon što su imali nekoliko jako dobrih godina u kojima su imali puno posla i ostvarivali prihode (od 2010. do 2013.), situacija se naglavačke preokrenula i poduzeće je došlo u situaciju u kojoj je u jednome trenutku u pitanje bila dovedena i njegova opstojnost. Izgleda da su ta vremena iza nas, to više što je poslovanje poduzeća stabilizirano, a prvi put nakon 2013. Pružne građevine su prema rezultatima za 2018. ostvarile operativnu dobit od 3,2 milijuna kuna. To je bio povod za razgovor s Perom Semrenom, predsjednikom Uprave Pružnih građevina:

„Ovi rezultati svakako ohrabruju i vjerujem kako ćemo nastaviti u tome smjeru. Osim što je bilo više posla, više je čimbenika koji su doprinijeli ovome rezultatu. Uspjeli smo ostvariti kvalitetniju komunikaciju s HŽ Infrastrukturom, racionalizirali smo poslovanje, uspješno smo dovršili neke projekte i otvorili smo se vanjskim tržištima. Primjerice, kao partner Strabaga odradili smo posao u Makedoniji, a sada su naši strojevi angažirani u Crnoj Gori.“

Spomenuli ste kako je bilo više posla. Možete li nam navesti one najvažnije?

„Radimo na kapitalnome remontu pruge Greda – Sisak – Sunja. Tamo privodimo kraju radove na mostu Graduša, što je jedan od većih zahvata. Radimo i remont pruga tzv. zagrebačkog prstena od Se-



Pero Semren

sveta do Zagreb Ranžirnog kolodvora i od Klare do Zagreb Zapadnog kolodvora. Velik je i posao osiguranja kolodvora od Josipdola do Knina na ličkoj pruzi. Na temelju posebnog ugovora obavljamo poslove održavanja za HŽ Infrastrukturu.

Koje poslove održavanja radite za HŽ Infrastrukturu?

„Radi se o posebnome ugovoru vrijednome oko 120 milijuna kuna. Održavanje se obavlja u koordinaciji s poslovima HŽ In-

frastrukture, a financira iz državnoga proračuna. Uglavnom se radi o poslovima vezanima uz održavanje pružnoga pojasa, izgradnju perona i uređenih površina, zamjenu tračnica i pragova, kompletnu zamjenu kolosijeka u kolodvorima, održavanje i gradnju industrijskih kolosijeka te strojno održavanje pruga. Kao primjere možemo spomenuti modernizaciju teretnoga kolodvora u Pločama i industrijski kolosijek vezan na kutinsku Petrokemiju, što je također jedan od novih poslova.

Kakva je poslovna situacija planirana za 2019. i možete li nam reći nešto vezano uz mehanizaciju kojom raspolazete? Poznato je kako su strojevi dotrajali. Hoće li na tome planu biti kakvih investicija?

— I za ovu godinu imamo dosta ugovorenih poslova. Pozitivna poslovna klima i ostvarivanje dobiti svakako će pridonijeti našim namjerama da nabavimo nove strojeve odnosno da stare održavamo što bolje. Sve to usmjereno je ka povećanju naše konkurentnosti na tržištu. Za sada iz postojeće mehanizacije izvlačimo najviše što se objektivno može, no ona je stara i u lošem stanju jer se dulje nije dovoljno ulagalo u održavanje. Planiramo nabaviti dvoputne bagere, portalne kranove za zamjenu kolosijeka, MRT, odnosno stroj za pojedinačnu zamjenu pragova, i vagon s montažnim mostom, tzv. indijaner. Potrebne su nam i podbijačice i rešetalice, ali svjesni smo trenutka i činjenice da će nam trebati vremena do to i realiziramo.

Koliko ljudi trenutno radi u Pružnim građevinama i imate li problema s angažmanom novih radnika?

— Trenutno kod nas rade 1492 radnika, od čega ih 1120 ima ugovor na neodređeno vrijeme. Slično kao i u ostalim građevinskim tvrtkama, i mi imamo problema s pronalaženjem radne snage. Jednostavno radnika nema dovoljno. Iz Željezničkog

fonda povukli smo sve koje smo mogli. Mlađi i učinkovitiji radnici odlaze u inozemstvo, a nama se događa da nam radnici nakon nekoliko mjeseci odu jer smatraju kako im je plaća mala.

S obzirom na nedostatak radne snage, imate li mogućnost prebacivanja radnika iz jednoga poslovnog područja u drugo?

— Imamo i to redovito činimo. Na terenu su angažirani radnici POSIT-a, Remonta, Održavanja i Betonskih i čeličnih konstrukcija. Ako je na jednome području manji opseg posla, prema potrebi šaljemo ljude na mjesta gdje nedostaje radnika.

Kada se vlakom prolazi kroz Dugo Selo, može se uočiti da je tzv. vagonsko naselje za boravak radnika ispražnjeno.

— Istina je da se trudimo poboljšati radne uvjete. Napustili smo vagone i radnike pre-



selili u zidani objekt u Zagreb Ranžirnom kolodvoru. Preko puta bivšeg hotela »Porin« uredili smo 21 sobu s 80 ležajeva i šest sanitarnih čvorova. Na taj smo način našim radnicima omogućili primjerene životne uvjete na terenu. Zahvalni smo i Upravi HŽ Infrastrukture koja nam je izišla ususret i iznajmila objekt.

I za kraj, mogu li Pružne građevine sudjelovati u projektima sufinanciranima sredstvima iz fondova Europske unije?

— Činjenica je da naša tvrtka ne smije izlaziti na natječaje kada se radi o projektima koji se sufinanciraju sredstvima Europske unije ili Svjetske banke. Teško nam je gledati takvu situaciju jer mislimo kako bi, s obzirom na naše potencijale, mogli dati znatan doprinos realizaciji tih poslova. U svakome slučaju i dalje ćemo tražiti model prema kojemu bi se mogli javljati na natječaje i u sklopu takvih projekata.

Naš sugovornik Pero Semren karijeru na željeznici započeo je u Remontu i održavanju pruga 2011. godine. Ubrzo je prešao u AGIT, gdje je prošao put od referenta do zamjenika voditelja Kontejnerskog terminala Zagreb, voditelja Kontejnerskog terminala Zagreb i rukovoditelja/direktora intermodalnog prijevoza. Sa svojih 35 godina danas je najmlađi direktor u sustavu hrvatskih željeznica:

— Na ovo radno mjesto došao sam iz sustava teretnog prijevoza. S obzirom na to da dolazim iz željezničkoga sustava, odnosno da sam na željeznici od početka radnoga staža, smatram da imam osjećaj za željeznicu i mislim da željeznička poduzeća HŽ Cargo, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura teško mogu naprijed sama za sebe. Zbog toga je vrlo važna kvalitetna komunikacija. Ovim putem želim istaknuti izvrsnu suradnju s vlasnikom HŽ Infrastrukturom te potporu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

VRHOVINE – PODRUČJE DALJINSKOG UPRAVLJANJA PROMETOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na petnaest kilometara dugoj dionici ličke pruge od Vrhovina do Ličkog Lešća uvedeno je daljinsko upravljanje prometom. Instalirani elektronički signalno-sigurnosni uređaj ESTW-L-90-5 do sada se pokazao pouzdanim i nadamo se da će telekomanda uskoro proraditi od Ogulina do Knina.

Željeznički kolodvor Vrhovine, smješten malo iznad središta grada, donedavno se zvao Vrhovine – Plitvička jezera. Zbog prividne blizine Plitvičkih jezera, i danas su tamo tijekom ljetne, InterRail sezone *backpackeri* česti putnici. Iako na zemljopisnoj karti ne izgleda tako daleko, Nacionalni park Plitvička jezera udaljen je od kolodvora solidnih 45 kilometara.

Šef područja kolodvora Vrhovine je Dražen Sladović. Nakon što je 1986. završio današnju Tehničku školu u Zagrebu, vrlo brzo počeo je raditi u tadašnjem ŽTP-u Zagreb. Početkom rata i nakon prekida prometa na ličkoj pruži priključio se Zboru narodne garde, nakon čega je prešao u MORH te tri i pol godine bio pripadnik »Vukova«, 9. gardijske brigade. Od 1. veljače 1996. ponovno radi na željeznici, na kojoj je prikupio 30 godina radnog staža.

Prilikom posjeta kolodvora pitali smo kako *backpackeri* stižu do krajnjeg odredišta, odnosno do Plitvičkih jezera:

— Ovdje se iskrcaju, spuste se do ceste i stopiraju. Drugačije ne ide jer nema redovitih autobusnih linija, no njima to nije neki problem.

Područje kolodvora obuhvaća i kolodvor Ličko Lešće te najviši željeznički kolodvor u Hrvatskoj – Rudopolje, koji se nalazi na čak 876 metara nadmorske visine. Tijekom rata Rudopolje i Vrhovine nalazili su se na okupiranome području. Nakon relativno malih ulaganja odmah nakon rata 1996. kolodvorska zgrada u Rudopolju i dalje je u lošem stanju. Sam kolodvor



Dražen Sladović

nalazi se iznad mjesta i pokraj kolodvorske zgrade živi samo jedan stariji bračni par. Iz mjesta do kolodvora vodi šumski put koji je zimi jedva prohodan ili nije uopće prohodan. S obzirom na to da radnici, najčešće s ogulinskog područja, putuju vlakom na posao, tijekom zimskih mjeseci za njih se organizira prijevoz motornom drezinom. Nakon rata lokalni putnički vlak vozio je od Ogulina do Knina, no poslije je vozio do Vrhovina. Tim su vlakom na posao putovali i naši radnici, no prije nekoliko godina i ta je veza ukinuta. Sada na posao putuju osobnim automobilima, a u slučajevima krajnje nužde prevoze ih drezine.

Kolodvor Vrhovine rasporedni je kolodvor i nakon rata kolodvorska je zgrada obnovljena. Posao nije dovršen, no zgrada je u solidnome stanju. Na katu iznad službenih prostorija pet je službenih stanova. Tri su bila privremeno rješenje za naše radni-



Kolodvor Vrhovine

čara, a u Rudopolju pet prometnika i tri skretničara. Prema sistematizaciji radnih mjesta u Rudopolju nedostaju dva skretničara. U zimskim uvjetima grijači skretnica ne mogu riješiti sve poteškoće i tada je neophodan angažman radnika iz Pružnih građevina, POSIT-a koji dolaze na ispomoć. Prema voznome redu, kroz Vrhovine prolaze dva para nagibnih vlakova, i to jedan noćni, brzi te sezonski vlak. Na području kolodvora Vrhovine u teretnome prijevozu nema utovara. Nekada se prevozilo dosta drvene građe, a otkako su se Hrvatske šume opredijelile za prijevoz kamionima, željeznica je izgubila velike količine tereta. No, u Vrhovinama se dosta radi za tvrtku Kalcit iz Gospića. Prijevoznik Rail&Sea ima zakupljene dvije trase na dan. Iz Gospića do Vrhovina lokomotiva Taurus vuče kompoziciju od 1400 tona. U Vrhovinama se vlak dijeli na dva dijela i tako vozi do Rudopolja, gdje se ponovno spaja u jednu kompoziciju koja nastavlja vožnju do Ogulina.

U SKLOPU REMONTA LIČKE PRUGE IZMEĐU OGULINA I KNINA PLANIRANO JE DALJINSKO UPRAVLJANJE PROMETOM. NAKON ŠTO JE TIJEKOM 2013. I 2014. SUSTAV DALJINSKOG UPRAVLJANJA PROŠAO TESTIRANJA, TAKAV NAČIN UPRAVLJANJA UVEDEN JE NA 15 KILOMETARA DUGOJ DIONICI IZMEĐU VRHOVINA I LIČKOG LEŠĆA. INSTALIRAN JE ELEKTRONIČKI SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJ ESTW-L-90-5 I NA TOJ DIONICI TELEKOMANDA RADI BEZ POTEŠKOĆA. S OBTZIROM NA UVOĐENJE TELEKOMANDE, U LIČKOME LEŠĆU RADI PET PROMETNIKA.

ke, no s obzirom na to da su se radnici u međuvremenu snašli, danas su svi stanovi prazni. Oko kolodvorske zgrade raspoređeno je nekoliko napuštenih željezničkih objekata. U nekadašnjemu konačistu za vlakopratno osoblje i restoranu često se skrivaju migranti, a uz ta dva objekta nalazi se i ruševna ložiona s okretaljkom.

U sklopu remonta ličke pruge između Ogulina i Knina planirano je daljinsko upravljanje prometom. Nakon što je tijekom 2013. i 2014. sustav daljinskog upravljanja prošao testiranja, takav način upravljanja uveden je na 15 kilometara dugoj dionici između Vrhovina i Ličkog Lešća. Instaliran je elektronički signalno-sigurnosni uređaj ESTW-L-90-5 i na toj dionici telekomanda radi bez poteškoća. S obzirom na uvođenje telekomande, u Ličkome Lešću radi pet prometnika. U Vrhovinama uz šefa kolodvora radi pet prometnika i pet skretničara.



Prometnik Željko Bokulić, skretničar Milan Jerbić i šef kolodvora Dražen Sladović

KLJUČNI SU LJUDI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na području kolodvora Vinkovci odrađuje se znatan postotak rada na hrvatskim željeznicama. Posla je manje nego prije rata, no danas kompletan posao odrađuje ukupno 110 radnika izvršne službe HŽ Infrastrukture i ponajviše zahvaljujući njima posao se obavlja bez poteškoća.

Područje kolodvora Vinkovci obuhvaća i kolodvore Ivankovo, Županja i Stari Mikonovci te osam stajališta. I premda je opseg posla u kolodvoru Vinkovci danas puno manji nego prije tridesetak godina, taj je kolodvor i danas jedan od najvećih u Hrvatskoj i u njemu se veže šest pruga, i to magistralna pruga te lokalne pruge prema Županji, Vukovaru i Drenovcima. Na području kolodvora Vinkovci radi ukupno 110 izvršnih radnika: prometnika, skretničara, manevrista, vlakovođa, rukovaoca manevre, TK-dispečera te pomoćnika šefa kolodvora.

Nakon što je od 2010. radio kao šef kolodvora Ivankovo, Josip Obrtkić je 30. listopada 2018. imenovan za šefa Područja kolodvora Vinkovci:

Otkako je teretni kolodvor zatvoren, kompletan se posao obavlja u putničkome kolodvoru, a to zna biti gusto i složeno za organizaciju prometa. Sistematizacija radnih mjesta nije popunjena i velika je *kemija* organizirati smjene. Uz to, naši su radnici stari pa imamo manevriste s 53 godine radnoga staža. Posao ipak uspješno odrađujemo ponajprije zahvaljujući velikoj požrtvornosti zaposlenika.

U vinkovačkome je kolodvoru 12 aktivnih kolosijeka i dvadesetak kolosijeka za manevriranje, carinjenje i drugo. S teretnim kolodvorom pet je spojnih kolosijeka i magistralna pruga. Vinkovački se kolodvor počeo obnavljati 2000. Najprije je, korak po korak, obnovljena kolodvorska zgrada, a nakon toga su rađeni kolosijeci, izgrađene su nove nadstrešnice i pothodnik te je



Josip Obrtkić

postavljena nova oprema. Željeznički kolodvor današnjeg izgleda izgrađen je 1965. i noviji je kolodvor, ali s obzirom na oštećenja u ratu, pristupilo se njegovoj temeljitoj obnovi i danas je to jedan od najbolje uređenih kolodvora. Loše stanje skretnica, zbog čega je brzina prolaska vlakova kroz kolodvor ograničena na 20 km/h, smetnja je redovitome obavljanju posla.

U posljednje vrijeme »oživio« je rad u nezaposjednutom kolodvoru Vrapčana. Tamo je veliki silos gdje sada rade HŽ Cargo i RCC.

Ovdje, kod prometnika u Vinkovcima, preuzimaju ključeve i radnim se vlakom prevoze do Vrapčane i postavljaju vagone na industrijski kolosijek. – objasnio je Obrtkić.

Na pruzi prema Županji ukinut je kolodvor Cerna pa osoblje osim u Vinkovcima radi još samo u Županji, a teretni je prijevoz vezan uz tvornicu šećera. Pruga od Vinkovaca preko Gaboša do Osijeka u dobrom je stanju. Propusnost pruge povećat će se

OTKAKO JE TERETNI KOLODVOR ZATVOREN, KOMPLETAN SE POSAO OBAVLJA U PUTNIČKOME KOLODVORU, A TO ZNA BITI GUSTO I SLOŽENO ZA ORGANIZACIJU PROMETA. SISTEMATIZACIJA RADNIH MJESTA NIJE POPUNJENA I VELIKA JE KEMIJA ORGANIZIRATI SMJENE. UZ TO, NAŠI SU RADNICI STARI PA IMAMO MANEVRISTE S 53 GODINE RADNOGA STAŽA. POSAO IPAK USPJEŠNO ODRAĐUJEMO PONAJPRIJE ZAHVALJUJUĆI VELIKOJ POŽRTVOVNOSTI ZAPOSLENIKA.

otvaranjem službenoga mjesta u Laslovu. Na toj pruzi vozi dosta putničkih vlakova. Otvaranjem Laslova bit će omogućena križanja vlakova, koja su osobito važna za teretni prijevoz.

Velike površine u kolodvorskoj zgradi dijelom su prazne. Tamo posluju trgovina Boso, kiosk, frizerska radnja, a upravo se uređuje kafić. Prostore za svoje osoblje iznajmili su prijevoznici RCC i THM, a to je najavio i riječki prijevoznik Adria Agent. Nažalost, što se tiče Regionalne jedinice Istok HŽ Putničkog prijevoza, ona je i dalje preko puta željezničkog kolodvora. Samo su blagajnici i pregledači vagona ostali u kolodvoru Vinkovci. Vrijedan sadržaj željezničkoga kolodvora svakako je željeznički muzej smješten na ulazu u zgradu. Muzej je nedavno obogaćen doista izvanrednom maketom staroga vinkovačkog kolodvora dugačkom gotovo tri metra. Izradio ju je umirovljeni željezničar Stjepan Pišta Cegli. Muzej je osnovan 1994., a osnivači su vinkovački umirovljeni željezničari na čelu s Pavom Božičevićem. Započeli su u Mađarskoj školi, a danas je njihova zbirka



Kolodvor Vinkovci

znatno povećana i muzej je u sklopu redovite nastave obvezno odredište učenika drugih razreda osnovnih škola.

Premda je do dolaska u Vinkovce radio u više kolodvora u istočnoj Slavoniji, Josip Obrkić je 1995. kao prometnik počeo raditi u Klanjcu, a radio je i u Kumrovcu i Savskom Marofu, odnosno na danas zatvorenome dijelu pruge od Harmice do Kumroca, čije ponovno otvaranje zagovaraju načelnici općina na tome području i Krapinsko-zagorska županija.

Ta pruga prolazi uz Sutlu. Dijelom je u Hrvatskoj, a dijelom u Sloveniji. Na primjer, ulazni signal u kolodvor Kumrovec nalazi se u Sloveniji. Prije rata stanovnici Klanjca i Kumroca vlakom su putovali na posao, ponajviše u Sloveniju, u Celje. Nakon Domovinskog rata ljudi su se više okrenuli prema Zagrebu i Zapešiću, a više nemaju željezničku vezu s Harmicom i to je razlog tih zahtjeva. Problem je taj što pruga danas zadire u teritorij dviju država. – rekao je Obrkić.

VRIJEDAN SADRŽAJ ŽELJEZNIČKOGA KOLODVORA SVAKAKO JE ŽELJEZNIČKI MUZEJ SMJEŠTEN NA ULAZU U ZGRADU. MUZEJ JE NEDAVNO OBOGAĆEN DOISTA IZVANREDNOM MAKETOM STAROGA VINKOVAČKOG KOLODVORA DUGAČKOM GOTOVO TRI METRA. IZRADIO JU JE UMIROVLJENI ŽELJEZNIČAR STJEPAN PIŠTA CEGLEDI. MUZEJ JE OSNOVAN 1994., A OSNIVAČI SU VINKOVAČKI UMIROVLJENI ŽELJEZNIČARI NA ČELU S PAVOM BOŽIČEVIĆEM.



Maketa starog vinkovačkog kolodvora

DESETA GODIŠNJICA ŽELJEZNIČKE NESREĆE U RUDINAMA

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Korporativne komunikacije

U srijedu 24. srpnja obilježena je deseta godišnjica tragične željezničke nesreće u Rudinama, u kojoj je život izgubilo šest putnika, a 55 ih je ozlijeđeno.

Tom su prigodom izaslanstva HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga položila vijence i zapalila svijeće na spomen-obilježju u Rudinama u sjećanje na nesretno stradale u najtežoj nesreći u novijoj povijesti HŽ-a.

Komemoraciji su u ime HŽ Infrastrukture prisustvovali članovi Uprave Nikola Ljuban i Krunoslav Papić, Ante Jakelić, voditelj Područne radne jedinice prometa Jug, Silvana Dabo, voditeljica Područne radne jedinice održavanja građevinskog infrastrukturnog podsustava Jug, i Ivana Abramović, šefica kolodvora Kaštel Sućurca. Delegaciju HŽPP-a predvodio je voditelj Područne radne jedinice Split Ivan Liović, a HŽ Carga šef Regionalnoga centra Jug Ivan Čičmir.

U ime lokalne zajednice komemoraciji su prisustvovali zamjenik gradonačelnika Grada Kaštela Grgica Benutić te predstavnici Civilne zaštite MUP-a, HGSS-a i DVD-a Kaštela.

Prigodom komemoracije član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban istaknuo je:

Kao i svih prethodnih godina, i danas smo došli na mjesto nesreće nagibnoga vlaka koja se dogodila nakon podneva toga petka 24. srpnja 2009. godine. Dolazimo svake godine kako bismo na ovome mjestu odali počast šestoro putnika koji su poginuli u toj najvećoj željezničkoj nesreći koja se dogodila u novijoj povijesti Republike Hrvatske. Položili smo cvijeće i zapalili svijeće kod spomenika žrtvama, a sada ćemo otići i na svetu misu koju posvećujemo njihovoj žrtvi. Ovim činom također želimo poručiti obi-



Komemoracija u Rudinama



Dolazak delegacija na mjesto nesreće

teljima poginulih da i nakon 10 godina žalimo za poginulima i suosjećamo s njihovim obiteljima. Vjerujemo da se tako ne-

što više nikada neće ponoviti. Misa zadušnica služena je u crkvi sv. Leopolda Mandića u Rudinama.

POVOLJNIJI PRIJEVOZ UČENICIMA I STUDENTIMA VUKOVARSKO-SRIJEMSKJE ŽUPANIJE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U sjedištu Vukovarsko-srijemske županije 19. lipnja potpisani su ugovori zahvaljujući kojima učenici srednjih škola i studenti s područja Županije do 31. kolovoza mogu putovati od Vinkovaca do Splita i obratno po povoljnim cijenama, a učenici srednjih škola koristiti besplatan prijevoz na području Županije.

Dana 19. lipnja u sjedištu Vukovarsko-srijemske županije potpisani su ugovori za hvaljujući kojima učenici srednjih škola i studenti s prebivalištem na području Županije do 31. kolovoza mogu putovati na relacijama Vinkovci – Split ili Split – Vinkovci za 50 kuna, a od 24. lipnja učenici srednjih škola koji tijekom školske godine koriste mjesečne karte za prijevoz vlakom mogu besplatno putovati vlakom na području Županije.

Ugovore su potpisali župan Vukovarsko-srijemske županije Božo Galić te predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Damir Rubčić u nazočnosti v.d. pročelnika Upravnog odjela za mlade, demografiju i sport Vukovarsko-srijemske županije Krune Šarića.

Tom prigodom župan Galić istaknuo je:

„Prijevoz vlakom ekološki je najbolji, financijski povoljan i mi tu vrstu prijevoza želimo popularizirati, odnosno na neki način vratiti tu tradiciju na ove naše prostore. Mogućnost povlaštenoga prijevoza vlakom trenutačno koristi 400 studenata iz naše županije i tek 70 učenika srednjih škola. Spomenuto sufinanciranje jedna je od mjera i poticaj da se od iduće godine što veći broj učenika vozi vlakovima.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza za zahvalio je županu na dosadašnjoj uspješnoj suradnji i istaknuo:

„Vukovarsko-srijemska županija prva je



Kruno Šarić, Željko Ukić, Božo Galić i Damir Rubčić

NASTAVKOM SURADNJE POVEĆAT ĆEMO MOBILNOST UČENIČKE I STUDENTSKE POPULACIJE, A VELIKO MI JE ZADOVOLJSTVO ŠTO SMO OVE UGOVORE POTPISALI NA PODRUČJU OD POSEBNE DRŽAVNE SKRBI S OZBIROM NA TO DA ĆEMO NJIMA OLAKŠATI ŽIVOT OBITELJIMA UČENIKA I STUDENATA, A MLADOJ POPULACIJI OMOGUĆITI POVOLJNIJI I KVALITETNIJI PRIJEVOZ.

županija koja čini iskorak i svojim učenicima tijekom ljetnih praznika omogućuje javni prijevoz na području Županije i povoljne karte do Splita, a uz studente iz Osječko-baranjske županije, i studenti s ovog područja mogu povoljnije putovati prema Splitu. Nastavkom suradnje povećat ćemo mobilnost učeničke i studentske populacije, a veliko mi je zadovoljstvo što smo ove ugovore potpisali na području od posebne državne skrbi s obzirom na to da ćemo njima olakšati život obiteljima učenika i studenata, a mladoj populaciji omogućiti povoljniji i kvalitetniji prijevoz.

U cilju povećanja mobilnosti učenika srednjih škola i redovitih studenata s prebivalištem na području Vukovarsko-srijemske županije, Županija će do 31. kolovoza 2019. na relaciji Vinkovci – Split – Vinkovci, odnosno petkom iz Vinkovaca i subotom iz Splita, sufinancirati 50 posto troškova jednosmjerne karte, za koju učenik ili student treba izdvojiti 50 kuna. Vlak iz Vinkovaca polazi petkom u 17.16 i u Split stiže u 5.26 sati, a subotom vlak iz Splita kreće u 21.54 i u Vinkovce stiže u 9.40 sa-

ti. Karte se mogu kupiti na temelju važeće pametne kartice i potvrde Vukovarsko-srijemske županije u kolodvorima Vinkovci i Split. Učenici i studenti koji nemaju pametnu karticu HŽPP-a, trebaju je nabaviti na blagajnama HŽPP-a (cijena izrade profila iznosi 50 kuna + fotografija), a potvrdu ishoditi u Upravnom odjelu za sport, mlade i demografiju Vukovarsko-srijemske županije.

Kako bi omogućili besplatan prijevoz učenika tijekom ljetnih praznika, Županija od 24. lipnja sufinancira 25 posto cijene pojedinačne karte za putovanja čije je polazište i odredište na području Županije. Na taj iznos HŽ Putnički prijevoz daje 75 posto popusta pa će karte za učenike biti besplatne. Karte će se ispostavljati na temelju pametne kartice HŽ Putničkog prijevoza u kolodvoru Vinkovci, a prijevoz učenika osiguran je u 2. razredu redovitih vlakova. Nastavkom suradnje Županije i HŽ Putničkog prijevoza nastoji se popularizirati željeznički prijevoz i povećati mobilnost učeničke i studentske populacije u cilju poboljšanja kvalitete života građana.

GRAD POŽEGA SPREMAN SUFINANCIRATI DODATNO OSIGURANJE

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Goran Matijević (PU požeško-slavonska)



Tim VJUB-a s gradonačelnikom Požege i policijom

Na poziv Policijske uprave požeško-slavonske na željezničko-cestovnome prijelazu u Ulici Stjepana Radića u Požegi, osiguranome polubranicima i svjetlosno-zvučnom signalizacijom, u utorak 18. lipnja održana je akcija »Vlak je uvijek brži«, u kojoj su, osim predstavnika Policijske uprave i HŽ Infrastrukture, sudjelovali predstavnik HAK-a, šef kolodvora Krešimir Šebalj te požeški gradonačelnik Darko Puljašić.

Tijekom jednosatne akcije na željezničko-cestovnome prijelazu policija je zaustavila tridesetak vozača osobnih vozila, profesionalnih vozača, biciklista, motorista i pješaka, provjeravala dokumente, a predstavnici HŽ Infrastrukture razgovarali su s njima o opasnostima neopreznog prelaznja preko pruge i o potrebi poštivanja signalizacije te dijelili promotivni materijal.

Profesionalni vozači redom su istaknuli to da jako paze na poštivanje signalizacije radi vlastite sigurnosti, ali i zbog toga što im u slučaju plaćanja kazne, »gazda oduzima od plaće«. Požežani koji automobilom nekoliko puta na dan prelaze preko spo-

menutog prijelaza požalili su se na to da je ulazak na željezničko-cestovni prijelaz iz sporedne, Cirakijeve ulice, koja je paralelna s prugom, vrlo nezgodan jer se ne vide ni svjetlosno-zvučna signalizacija ni polubranik. U to smo se i sami uvjerali jer je tijekom akcije, unatoč prisutnosti policije, novinara i sudionika akcije, nekoliko automobila prešlo preko prijelaza kada su se polubranici već počeli spuštati. Inače, na tome prijelazu, osim što je u zadnje tri godine polubranik polomljen tri puta, nije bilo izvanrednih događaja, dok je u zadnjih pet godina na željezničko-cestovnim prijelazima diljem Požeško-slavonske županije zabilježeno 10 nesreća s dvoje ozlijeđenih i 48 lomova polubranika. U tome razdoblju, nasreću, nije bilo stradalih.

To je bila jedna od rijetkih akcija održanih na inicijativu lokalne policijske uprave, i to kao reakcija na nedavno održanu akciju u povodu ILCAD-a u Starim Jankovcima, o čemu su požeški policajci čitali u medijima. I taj su se put svi lokalni mediji odazvali pozivu na akciju i opširno o njoj izvijestili na lokalnim portalima i radiopostajama. Akciju je podržao gradonačelnik

Darko Puljašić, koji je rekao to da Grad dobro surađuje s HŽ Infrastrukturom i da očekuje da će takve preventivne akcije osvijestiti građane da paze na svoju sigurnost. I on je istaknuo problem ulaska automobila na željezničko-cestovni prijelaz iz Cirakijeve ulice i izrazio spremnost da i Grad sudjeluje u sufinanciranju dodatne signalizacije koja bi bila vidljiva iz te ulice.

Iako željeznički promet nije više onako gust kao što je bio nekada, to je razlog više da budemo spremni i educiramo građane jer su željezničko-cestovni prijelazi mjesta koja zahtijevaju veliki oprez. – zaključio je gradonačelnik.



OBJAVLJENO IZVJEŠĆE O ODRŽIVOSTI HŽI-a ZA 2018. GODINU

PIŠE: Ružica Stanić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

HŽ Infrastruktura objavila je svoje drugo izvješće o održivosti, s informacijama o nefinancijskom utjecaju tvrtke na gospodarstvo, društvo i okoliš u 2018. godini.

Izvješće je sastavljeno u skladu sa smjernicama Globalne inicijative za izvještavanje (GRI Standard) te nadopunjuje godišnje financijsko izvješće dodatnim podacima i opisima utjecaja na naše dionike. Važno je istaknuti to da je zbog uporabe istih smjernica »Izvješće o održivosti 2018.« usporedivo s »Izvješćem o održivosti 2017.«

U izvješću su, među ostalim, ukratko prikazani veliki infrastrukturni projekti HŽ Infrastrukture te aktivnosti vezane uz održavanje željezničke infrastrukture i sigurno upravljanje njome koji su obilježili prošlu godinu. Naime, u 2018. godini HŽ Infrastruktura realizirala je 739,2 milijuna kuna investicija u željezničku infrastrukturu, što je za 58 posto više nego u prethodnoj godini, a 43 posto realiziranih projekata su financirano je sredstvima Europske unije. Opisana je i suradnja sa željezničkim prijevoznicima i drugim partnerima, povezivanje zajednica te izravni i neizravni utjecaji na njihov rast i razvoj.

Svoje mjesto u izvješću našle su i druge teme koje pratimo i na stranicama »Željezničara«, poput doprinosa HŽ Infrastrukture u edukaciji sudionika u prometu o sigurnosti te o važnosti očuvanja javne imovine, i to putem akcija »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj«.

»Izvješće o održivosti 2018.« donosi informacije o našem pristupu razvoju radne okoline, brizi o našim zaposlenicima, njihovu zdravlju i sigurnosti na radu te profesionalnom razvoju. Pregledno su prikazani podaci o upravljanju okolišnim utjecajima, gospodarenju vodama, otpadom i emisijama u zrak.

Objavlivanje izvješća o održivosti (nefinancijskog izvješća) zakonska je obveza u svim članicama EU-a od 1. siječnja 2017. godine, a u Hrvatskoj se primjenjuje na određene velike poslovne subjekte.



Izvješće o održivosti sastavljeno je u Od-

jelu za korporativne komunikacije na temelju podataka iz svih sektora HŽ Infrastrukture. Svima zainteresiranima dostupno je na mrežnim stranicama HŽ Infrastrukture www.hzinfra.hr.

SVESTRANI PROMETNIK IZ ŽUPANJE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Ivica Božić

U razgovoru s prometnikom Ivicom Božićem iz kolodvora Županja dotaknuli smo se povijesti, nogometa, tenisa, tzv. zlatne generacije željezničara i željezničko-cestovnih prijelaza.

Prometnik Ivica Božić iz kolodvora Županja član je tzv. zlatne generacije rođene 1968., učenika tadašnjega ŽOC-a, među kojima je velik dio njih uspio ostvariti sasvim solidnu karijeru na željeznici, a dio i izvan nje. Nakon što je završio dvije godine klasične gimnazije u rodnoj Županji, malo je toga ukazivalo na činjenicu da će završiti na željeznici, gdje će provesti 32 godine radnoga staža.

Tadašnji sustav tzv. usmjerenog obrazovanja bio je takav da se nakon dvije godine opredjeljivalo za buduće zanimanje, a dobio sam stipendiju od tadašnje Sekcije ŽTP-a Vinkovci. Bio sam dobar učenik i oslobođen sam polaganja mature, a sa mnom su u razred išli Mario Dautović, Goran Nuić, Mato Martić, Nenad Katanić, Dražen Drčić i Davor Žmegač, danas direktor kutinske Petrokemije.

IGRAO SAM ZA NK »SLADORANA« I NK »ŽUPANJA«, A JEDNO SAM VRIJEME BIO NOGOMETNI SUDAC. POVIJEST GOVORI KAKO SU PRVU NOGOMETNU LOPTU U HRVATSKU, ODNOSNO U ŽUPANJU, 1880. DONIJELI ENGLESKI INDUSTRIJALCI KOJI SU OVDJE OTVARALI TVORNICU TANINA POTREBNOG ZA ŠTAVLJENJE KOŽE. ZA TU IGROU ZAINTERESIRALI SU SE I NAŠI LJUDI, A OSTALO JE POVIJEST.

Početak Domovinskog rata Ivica Božić se kao dragovoljac prijavio u postrojbu specijalne policije Delta, koja je djelovala pri MUP-u Vukovarsko-srijemske županije. Oni koji se sjećaju televizijskih izvještaja iz ratnih vremena zacijelo pamte kada je dnom ekrana »putovala« obavijest: »Županja opća opasnost«

Kod nas je opća opasnost odsvirana 1991. i trajala je 1200 dana, do kraja rata. Zapravo, nikada nije oglašen njezin prestanak i zbog toga županijska rock-grupa nosi naziv »Opća opasnost«. – prisjetio se Božić.

Ivicu Božića zanima glazba pa ga nije teško nagovoriti da u dobrome okruženju, bez posebnog povoda, zapjeva:

Bitna je atmosfera. Stariji sin Marko svira gitaru pa imam pratnju, a sestra pjeva u novogradiškoj vokalnoj skupni. Uz to zet je član grupe »Satir« iz Davora. Mlađi sin Filip sportaš je od najranijega djetinjstva.

S obzirom na to da je Županja kolijevka nogometa, ne čudi da je Ivica Božić bio aktivan nogometaš:

Igrao sam za NK »Sladorana« i NK »Županja«, a jedno sam vrijeme bio nogo-

metni sudac. Povijest govori kako su prvu nogometnu loptu u Hrvatsku, odnosno u Županju, 1880. donijeli engleski industrijalci koji su ovdje otvarali tvornicu tanina potrebnog za štavljenje kože. Za tu igru zainteresirali su se i naši ljudi, a ostalo je povijest.

Direktor tvornice lord Fredy Hepburn oženio je Katarinu Horvatović, koja se poslije preselila u Englesku, no prije odlaska u Englesku 1947. darovala je gradu zemljište i zgrade bivše tvornice na kojemu su izgrađeni današnji Spomen-stadion prve nogometne lopte te igrališta teniskog kluba »Županja 1881.«. Tenis je sport koji su također donijeli Englezi i u Županji se igra od 1881. Tim se sportom naš sugovornik također bavio:

Govore kako svi nogometaši kao rekreativci počnu igrati tenis. Počeo sam 2000. i igrao sam veteransku ligu u TK-u »Županja 1881.«. Na poznatome željezničarskome veteranskom turniru koji se igra u Vinkovcima, mi Županjci bili smo najbrojniji. Da smo mogli »složiti« smjene, bilo bi nas i više.

Tanin se proizvodi iskuhavanjem hrasta lužnjaka koji raste u području gdje ima puno vode.

Nekada su Savom vozili trupce, a krak industrijskoga kolosijeka bio je na obali Save. Stoljetni hrastovi bili su vrhunska sirovina za proizvodnju tanina, a željeznica je u to vrijeme itekako bila važna za prijevoz.

Kolodvor Županja jedini je kolodvor na 28 km dugoj dionici do Vinkovaca. Kolodvor Cerna ukinut je 2014. i sada su sva stajališta nezaposjednuta. Ivica Božić zadovoljan je poslom na željeznici, a kada govori o onome što bi prvo trebalo učiniti, spominje kvalitetnije osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza.

»SLIKU NE MOŽEŠ NAPRAVITI KAD SI LJUT!«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

Željeznica je puna osebnih ljudi. Jedan od njih je i umirovljeni šef kolodvora Pleternica Vid Marić.

S Vidom Marićem, umirovljenim šefom kolodvora Pleternica, često sam se susretala osamdesetih i devedesetih godina prošloga stoljeća, pišući o nagradama koje je kolodvor Pleternica dobivao kao najbolji kolodvor na mreži bivšeg JŽ-a. Najbolji su bili od 1988. do 1991., a radnici koji su sudjelovali u uređenju dobili su tih godina povišicu plaće od 10 posto. Osim standardne usluge, u kolodvorskim zahodima bila su postavljena prva sušila za ruke na fotočelije, kojih tada još nije bilo ni u Zagrebu, na peronu su bili postavljeni drveni panoi s putokazima za obližnje planinarske puteve, a prometni ured bio je pun slika. Slikama je Vid jedva »priznavao« autorstvo. Nikada ga nisam uspjela nagovoriti na to da te slike izloži na skupnim izložbama željezničara slikara, a *ne-dajbože* da priredi samostalnu izložbu. Zato me obradovao poziv na otvorenje njegove prve i jedine izložbe slika u pleterničkoj knjižnici prošloga mjeseca, a o kojoj smo pisali u prošlom broju.

Vid Marić, rođeni Pleterničan, na željeznici je počeo raditi 31. kolovoza 1960. kao prometnik, i to od Našica preko Darde i Londčice do Pleternice, a 31. kolovoza 2000. u mirovinu je otišao kao šef kolodvora Pleternica. I danas povremeno posjećuje kolege u kolodvoru, ali nikada, kaže, ne razgovaraju o željeznici. S obzirom na njegove brojne hobije, s Vidom imate o čemu razgovarati. Planinarenje, biciklizam, nogomet, stolni tenis, kaligrafija te pisanje aforizama njegove su teme. O tome kako je počeo slikati rekao je:

«Sjećam se da sam prvu sliku naslikao 1956. na satu vjeronauka i nju sam izložio sada. Otada do danas naslikao sam 105 slika. Većinu sam podijelio, a za izložbu skupio sam 59 slika sa svih strana. O sva-



Vid Marić

koj svojoj slici imam evidenciju: kada sam je naslikao i kome sam je darovao. Neke sam darovao kolegama koji su odlazili u mirovinu, a neke povodom krstitki, vjenčanja i matura. Slike su dobivali i svećenici i biskupi.

Vid nije bio opterećen motivima ni tehnikama, ali ni prostorom za rad. O tome kaže:

«Ne biram ni materijale ni motive. Slikam uljem na drvu, platnu i plastici, od motiva planina preko parnjača i pejzaža do mrtve prirode i portreta. Radim na tavanu, najčešće od 5 do 7. Tada sam odmoren i smiren jer sliku ne možeš napraviti kada si ljut, kao nit' išta drugo.

O tome kako se u 76. godini ipak odlučio na svoju »prvu i jedinu izložbu« kaže:

«Supruga je odlučila. Ona je dovela ravnateljicu knjižnice u kuću i pokazala mi slike. On je rekao da se to mora izložiti. Dogovorili su termin tijekom »Lipanjkih dana« u Pleternici i kada sam saznao ter-

min otvorenja, zapravo sam planirao otputovati. Međutim, toga dana nije otputovao jer ipak su se on i supruga naputovali. Godinama planinare, osvojili su Triglav osam puta, Mont Blanc, Tatre, a iz zdravstvenih razloga sada su im dometi vrhovi do 1000 metra. Godinama se bavio nogometom, stolnim tenisom, tenisom, a danas mu je bicikl najbolji prijatelj:

«Biciklizam je došao na red kad sam »sruenio« koljeno. Svaki dan vozim od pet do 10 kilometara, a najljepše je voziti kroz šumu ujutro, kada svane.

Vid se bavi i kaligrafijom. Svaki Božić obavezno dobijem njegovu originalnu čestitku s crtežom i ispisanu kaligrafijom.

«Za blagdane pošaljem oko 110 čestitki koje naslikam sam i ispišem kaligrafijom. Natrag dobijem njih oko 15. Zauzvrat me zovu ljudi telefonom i to priznam, ali SMS ne priznam: nit' znaš od koga je, nit' šta piše. To je kao da jedeš kolače kroz izlog.

OBILAZAK BAZNOG TUNELA BRENNER

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Krajem lipnja bio sam pozvan na obilazak gradilišta baznoga tunela Brenner, koji će od 2028. povezivati Italiju s Austrijom i Njemačkom. Danas se niz velikih gradilišta nalazi u okolici tirolskoga grada Innsbrucka i u dolini Wipp u sjevernoj Italiji.

Novi bazni tunel Brenner povezat će izravno tirolski glavni grad Innsbruck s talijanskim kolodvorom u gradiću Fortezza/Franzensfeste. Talijanska regija Južni Tirolo dvojezična je i u njoj više od 62 posto stanovništva govori njemački kao prvi jezik. U Innsbruck sam putovao automobilom, iako je željeznička veza Zagreba s Tirolom izvrsna. Noćni vlak br. 414/415 povezuje Hrvatsku sa Švicarskom, prolazeći kroz austrijske regije Tirolo i Vorarlberg. U odlasku vlak br. 414 iz Zagreba polazi u 18.38, a u Innsbruck stiže vrlo rano ujutro, u 4.49. Innsbruck je veličinom peti grad u Austriji s nešto više od 130 tisuća stanovnika, a nalazi se oko 30 km sjeverno od prijevoja Brenner.

Bazni tunel Brenner bit će 55 km dug tunel, dio TEN-T koridora koji povezuje Berlin sa sicilijanskim gradom Palermom. S obzirom na to da će se tunel Brenner nadovezati na postojeću tunelsku obilaznicu grada Innsbrucka, čitav će tunelski kompleks biti dug 64 km, što će taj tunel 2028., kada je predviđeno njegovo otvaranje, učiniti najduljim na svijetu. Obilazak baznoga tunela Brenner počeo je obilaskom prostorija tvrtke BBT, koja upravlja gradnjom tunela. Prostor tvrtke nalaze se uz željeznički kolodvor u Innsbrucku, vrlo blizu povijesnog središta grada. Nakon obilaska prostora tvrtke posjetio sam i gradilište na lokaciji Arental, smještenoj nekoliko kilometara južno od Innsbrucka. Gradilište se nalazi uz Brennersku autocestu, a do glavnih se tunela stiže prilaznim tunelom. U tunel spustili smo se Land Roverima te smo obišli gradilište servisnoga kolodvora Innsbruck u kojemu će



Prilazni tunel na gradilištu Arental

jednom kada tunel bude u upotrebi biti omogućena evakuacija. Ukupno se grade tri evakuacijsko-servisna kolodvora: Innsbruck na sjevernoj, Trens na južnoj strani i St. Jodok u sredini tunela u gradnji.

Nakon obilaska gradilišta toga tunela, na kojima rade radnici iz 30 zemalja, posjetio sam i Brennersku prugu koja se danas koristi. Pruga se penje iz Innsbrucka, smještenog na nadmorskoj visini od 582 m, na



Gradilište baznoga tunela Brenner na lokaciji Arental u blizini Innsbrucka



Vlak Fortezza/Franzenfeste - Lienz na mostu preko rijeke Isarco

prijevoj Brenner, koji se nalazi na visini od 1371 m. Od 1919. na prijevoju je granica između Austrije i Italije. S prijevoja Brenner željeznička se pruga spušta prema kolodvoru Franzensfeste/Fortezza, koji se nalazi na 742 metra nadmorske visine, i gradu Bolzanu, koji se nalazi na 266 metara nadmorske visine.

Brennerska željeznička pruga otvorena je 1867., a danas je dvokolosiječna i elektrificirana sustavom od 15 kV 16,7 Hz na austrijskoj strani i trokilovoltnim sustavom na talijanskoj strani. Na pruži sam obišao nekoliko lokacija, i to maleni austrijski kolodvor St. Jodok u čijoj se blizini nalazi vrlo slikovita serpentina, kolodvor Gossensaß/Colle Isarco u Italiji, u čijoj je blizini prije tridesetak godina probijen tunel Fleres, koji je znatno olakšao uspon vlakovima na prijevoj Brenner s talijanske strane.

Prema sadašnjim planovima, nakon što bazni tunel Brenner bude otvoren, stara će pruga preko prijevoja biti i dalje u upotrebi. Njome će voziti lokalni putnički vla-

kovi, S-Bahnovi vlakovi iz Innsbrucka kao i svi teretni vlakovi koji iz nekog razlog neće smjeti prometovati tunelom.

S obzirom na to da sam na gradilište baznoga tunela Brenner putovao automobi-

lom, usput sam obišao i nekoliko zanimljivih lokacija: impresivnu tvrđavu Franzensfeste kao i vrlo zanimljiv muzej Ripa u Brunecku posvećen slavnome južnotirolskom alpinistu Reinholdu Messneru.



Željeznička pruga preko prijevoja Brenner, u blizini talijanskog kolodvora Colle Isarco

PUTEM SVILE PO KIRGISTANU (2)

PIŠE: Mirna Marić
FOTO: Mirna Marić

Lov s orlovima drevna je tradicija nastala iz nužde: tijekom surovih zimskih mjeseci bilo je teško ići u lov, pa su nomadi počeli dresirati zlatne orlove, moćne grabežljivce koji mogu ubiti čak i vuka, da im love plijen.

Momak koji se odluči za »karijeru« lovca s orlovima prvo treba uhvatiti orla iz divljine. Idealno bi bilo uhvatiti ptica iz gnijezda, što može biti opasan poduhvat koji može završiti smrću ako majka ptica zatekne kradljivca na djelu. Nakon uspješne otmice ptica se pripitomljava i dresira kroz intenzivan proces koji traje tri – četiri godine i tijekom kojeg se razvija snažna povezanost lovca i orla. Lovac s orlom provodi čitavo vrijeme kako bi ga ptica prihvatila za gospodara i počela ovisiti o njemu. Samo lovac hrani orla i često mu priča te pjeva kako bi ptica naučila slušati njegov glas. Postupak dresure prenosi se s generacije na generaciju. Pticu se uči da ubije plijen i pričekava gospodara, a zatim kao nagradu dobije dio plijena. Sezona lova traje samo tijekom zimskih mjeseci, no i ostatak godine lovac nekoliko sati na dan mora provoditi sa svojim ljubimcem jer će u suprotnome ptica ponovno postati divlja. Riječ je o intenzivnome, gotovo obiteljskome odnosu koji traje 20 godina, a potom se ptice tradicionalno pušta na trag u divljinu.

U jednome uredu CBT-a odabrali smo dvodnevno iskustvo suživota s nomadima u jurti na obali prekrasnoga jezera Song-Kul, drugoga najvećeg jezera u Kirgistanu, na nadmorskoj visini od 3000 m. Zbog visine i jakih zima jezero je većinu godine zaleđeno i presurovo za život. Zato nomadi – ali ne samo oni, npr. naši su domaćini bili gradska obitelj iz Biškeka koja ljetuje u jednoj od brojnih jurti na obali jezera – ondje dolaze živjeti samo u ljetnim mjesecima. Uokolo su nepregledno veliki pašnjaci prepuni konja te počinju brojne planinarske staze s kojih se pruža pogled koji oduzima dah.



Jezero Song-Kul

Najpoznatije jezero Kirgistana jest Issyk-Kul, nekada slavno sovjetsko ljetovalište, okruženo snježnim vrhuncima planine Tian Shan. Krećete li prema njemu iz smjera Biškeka, na putu vrijedi napraviti stanku kod jedne od najvećih atrakcija države, tzv. tornja Burana, čiji je vrh »odrezan«. Riječ je o velikome minaretu kojemu se

tijekom stoljeća zbog brojnih potresa urušila gornja polovica, a inače je ostatak drevnoga sogdijskoga grada Balasaguna, osnovanog krajem 9. st. U blizini nalazi se niz neobičnih nadgrobnih spomenika u koje su ugravirana markantna lica koja iz visoke trave tiho promatraju posjetitelje. Ti se spomenici zovu »balbal« i nekoliko



Kanjon Skazka kod jezera Issyk-Kul

su stoljeća stariji od minareta, a dopremljeni su ondje iz drugih dijelova regije.

Jezero Issyk-Kul drugo je najveće visinsko jezero na svijetu, a sam naziv označava toplo jezero. Naime, iako se nalazi na nadmorskoj visini od 1600 m, nikada se ne smrzava, a ljeti je čak dovoljno toplo za kupanje. Oko Issyk-Kula mnogo je prirodnih ljepota, nešto ljetovališta u sovjetsko-me stilu u kojima kao da je vrijeme stalo, a pomalo neobična atrakcija jest životinjska tržnica, jedna od najvećih u Srednjoj Aziji, koja se svake nedjelje održava u mjestu Karakol, blizu istočne obale jezera. Trgovanje počinje u sitnim noćnim satima, vrhunac je oko zore, a oko 10 sati već je razlaz. Kirgizi iz svih dijelova zemlje putuju danima da bi prodali stoku. Ako nemate ništa protiv blata, kaosa, proguravanja kroz ovce i raznih mirisa, uživat ćete u fotogeničnome spektaklu. Riječ je o pravome mozaiku aktivnosti koji kao da je izišao iz Brueghelove slike: pregledavanje stoke, cjenkanje, isprobavanje konja, pipanje debelorepih ovaca da se procijeni težina sala na stražnjim nogama (koje se koristi u tradicionalnim jelima), veterinarske intervencije, druženje uz hranu koja se priprema na štandovima te povremeni komični prizori koji bi se mogli opisati kao »stotinu načina kako ukrcati ovce u Ladu«.

Kada smo već kod neobičnih atrakcija, treba spomenuti neobičnu vizualnu estetiku koja prevladava u Kirgistanu, a koju se može vidjeti na autobusnim stanicama, na paravanima na plažama jezera Issyk-Kul, na muralima na aerodromima i na željezničkim postajama, spomenicima i sličnome. Riječ je o bizarnome miksru socrealizma te orijentalne eksplozije boja i uzoraka. Na primjer, u mjestu Kočkor uvijek ozbiljni Lenjin stoji na postolju gotovo psihodeličnoga dizajna. Već su čitave knjige napisane o ikoničkim »astanovkama« (autobusnim stanicama) u Srednjoj Aziji. Sovjetskoga sustava javnog prijevoza više

nema, no živopisne su stanice ostale i danas fasciniraju zapadnjake na sličan način kao i jugoslavenski partizanski spomenici.

Ovo su samo neke impresije iz zemlje koja nudi neobičan miks drevne nomadske kulture i komadića sovjetskoga perioda zamrznutih u vremenu.



Pekarnica u Karakolu



Aalam Ordo

SEDAM DESETLJEĆA NAJBOLJEGA »ŽELJEZNIČARSKOG« KLUBA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Ove godine ženski rukometni klub »Lokomotiva« obilježava sedamdesetu obljetnicu. Igračice »Lokomotive« više su puta osvajale prvenstva i kup Jugoslavije i Hrvatske i uvijek su igrale u prvoj ligi. U posljednja dva prvenstva »Lokomotivi« su naslovi prvaka izmaknuli za gol razlike i valjda je došao trenutak da se i njima sreća malo osmjehne.

Ove godine Rukometni klub »Lokomotiva«, nedvojbeno najtrofejniji željezničarski klub, obilježava sedamdesetu obljetnicu. Rukometašice »Lokomotive« u prošlogodišnjem i ovogodišnjem prvenstvu Hrvatske kvalitetom su uspjele dostići znatno imućniju koprivničku »Podravku«, no nedostajala je mrvica sreće i prevaga je otišla na stranu »Podravke«.



Ekipa »Lokomotive« iz 1988.

Obljetnica će svečano biti obilježena potkraj godine i vjerujem da će tada biti više riječi o povijesti Kluba. Ovom prilikom reći ćemo da od osnivanja 1. veljače 1949. igračice »Lokomotive« nikada nisu ispale iz prve jugoslavenske ili hrvatske lige. Svoje prve utakmice »Lokomotiva« je igrala na otvorenome terenu u Miramarskoj ulici, dijelu grada u kojemu više nema traga nekadašnjih sportskih terena. »Lokomotiva« je prvenstvo Jugoslavije osvojila 10 puta, a kup osam puta. Posljednji put »Lokomotiva« je osvojila prvenstvo 1991. pa joj je inače prijelazni pehar ostao u trajnome



Prvakinje Hrvatske 2014.

vlasništvu. U prvenstvu Hrvatske »Lokomotiva« je tri puta bila najbolja, a kup je osvojila pet puta. Danas je »Lokomotiva« jedan od šest sportskih kolektiva nositelja kvalitete u gradu Zagrebu. Tijekom

sedam desetljeća za »Lokomotivu« su nastupale mnogobrojne izvrsne igračice i reprezentativke. Spomenut ćemo samo dvije iz tzv. stare garde Nadu Vučković i Maru Torti jer bi za nabranjanje svih onih ko-



Paula Posavec

je su to zaslužile trebalo jako puno prostora, a i tada bi sigurno nekoga izostavili. Hvalevrijedan potez uprave Kluba bio je kada su povodom obilježavanje 65. obljetnice svim igračicama koje su osvojile bilo koji trofej svečano uručili priznanja i plakete.

Današnja predsjednica »Lokomotive« Klaudija Bubalo u Klubu je od davne 1983., osim kada je četiri godine igrala za francuski METZ.

»Klupske rezultate, pogotovo kada se u obzir uzmu sve okolnosti, smatram velikim uspjehom. Praktički smo amaterski klub sastavljen od školarki i studentica. Prosjek godina manji nam je od 21 godine. Kada završe fakultete, dio igračica odlazi odigrati koju sezonu u inozemstvo, odnosno u inozemne klubove gdje imaju bolje uvjete. Iza nas stoji Grad Zagreb, pomaže nam Končar, u posljednje vrijeme i JANAF. Žao mi je da sa sustavom hrvatskih željeznica gotovo više nemamo kontakta. S druge strane imamo profesionaliziranu »Podravku« u kojoj igra šest strančinja. Uz gradsku upravu iza njih su Pod-

ravka, Belupo i drugi. Neovisno o tome što se radi o izvrsnoj ekipi koja je svakako favorit u nacionalnome prvenstvu, u posljednje smo dvije godine pokazali da možemo ravnopravno igrati s njima. – rekla je Bubalo.

Otvorena škola rukometa »Lokomotiva« okuplja 300 djevojčica, a igračice uključene u natjecateljske programe igraju ukupno šesnaest liga. Uz šest trenera u Klubu rade i tri vanjska suradnika.

»Podravka« se opet pojačala i bit će teško, no mi želimo biti najbolje. Imamo izvrsnog trenera Nenada Šošarića, koji je ujedno hrvatski izbornik, a u širem je krugu seniorske reprezentacije devet naših igračica: Stela i Paola Posavec, Larissa i Dora Kalauz, Tea Pijević, Marina Glavan, Kristina Prkačin, Kristina Plahinek, Tena Japundža i Sara Šenvald. U juniorskoj re-

prezentaciji su Josipa Kaselj, Lara Mihočić, Nika Vojnović i Petra Krezo. Za kadetsku reprezentaciju igraju Lara Fureš, Iva Brkljača, Bruna Zrnić i Lucija Krezo. I ove godine pojačanja ćemo tražiti među igračicama koje u Zagreb dolaze studirati. – kazala je Bubalo.

U »Lokomotivi« su svjesni toga da sudjelovanje u jačim međunarodnim natjecanjima zahtijeva i znatno veća sredstva. U međunarodnim natjecanjima igračice »Lokomotive« pobjednice su EHF Challenge Cupa i premda imaju dosta iskustva, u Klubu su svjesni toga kako igranje u Ligi prvakinja zahtijeva puno jaču logističku podršku te da je s ovim mogućnostima to teško pratiti.

Za ovogodišnju proslavu u Klubu su planirali pripremiti i kratki film te tiskati prigodnu monografiju. Materijala sigurno neće nedostajati.



Klaudija Bubalo



Ekipa »Lokomotive« iz 2016.

UČENICI OSMISLILI PROJEKT OŽIVLJAVANJA PRUGE ROVINJ – KANFANAR

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

U sklopu projekta institucionalizacije zavičajne nastave željeli su upoznati razdoblje srednjega vijeka te su krenuli u potragu za samostanima. No, umjesto samostana, učenici Talijanske srednje škole Rovinj – Rovigno otkrili su prugu, iako dio njih uopće nije znao da je ona tamo nekad postojala. U tome trenutku rodio se projekt »Duž pruge Rovinj – Kanfanar / Lungo la ferrovia Rovigno – Kanfanaro«.

Istraživanje su počeli u Državnom arhivu u Pazinu, a potom su pješačili davno zaraslom trasom bivše željezničke pruge Kanfanar – Rovinj, koja je za promet zatvorena 1966., te razgovarali s velikim brojem muzealaca, željezničara i žitelja tog područja. Sve bilješke, dokumenti i dojmovi završili su u brošuri »Duž pruge Rovinj – Kanfanar / Lungo la ferrovia Rovigno – Kanfanaro«, koja je predstavljena u Multimedijskom centru u Rovinju. Dvojezično izdanje na hrvatskome i talijanskome jeziku prepuno je tekstova te starih i novih fotografija o rođenju željeznice, a isprepleteno je brojnim arhivskim zapisima i drugim tajnama iz prošlih vremena.

Uz voditelje Maria Sciolisa, Marka Kalčića, Tomislava Bišića Pauletića i Luku Nreka u projektu su sudjelovali učenici drugoga razreda Talijanske gimnazije Alessio Giuricin, Sara Jozić, Gaia Poretti, Nikea Cafolla, Nikol Oblak, Gaia Banco, Nathan Berto, Ian Čikada, Valentina Morožin, Leonardo Piccinelli, Chiara Rocco, Giovanni Battista Uggeri Michelin, Iris Bolšec, Korana Hamer, Kiara Maurović i Lavinia Jelen Terzić. Na projektu su marljivo radili još od kolovoza 2018. godine. Sve to rezultiralo je maketom željeznice i knjigom o povijesti pruge, koja sadrži i njihove ideje o njezinome oživljavanju. Osim prijedloga da se pruga obnovi i da njome počnu voziti muzejski vlakovi, u čijemu bi sastavu bio vagonski restoran za posebne svečane večere, predložili su i vlak



Učenici predstavljaju projekt

zdravlja sa *spa* ponudom po hotelima uz prugu, vlak sa specijalnim efektima, kušanje lokalne hrane u obližnjim OPG-ima, ali i biciklističku stazu koja bi prolazila po bivšoj trasi vlaka.

To da njihov projekt nije tek »sanak pusti«, pokazalo se gotovo istodobno kroz jedan sasvim konkretan projekt. Naime, mjesec dana prije u željezničkome kolodvoru u Kanfanaru načelnik Općine Kanfanar Sandro Jurman i gradonačelnik Rovinja Marko Paliaga potpisali su Sporazum o sufinanciranju troškova izrade idejnoga rješenja uređenja željezničke pruge Kanfanar – Rovinj. U tom je sporazumu predviđena zajednička prenamjena trase nekadašnje pruge Kanfanar – Rovinj u biciklističko-pješačku stazu.

Stara pruga Kanfanar – Rovinj, kojom se prometovalo od 1876. do 1966., bila je od iznimne prometne, ali i kulturološke važno-

sti za stanovništvo toga kraja, a ovim će projektom ta trasa ponovno dobiti na važnosti kroz osmišljavanje i razvoj novih sportskih i turističkih sadržaja, obogaćivanje turističke ponude, ali i povećanje razine sigurnosti sve brojnijih biciklista na tome području. Nakon što je Sporazum potpisan, krenulo se s izradom idejnoga rješenja uređenja pruge, nakon čega slijede i radovi. Grad Rovinj – Rovigno i Općina Kanfanar obvezali su se na to da će s po 50 000 kuna sufinancirati pripremu projektne dokumentacije, a namjera je cijelu trasu nekadašnje pruge počistiti, urediti i označiti te tematski urediti popratne objekte uz prugu koji su nekada s njom bili povezani.

Projekt je uvršten u Operativni plan razvoja cikloturizma Istarske županije za razdoblje od 2019. do 2025. godine, koji se odnosi na planiranje, razvoj i promociju cikloturizma Istre u navedenom razdoblju.





Vrbovec
FOTO: Branimir Butković