

ŽELJEZNIČAR

BROJ 886 || RUJAN 2019.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



EU FONDOVI

Radovi se izvode
planiranom dinamikom

4

EU FONDOVI

Projekt Hrvatski Leskovac –
Karlovac spreman za EU-ovo
sufinanciranje

6

AKTUALNOSTI

Delegacija CER-a u Zagrebu

8



HŽ INFRASTRUKTURA



IZDOJENO

EU FONDOVI | 4
Radovi se izvode planiranom dinamikom

EU FONDOVI | 6
Projekt Hrvatski Leskovac – Karlovac spreman za EU-ovo sufinanciranje

AKTUALNOSTI | 8
Delegacija CER-a u Zagrebu

RADOVI | 10
Radi se nekoliko dionica riječke pruge

KOLODVORI | 14
Kontinuirani rast opsega prometa

HŽPP | 20
S jednim kartom u vlak i autobus

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastruktura 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: Boris Šimundić

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 rujnu je stigla dobra vijest vezana uz projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac. Naime, stručnjaci programa JASPERS dostavili su Ministarstvu regionalnoga razvoja i fondova Europske unije pozitivno mišljenje za prijedlog sufinanciranja projekta ukupne vrijednosti 3,5 milijardi kuna.

Do kraja godine očekuje se i potpisivanje Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava između Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije i HŽ Infrastrukture kao korisnika projekta.

Kada govorimo o ostalim projektima HŽ Infrastrukture sufinanciranima EU-ovim sredstvima na hrvatskome dijelu Mediteranskog koridora, sa zadovoljstvom izvještavamo o projektu Rijeka Brajdica. Sa svakim novim obilaskom gradilišta vidljiv je napredak radova. Na terminalu i kolodvoru napravljeno je više od pola posla, a uskoro bi trebali biti dovršeni radovi na proširenju željezničkoga tunela koji povezuje luku odnosno kolodvor Brajdica sa Sušak-Pećinama.

Dok se ne provedu svi projekti koji će značiti i dovršetak dvokolosijske pruge visoke učinkovitosti od mađarske granice preko Zagreba do Rijeke, za što je potrebno još dosta vremena, neophodno je obnavljati postojeću riječku prugu, što se i radi. Za ovaj broj obišli smo dionice na kojima radnici Pružnih građevina imaju najviše posla.

I ovaj put donosimo vijesti iz HŽ Putničkog prijevoza, red priča s hrvatskih kolodvora, red zanimljivosti, red kulture i red sporta.

Na kraju kažimo i to kako su krajem rujna počeli pregovori za donošenje novoga Kolektivnog ugovora. Poslodavac je najavio kako će pregovore voditi u dobroj vjeri te isto očekuje i od socijalnih partnera, nadajući se pronalasku optimalnoga okvira, u skladu s realnošću gospodarskoga okružja, kojim će biti zadovoljne sve strane.

glavni urednik lista "Željeznicar"
Ivan Kartelo



RADOVI SE IZVODE PLANIRANOM DINAMIKOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Radovi na proširenju tunela

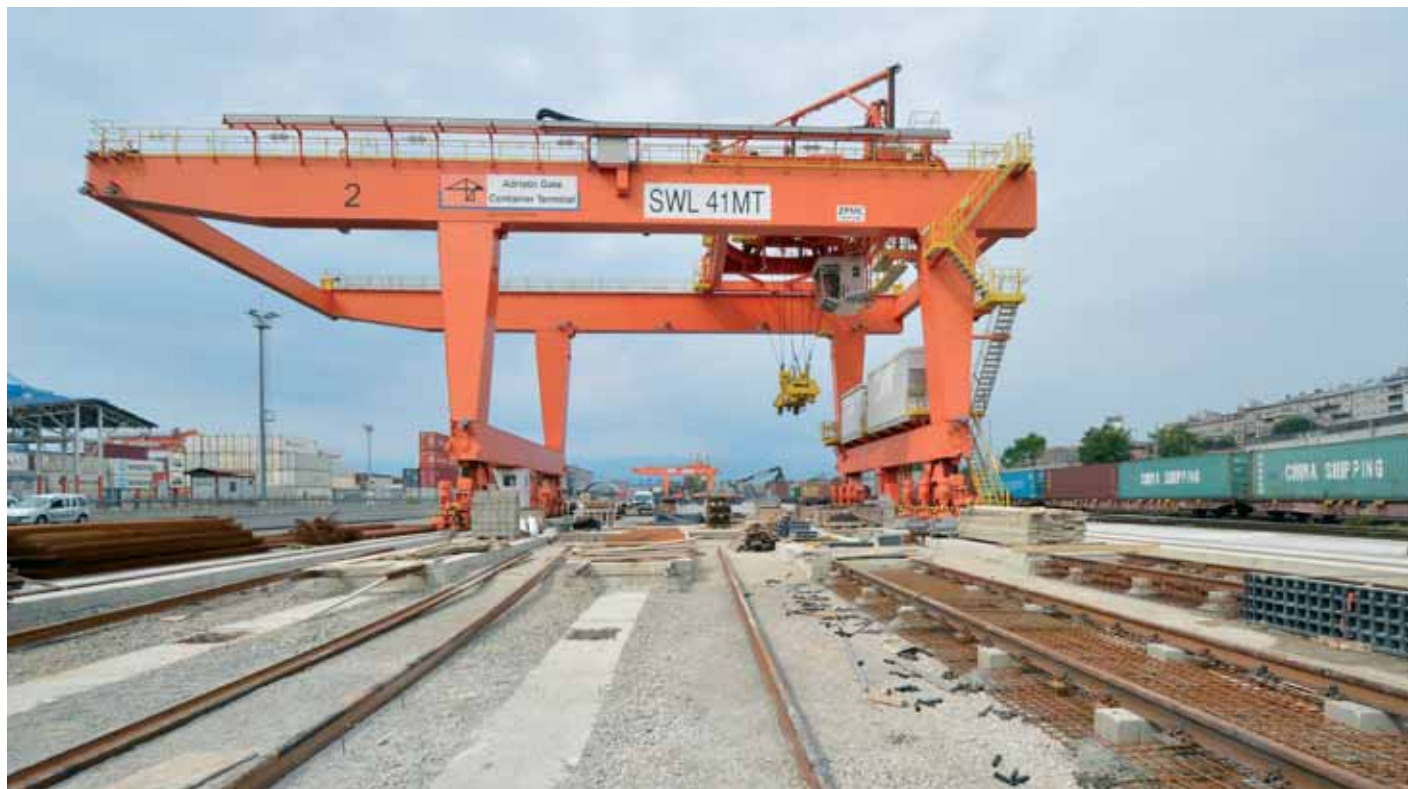
Radovi na kolodvoru Brajdica i na kontejnerskome terminalu izvode se planiranom dinamikom. Po završetku radova, sredinom 2020., udvostručit će se prekrcajni kapaciteti terminala. S obzirom na rekordan porast opsega prometa u prvih šest mjeseci 2019. kada je pretovareno 156 000 kontejnera, to je povećanje kapaciteta itekako dobrodošlo.

Radovi na željezničkome kolodvoru Brajdica i na susjednome kontejnerskom terminalu (u području LUR-a) čine cjelinu. Do sredine sljedeće godine trebali bi biti dovršeni svi radovi te će to rezultirati udvostručenjem prekrcajnih kapaciteta terminala na Brajdici. Prošlogodišnji rezultat koncesionara AGCT-a od 228 000 kontejnera bio je najveći, a unatoč radovima koji se izvode i na terminalu i na kolodvorskom području u prvih šest mjeseci ove go-

dine pretovareno je rekordnih 156 000 kontejnera. U tijeku su i složeni građevinski radovi na proširenju postojeće cijevi tunela. Prva četiri kolosijeka ispred kolodvorske zgrade gotovo su završena. Ugrađeni su novi stupovi kontaktne mreže i razvučen je vozni vod. Uz kolosijeke montirani su novi stupovi na koje će se tijekom listopada instalirati nova LED rasvjeta, bitno snažnija i energetski učinkovitija od sadašnje. Kao dodatni posao ugovoreno je uređenje betonske staze u dužini od oko 130 metara uz kolodvorsku zgradu. U sklopu projekta izgrađen je novi objekt za signalno-sigurnosnu i telekomunikacijsku opremu. Krajem rujna radnici su dovršavali radove na postavljanju fasade, a u unutrašnjosti su napravljene pripreme za instalaciju opreme. Na području kolodvora preostala je još rekonstrukcija petoga, šestoga, sedmoga i osmoga kolosijeka.

Na lučkome području izgrađena su četiri potpuno nova kolosijeka u betonu. Iznad njih već su postavljene dizalice. Trenutačno se izvode radovi na takozvanoj skretničkoj liri (skretničkome području, op.a.) preko koje će se terminal povezati sa željezničkim dijelom kolodvora Brajdica. Postavljeni su temelji za portale kontaktne mreže i temelji za kolodvorsku rasvjetu. Izgrađen je sustav odvodnje jer će preko lučkoga područja biti regulirana i odvodnja s »željezničkog dijela« kolodvora. Kada se terminal i željeznički kolodvor fizički spoje, sav će privremeni promet neometano teći preko prva četiri kolosijeka dok se budu rekonstruirali preostali kolosijeci.

Željeznički tunel dugačak 1838 metara koji spaja luku odnosno kolodvor Brajdica sa Sušak-Pećinama pušten je u promet 1900. i s razine mora ima uspon od 21 %.



Lučki dio terminala



Portalna građevina



Kolodvor Brajdica



Nova zgrada za SS i TK uređaje

Kako bi se omogućio redoviti tijek prometa tijekom manevarskog rada, tunel se proširuje za još jedan kolosijek u ukupnoj duljini od 372 metra.

Dva od tri dijela 72 metra dugačke portalne građevine ili, jednostavnije rečeno, produžetka tunela dovršena su. Trenutačno se privode kraju radovi na bušenju tunela,

odnosno proširenju tunelske cijevi, u duljini od oko 300 metara. Sredinom rujna, kada smo bili na gradilištu, preostalo je još 36 metara do dovršetka iskopa tunela. Istodobno se buši na tri mjesta, otprilike dva metra na dan (ukupno na sve tri lokacije). Istodobno s odvozom materijala betonira se tunel. Prvo se buši stijena i ugrađuju sidra, odnosno izvodi podgrada. Na

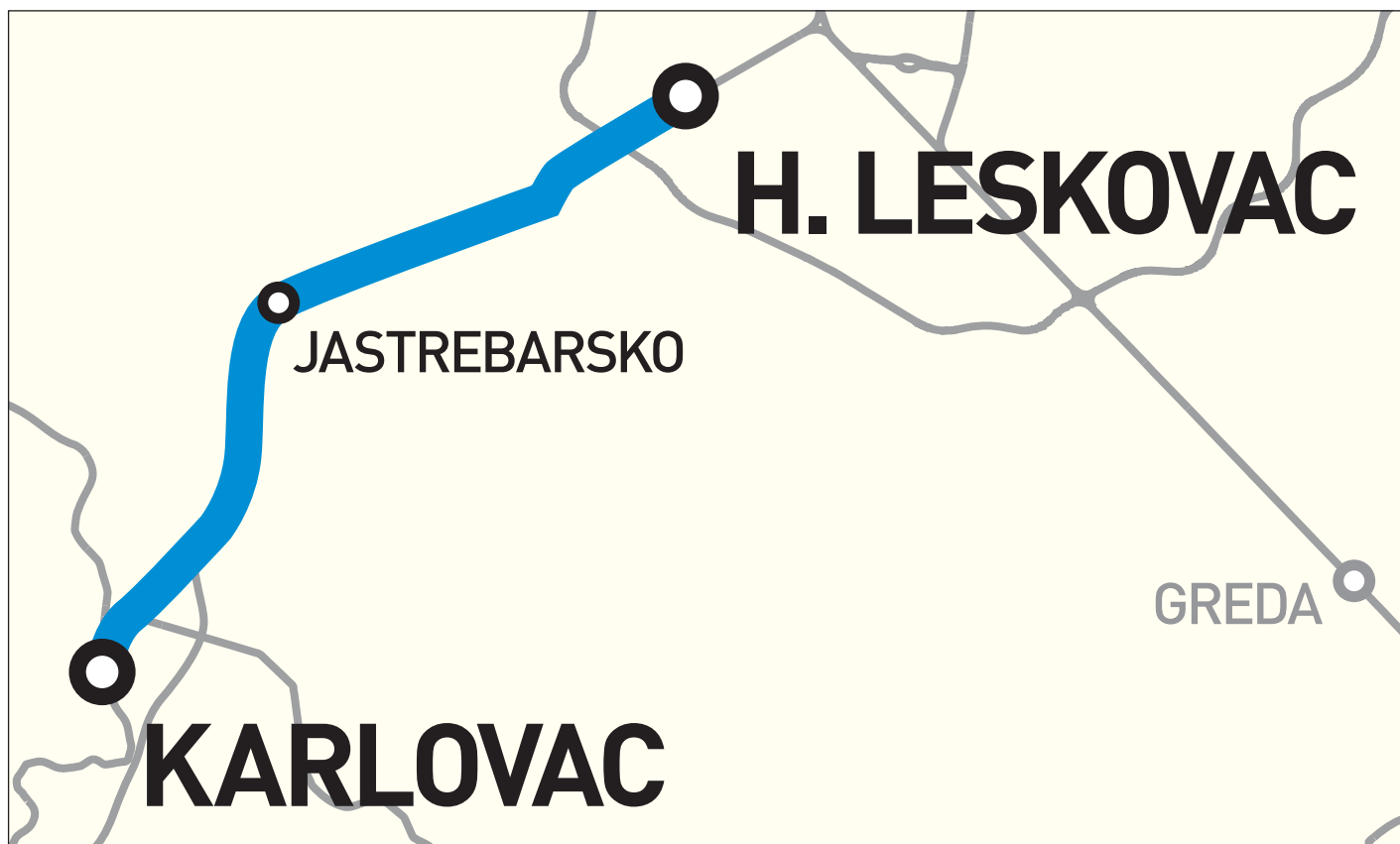
sidra navlači se čelična mreža i nakon toga se torkretira, odnosno pod pritiskom ubrizgava beton.

Prema riječima Marka Kukića, voditelja projekta u ime HŽ Infrastrukture, radovi se izvode planiranom dinamikom i ako ne bude nepredviđenih situacija, svi će radovi biti dovršeni u planiranom roku, sredinom sljedeće godine.

PROJEKT HRVATSKI LESKOVAC – KARLOVAC SPREMAN ZA EU-ovo SUFINANCIRANJE



PIŠU: MMPI, Korporativne komunikacije
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac



Stručnjaci programa JASPERS dostavili su Ministarstvu regionalnoga razvoja i fondova Europske unije pozitivno mišljenje, tzv. IQR (*Independent Quality Review*), za prijedlog sufinanciranja projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovec – Karlovac, ukupne vrijednosti 3,5 milijardi kuna (s PDV-om).

Uz dostavljeno pozitivno mišljenje IQR-a, a potom i službenu odluku Europske komisije o odobrenju financiranja koja se očekuje u sljedeća tri mjeseca, projekt će biti ocijenjen prihvatljivim za sufinanciranje iz europskih fondova.

Do kraja godine očekuje se i potpisivanje Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava između Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Središnje agencije za financira-

nje i ugovaranje programa i projekata Europske unije i HŽ Infrastrukture kao korisnika projekta.

Ukupni prihvatljivi troškovi za sufinanciranje iznose 2,7 milijarde kuna, od čega će se putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija sufinancirati 85 posto iznosa, a ostatak iz državnog proračuna, tj. sredstava Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Po potpisivanju Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava HŽ Infrastruktura pripremit će postupak javne nabave za radove i nadzor nad radovima. Realizacija ovog projekta podrazumijeva rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovec – Karlovac u duljini od 44,02 km.

Navedena dionica nalazi se na željezničkoj pruzi M202 Zagreb GK – Rijeka, na trasi tzv. nizinske pruge, koja će utjecati

na konkurentnost luke Rijeka poboljšanjem njezine povezanosti s tržištima srednje Europe poput Mađarske, Slovačke i Poljske. U cilju realizacije projekta nizinske pruge HŽ Infrastruktura trenutno provodi niz projekata sufinanciranih iz EU-ovih fondova. Riječ je o rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, zatim o obnovi postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, gdje se uskoro očekuje početak radova; također, trenutno je u tijeku postupak javne nabave za uslugu izrade studijske dokumentacije za projekte modernizacije pruge na dionicama Karlovac – Oštarije i Oštarije – Škrljevo, a u tijeku je i izrada projektne dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici Škrljevo – Rijeka – Jurdani.

SUSRET RADNE SKUPINE CHRISTINE 2019.

PIŠE: Dino Džafo
FOTO: Branimir Butković

Dana 3. i 4. rujna 2019. u Zagrebu je održan sastanak radne skupine CHRISTINE (*Charging Railway Infrastructure in Europe*). Sastanak je održan u Sindikalnoj dvorani upravne zgrade HŽ Infrastrukture, u Mihanovićevoj 12.

Kako sam naziv radne skupine govori, radi se o skupini ljudi koja se bavi naplatom usluga upravitelja infrastrukture od željezničkih prijevoznika, problemima koji se javljaju prilikom određivanja metode naplata te određivanjem troškova. U skupini se razmjenjuju i iskustava u promjeni europskih propisa.

Skupina se sastoji od članova upravitelja infrastrukture europskih željeznica. Ove godine uz predstavnike HŽ Infrastrukture (Nikolina Ostrman, Anita Brezec, Zrinka Čanaki Zaić i Dino Džafo) kao domaćina ovogodišnjega susreta u radu skupine su-

djelovali su i predstavnici upravitelja infrastrukture iz Belgije (Infrabel), Češke (SŽDC), Danske (Banedanmark), Francuske (SNCF Réseau), Njemačke (DB-Netz), Mađarske (MÁV), Italije (RFI), Latvije (LatRailNet), Litve (LG), Nizozemske (Pro Rail), Poljske (PLK), Španjolske (ADIF), Švedske (Trafikverket) i Švicarske (SBB-Infrastruktur).

Uvodna izlaganja o mreži kojom upravlja HŽI, o stanju projekata koji se izvode na mreži te o stanju projekata koje sufinancira EU održali su predstavnici HŽ Infrastrukture. Jedna od glavnih tema ovogodišnjega sastanka bili su i uslužni objekti odnosno usluge u uslužnim objektima i njihova naplata. U skladu s time HŽ Infrastruktura održala je prezentacije o načinu naplata usluge zaustavljanja putničkih vlakova u službenim mjestima te o načinu naplata usluge korištenja garažnih kolosijeka.

Predstavnici upravitelja infrastrukturom razgovarali su i o promjenama u vlastitim modelima naplate minimalnoga pristupnog paketa usluga. To su iskoristili predstavnici Infrabela iz Belgije koji su postavili niz pitanja svim ostalim članovima radne skupine radi prikupljanja informacija o načinima naplate usluge u vlastitim zemljama, a u cilju primjene tih metoda naplata na vlastitu metodu.

Na radnome dijelu sastanka razgovaralo se i o nizu drugih tema vezanih uz probleme u radu s naplatom usluga te uz različite poglede na stanje regulatornoga tijela i upravitelja infrastrukture.

Nakon radnoga dijela sastanka organizirani su kratki obilazak središta Zagreba i prigodna večera.

Sljedeći sastanak CHRISTINE održat će se 2020. u Francuskoj.



Sastanak radne skupine CHRISTINE (*Charging Railway Infrastructure in Europe*)

DELEGACIJA CER-a U ZAGREBU

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U sjedištu HŽ Putničkog prijevoza 6. rujna održan je sastanak predstavnika Zajednice europskih željezničkih poduzeća i upravitelja infrastrukture (CER), Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza. Na sastanku su predstavljene aktivnosti i planovi CER-a i tijela EU-a vezani uz donošenje pravne regulative, nacionalni planovi razvoja i izazovi s kojima se susreće željeznički sektor na području EU-a.

Na sastanku su bili izvršni predsjednik CER-a Libor Lochman i voditelj odnosa s javnošću i članicama CER-a Ilja Lorenzo Volpi, voditelj Službe za intermodalni promet Danijel Krakić iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić te članovi Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić i Marko Z. Žubrinić sa suradnicima. Nakon što je predstavio glavne smjernice EU-ove politike za razvoj željezničkoga sektora, izvršni predsjednik CER-a osvrnuo se na planove vezane uz izmjene pravnoga okvira EU-a vezanog uz prava putnika, odnosno Uredbe br. 1371/2017 o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu te Direktive 92/106/EEC o kombiniranom prijevozu. Također, Lochman je istaknuo to da su u cilju učinkovitijega poslovanja i smanjenja emisije štetnih plinova iz prometnoga sektora objavljeni rezultati studije Europske komisije o održivoj naplati prometne infrastrukture, u kojoj je zaključeno to da željeznica među svim vrstama prometa generira najmanje vanjske troškove i najmanje onečišćuje okoliš, zbog čega bi prijevoz putnika i tereta trebalo preusmjeriti na željeznicu.

S obzirom na to da se uskoro očekuje izbor novoga povjerenika za promet Europske komisije, Lochman je izjavio:

U cilju postizanja punoga potencijala željezničkoga sektora neophodan je potpu-



Danijel Krakić, Marko Z. Žubrinić, Libor Lochman, Željko Ukić, Ilja Lorenzo Volpi i Darko Barišić

no sinkroniziran pristup svih dionika sektora, predsjednika vlada te Europske komisije, Vijeća i Parlamenta. Iako se članice CER-a zalažu za povećanje sredstava za željezničke projekte u novome višegodišnjem financijskom okviru EU-a, očekuje se da će se sredstva koja se ulažu u razvoj željezničkoga sektora smanjiti, zbog čega je potrebna intenzivnija suradnja članica CER-a i ostalih dionika.

Lochman je istaknuo to da trenutačni izvori financiranja iz Europskog fonda za strateške investicije (EFSD), kojim se sufinanciraju projekti obnove voznoga parka, i iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), kojim se sufinanciraju projekti obnove i izgradnje infrastrukture, nisu dovoljni za pokrivanje troškova ulaganja u željeznički sektor na području EU-a. Dodao je i to da je u prvih 15 članica EU-a omjer izgradnje cestovne i željezničke mreže 65 : 45, dok je u zemljama jugoistočne Europe taj omjer 85 : 15 u korist razvoja cestovnoga prometa, zbog čega je istaknuo potrebu za dodatnim izdvajanjem sredstava iz nacionalnih fondova kako bi se uspostavila održiva željeznica te dodao da u tome cilju određene zemlje imaju poseban fond za fi-

nanciranje projekata na prometnoj infrastrukturi.

Nakon Lochmanova izlaganja predstavnik resornoga ministarstva Krakić istaknuo je to da je Ministarstvo intenzivno uključeno u restrukturiranje željezničkoga sektora u cilju stvaranja učinkovitoga i održivoga sustava te je zahvalio izvršnome predsjedniku CER-a na pomoći koju pruža svojim članicama i na ustrajnome zastupanju interesa željezničkoga sektora pred Europskom komisijom, Vijećem i Parlamentom. Predstavnici HŽPP-a predstavili su investicije u nastavak obnove voznoga parka. Nakon što su na temelju ugovora s Končar – Električnim vozilima isporučena 24 vlaka, do prvoga kvartala 2020. bit će isporučena još četiri dizel-motorna vlaka.

Predstavili su i projekt obnove voznoga parka 21 novim elektromotornim vlakom za koje je HŽ Putnički prijevoz u suradnji s resornim ministarstvom aplicirao za sredstva iz EU-ovih fondova kao i planove za daljnju nabavu elektromotornih i dizel-motornih vlakova. Osim što ulaže u dodatnu digitalizaciju poslovanja i modernizaciju prodajnoga sustava, nakon uvođenja integriranoga javnog prijevoza i zajedničke prijevozne karte autobusnoga i željeznič-



koga prijevoznika u Zagrebu, Rijeci, Osijeku i Splitu, HŽ Putnički prijevoz planira proširiti tu ponudu i na druga gradska središta u skladu sa Strategijom prometnog razvoja RH (2017. – 2030.). HŽPP planira intenzivirati i aktivnosti vezane uz oglašavanje u vlakovima te uvoditi više posebnih vlakova u suradnji s jedinicama lokalne i regionalne samouprave.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić izrazio je žaljenje zbog smanjenja investicija u željezničku infrastrukturu koje je najavio Lochman te istaknuo to kako sve članice EU-a nisu krenule s iste točke odnosno kvalitativnoga stanja željezničke infrastrukture. Zbog toga bi, smatra, trebalo povećavati, a ne smanjivati izdvajanje EU-a za investicije u željezničku infrastrukturu, posebno novim članicama čija je infrastruktura u lošem stanju kako bi u sljedećem periodu dostigli kvalitetu željezničke infrastrukture drugih članica EU-a.

Govoreći o problematici s kojom se susreću u provedbi projekata sufinanciranih iz EU-ovih fondova, predstavnici HŽ Infrastrukture predstavili su ključne infrastrukturne projekte sufinancirane EU-ovim

sredstvima, istaknuvši kako bi najavljeno smanjenje investicija zaustavilo taj trenutni zamah. U tijeku su projekti rekonstrukcije postojećega i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, izgradnje nove pruge za prigradski promet na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno te modernizacije i elektrifikacije pruge na dionici Zaprešić – Zabok, koji su financirani sredstvima iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija, te izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani, koja je sufinancirana sredstvima CEF-a, a predstavljeni su i ostali projekti koji će se sufinancirati sredstvima EU-a, pri čemu prioritet ima modernizacija pruge Rijeka – državna granica, koja se nalazi na transeuropskome Mediteranskom koridoru.

S obzirom na to da će Hrvatska predsjedati EU-om od siječnja do lipnja 2020., jedna od tema bila je i organizacija okrugloga stola na temu željeznice koji se svake godine održava u Bruxellesu u organizaciji CER-a i zemlje koja predsjedava Unijom. Na sastanku je dogovoreno da će se intenzivirati suradnja CER-a i nacionalno-

ga željezničkog sektora u cilju što bolje pripreme za predsjedanje EU-om. Raspravljalo se i o pripremi Hrvatske za ulazak u šengenski prostor.

Iako željeznički sektor na području EU-a zapošljava 1,06 milijuna radnika, raspravljalo se i o nedostatku željezničkih kadrova te financiranju projekata vezanih uz edukaciju radnika te stipendiranje učenika i razmjenu studenata putem projekta Erasmus.

U ime HŽ Infrastrukture član Uprave Marko Z. Žubričić poručio je kako na razini EU-a treba zajedno lobirati za promociju željezničkih zanimanja tako da se osiguraju financijska sredstva za stipendiranje željezničkih zanimanja u srednjim školama i fakultetima. Također je istaknuo to da zaposlenicima željeznica u EU-u treba omogućiti edukaciju o novim tehnologijama zbog interoperabilnosti željeznica u Europskoj uniji.

Izvršni predsjednik CER-a ukratko je predstavio projekte kojima se promovira zapošljavanje u željezničkome sektoru i analiziraju učinci modernizacije željezničkoga sustava.

RADI SE NA NEKOLIKO DIONICA RIJEČKE PRUGE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Radnici Pružnih građevina trenutano su angažirani na nekoliko gradilišta na riječkoj pruzi. Osim što se na cijeloj dionici između Ogulina i Moravica razvlači kontaktna mreža, trenutano su najintenzivniji radovi u kolodvoru Vrbovsko.

Na dijelu riječke pruge između Ogulina i Moravica trenutano se izvode građevinski radovi, a na cijeloj dionici razvlači se kontaktna mreža. Na tim poslovima angažirane su Pružne građevine, odnosno poslovna područja Remont, Posit te Betonske i čelične konstrukcije. Radnici su smješteni u Ogulinu, u »vagonskome naselju«, a ovisno o radovima angažirano je od 120 do 150 ljudi. Radi se tijekom svako-

dnevnih zatvora pruge od 8.20 do 15.30 sati.

Trenutano se najintenzivniji radovi izvode u kolodvoru Vrbovsko, gdje se izvodi kompletna rekonstrukcija prvoga kolosijeka. Radi se iskop do dubine od gotovo dva metra jer će se izvođenjem radova na prvome kolosijeku riješiti i pitanje odvodnje na drugome kolosijeku. Kolodvor Vrbovsko ima četiri kolosijeka. Rekonstruirani su treći kolosijek dug 710 m i industrijski, četvrti kolosijek vezan uz drvnu industriju Cedar.

Prvi kolosijek dug je 380 m. S obzirom na dubinu potrebnoga iskopa i kameno tlo, radovi su uvelike otežani. Na prolaznom

su kolosijeku zamijenjene skretnice. S obzirom na mogućnost dobivanja zatvora pruge, po završetku toga kolosijeka gradilište seli u Ogulin. Tamo se trenutano izvode pripreme za rekonstrukciju prvoga kolosijeka. U Vrbovskom će potom biti nastavljeni radovi na drugome kolosijeku dugom 680 m i izgrađene uređene površine na platou ispred kolodvorske zgrade te između drugoga i trećega kolosijeka.

U kolodvoru Ogulin dovršeno je pet kolosijeka (od četvrtog do osmog kolosijeka). Preostala su još prva tri kolosijeka te ugradnja 23 skretnice. S obzirom na to da na tim kolosijecima teče putnički prijevoz, organizacija prometa tijekom radova bit će puno zahtjevnija.

Krajem mjeseca, tijekom cjelodnevnih zavrta pruge 28. i 29. rujna, u kolodvoru Plaški bit će izvađene četiri stare skretnice i ugrađene tri nove. Manji broj skretnica povezan je sa zatvaranjem petoga i šestoga kolosijeka koji su bili vezani uz nekadašnju industrijsku zonu.

Početak listopada Pružne građevine za-

počinju s remontom pet kilometara otvorene pruge između Kukače i Oštarija, a tijekom tih radova bit će rekonstruiran i prolazni kolosijek u kolodvoru Kukača. Remont te pružne dionice izveden je 1989. i premda je nekadašnji ogulinski ZOP jako dobro održavao tu dionicu i dugo održavao voznu brzinu vlakova, došlo je vrijeme kada je neophodno zamije-

nuti kompletan materijal.

Remont riječke pruge iz smjera Rijeke, korak po korak, izvodi se od 2005. godine. Nakon remonta dionice od Kukače do Oštarija preostalo je još petnaest kilometara pruge između Kukače i Generalskog Stola. Istodobno se dovršava sanacija usjeka na riječkoj pruzi i na pruzi Rijeka – Šapjane – državna granica.



PRUŽNE GRAĐEVINE NA RIJEČKOJ PRUZI NADOMAK MORAVICA U GORSKOM KOTARU

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

HŽ Infrastruktura već dulje izvodi glavni remont riječke pruge. Na mnogim mjestima izgrađen je u cijelosti novi kolosijek, pruga je elektrificirana na 25 kV, a povećani su i nosivost kolosijeka te razina sigurnosti trase.

Za samo nešto više od jednog i pol sata umjerene vožnje autocestom od Zagreba prema Rijeci može se stići u Gorski kotar, poznat po mnogočemu, a najviše kao »Švicarska u malom«. Autocesta Rijeka – Zagreb ubrzala je promet, približila je goranska mjesta Rijeci i Zagrebu, ali je željeznica ostala bez većih građevinskih i tehničkih zahvata.

Krenulo je! I to ne od jučer. Sada je i željeznica dobila prioritet. Gradi se i radi, podižu novi portali, novi noseći stupovi, mijenja oprema kontaktnoga voda, grade peroni i proširuje kolosijek. Lijepo je vidjeti radnike Pružnih građevina na dionici od Moravica prema Vrbovskom kako metar po metar uklanjaju staru kontaktnu mrežu.

Pružne građevine egzistiraju u pet poslovnih područja, a ovisno o vrsti i karakteru radova angažiraju se upravo specijalisti iz Remonta pruga, Održavanja pruga, Posita ili Betonskih i čeličnih konstrukcija. Kada se ukaže prilika i potreba, poslovna područja s potrebnim alatima i strojevima pristupaju poslu.

U Moravicama dočekao nas je šef gradilišta Ante Belančić. Uputili smo se do mjesta na pruži prema Vrbovskom gdje se izvode radovi na uklanjanju stare električne žice i kontaktnih dijelova.

Žica sa stupova savija se i zveči pri padu na pružni dio, prerezana je na točno predviđenoj duljini i treba je oblikovati u kolut i pripremiti za otpremu. Na terenu nema previše radnika, svaki je na svojem mjestu. Posao teče, baš kao i pruga koja vijuga poput nekog beskonačnog konopca



Uklanjanje klizne žice s pruge

koji je netko tu postavio. Pruga prolazi kroz šumovit i strm predio. Sam po sebi pitoreskan i zanimljiv. Tek na trenutak zaboravljamo na zagrebačku buku i trenutak postane tišinom, sve do dolaska TMD-ova s kojih se demontiraju viseći, ovjesni i kontaktni dijelovi elektromreže.

Vozila bruje, a prerezana električna žica ostaje na središnjemu dijelu kolosijeka. Ne zadugo jer nekolicina radnika savija žicu u kolutove i veže je iz predostrožnosti, da se ne bi odmotala.

Na upit što to ne valja kod električne žice jedan od montera mi kaže:

„Potrošena je, a i čvrstoća žice je nepostojana. Pritom savija žicu, uvija je rukom i oblikuje kolut. Na pitanje zar se to može, odgovorio je:

„Može jer je žica izgubila svoja prethodna svojstva. To s novim kliznim vodom ne bismo mogli napraviti.

Iako se TMD-ovi ne voze brzo, sve teče usklađeno i organizirano. Nema zastoja, ne čeka se. Dnevnu zadaću treba obaviti.

Vijci i dio spojnoga pribora spremaju se u pripremljene posude na radnim strojevima. Platforma TMD-a čista je i uredna. Tek nekoliko izolatora koji su radi glomaznosti odloženi u kut platforme strše i stvaraju nesklad.

Nije prvi put da obilazimo pojedina gradilišta. Kaže se da je dobra organizacija više od pola posla, a ovdje je to vidljivo.

Većinu radnika čine mlađi ljudi električarske struke, koji su dovoljno iskusni u obavljanju toga preciznog i stručnog posla montaže i demontaže elemenata električnoga voda. Sve treba biti na svojem mjestu jer kada se u žice pusti električni napon, vod mora biti koristan.

Belančić prati pojedine aktivnosti, penje se na TMD i razgovara s monterima i upućuje ih u dijelove posla.

Nakon što smo obišli teren, vratili smo se u Moravice, u ured. Veliki žuti vagon u kolodvoru u Moravicama jest spavaonica, ured i dnevni boravak za manji broj radnika. Na dugome stolu u uredu nalazi se vjerojatno jedna od knjiga glavnoga projekta. Belančić je otvara i lista nacрте i sadržaj.



Elektromonter Krešo Sabljak i šef gradilišta Ante Belančić

„Svaki put moram pogledati dokumentaciju, provjeravati slijed poslova. – kaže nam Ante.

Inženjerski posao sazdan je od crteža, tablica, postupaka, ali i od iskustva.

Prolazimo kroz vagon uz spavaonice. Sve se nalazi na svojem mjestu, pristojan smještaj koji ima gotovo sve. Voditelj dijela radova na izmjeni kontaktne mreže na dionici Ogulin – Moravice je Neven Ivošević, tehnički direktor PP-a Posit. S Ivoševićem smo razgovarali u njegovu zagrebačkom uredu s namjerom da nas upozna s projektom remonta elektromreže na dionici Ogulin – Moravice.

Radovi se izvode na 33 km trase na kojoj je angažirano ili će biti angažirano oko 55 radnika Pružnih građevina. Na radilištu nalaze se četiri TMD-ova s potrebnim bro-

jem radnika, što je za sada dovoljno. U razgovoru nam je Ivošević rekao to da bi se učinkovitost montaže i mogućnost osposobljavanja novih montera povećala kada bi angažirali veći broj radnih vozila, no to za sada nije moguće.

Projektom rekonstrukcije kontaktne mreže predviđena je izgradnja 140 novih temelja za noseće stupove, a time i postavljanje jednakog broja novih stupova. Svi postojeći portalni stupovi NP1 mijenjaju se novim stupovima Z. Također se mijenjaju svi stupovi koji se nalaze na udaljenosti manjoj od 2,50 m od osnovne osi kolosijeka, a u kolodvorima na udaljenosti manjoj od 2,20 m, stupovi koji su prekratki za nove konzole te stupovi koji imaju prekomjerni nagib. Na dionici mijenja se kompletna kontaktna mreža, što uključuje nosivo

uže, kliznu žicu, vješaljke, strujne veze sa spojnom opremom i rastavljače.

Također se izvodi antikorozivna zaštita metalnih konstrukcija kontaktne mreže u manjem opsegu – rekao je na kraju razgovora Ivošević.

Rekonstrukcija željezničke pruga između Zagreba i Rijeke omogućit će brže prevoženje putnika i tereta, ali i izletnika do nekog od odredišta u Gorskom kotaru, gdje priroda diše kao i čovjek.

Ne smijemo zaboraviti da je prijevoz vlakom ekološki najprihvatljiviji, a sigurnost prometovanja, osobito nakon velikih i sveobuhvatnih rekonstrukcija kakve se danas izvode na dionici Vrbovsko – Moravice, visoka. Riječka pruga ide dalje, baš kao i ljudi koji putuju.

KONTINUIRANI RAST OPSEGA PROMETA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, Dragutin Staničić

U posljednjih nekoliko godina ukupni opseg rada u Zagreb Ranžirnom kolodvoru višestruko se povećao. Takva tendencija nastavljena je tijekom 2019. godine. S druge strane broj radnika u kolodvoru smanjen je toliko da je teško održati tehnološki proces rada te radnicima omogućiti korištenje godišnjih odmora.

Zagreb Ranžirni kolodvor prostor je impresivnih dimenzija. Dug je 4,1 km te širok 1,1 km, tamo je ugrađeno više od 80 kolosijeka dugih između 500 i 800 m (kolosijeci smjerne, otpremne i prijamne skupine) te ložionički, garažni i ostali kolosijeci. Prometom se upravlja iz dviju postavnica. Tamo se nalaze i dvije velike radionice TSŽV-a i OV-a, radni prostori HŽ Carga i Sektora za informatiku HŽ Infrastrukture, a tamo je i nekadašnji željeznički hotel Porin, koji je sada u vlasništvu MUP-a RH i u njemu su smješteni tražitelji azila.

Nakon što je krajem ožujka 2009. oštećen most preko Save u Jakuševcu, uslijedio je ozbiljan pad opsega prometa u kolodvoru. Dvije godine poslije most je saniran, no tada je HŽ Crago počeo u vlastitoj režiji i u drugim kolodvorima ranžirati vlastite vlakove. U međuvremenu je promet vraćen i u posljednjih nekoliko godina, uvelike zahvaljujući stranim prijevoznicima, bilježi se troznamenkasta stopa rasta. Opseg prometa raste i tijekom ove godine.

Tijekom 2017. prispjelo je 867 vlakova, a otpremljeno 1111 vlakova. Sljedeće, 2018. prispjela su 2392 vlaka, a otpremljeno je 2457 vlakova. Ogromne razlike pokazuju se i kod tzv. prerađenih vlakova. Tako je u 2017. prerađeno 975 vlakova, odnosno 13.448 vagona, a u 2018. 3178 vlakova, odnosno 60.000 vagona.

Strani prijevoznici na svojim vlakovima traže sve više operacija prilikom izmjene sastava vlaka, a potrebni su im i dodatni kapaciteti. Uz vlakove koji su u provozu, na kolosijecima Zagreb Ranžirnog kolodvora svakodnevno je oko 1000 vagona HŽ Carga koji čekaju reviziju ili dirigaciju.



Davor Kljakić

Uz spomenuto povećanje rasta opsega, gužva na kolosijecima je sve veća, no istodobno je primjetan nedostatak radnika. Šef područja Zagreb Ranžirnog kolodvora, koje obuhvaća i kolodvor Zagreb Klara, jest Davor Kljakić. On je najveći dio radnoga vijeka, koji je započeo 1985., proveo u zagrebačkome Glavnom kolodvoru, a u Zagreb Ranžirnom kolodvoru šef je od 2013. godine.

Kao prometnik sam prvo radio u kolodvoru Zagreb Borongaj te u Zagreb Istočnom kolodvoru, a kada sam 1989. došao u Zagreb Glavni kolodvor radio sam kao prometnik, pomoćnik, zamjenik šefa i šef kolodvora. Na mjestu šefa kolodvora 2003. naslijedio sam Ivana Goluba i na tom sam radnome mjestu ostao do 2013. godine.

Danas u Zagreb Ranžirnom kolodvoru radi osamdeset radnika iz prometnoga sektora, a kada sam dolazio, bilo nas je otprilike

pedeset više. Dio radnika se prekvalificirao i otišao, dio je uzeo otpremnine, dio je otišao u mirovinu, a u međuvremenu nije bilo zapošljavanja. »Najmlađi« prometnik ovdje ima dvadeset godina radnoga staža. U Ranžirnom kolodvoru rade 23 prometnika, devet rukovatelja manevrom, 31 manevrist i devet vlakovođa. Imam pet pomoćnika šefa kolodvora, dva tehnologa i školskog instruktora.

U održavanje kolosijeka i kolosiječnih strojenja trebalo bi uložiti veća sredstva. Naši radnici sami održavaju površine oko upravne zgrade, obiju postavnica te oko ostalih objekata gdje su smješteni naši radnici, a to je područje veće od 10 000 m². Strani prijevoznici sve više traže slobodne kapacitete, no tijekom zatvora pruge tu se garažira dosta vlakova koji čekaju daljnju otpremu, a sve to zauzima slobodne kapacitete. – rekao je Kljakić.

Područje Zagreb Ranžirnog kolodvora je otvorena tipa te je pristup kolodvoru



moć sa svih strana. Kroz Zagreb Ranžirni kolodvor i preko njega prolaze ceste/požarni putevi koje služe za potrebe rada svih službi koje sudjeluju u radnome procesu kolodvora. Iste ceste/požarne puteve koriste stanovnici okolnih prigradskih

naselja da bi skratili put prema središtu grada i tako se dovode u opasnost. Znakovi zabrane jasno su postavljeni, no to ne zaustavlja vozače motornih vozila iz okolnih mjesta koji ne poštuju postavljene znakove zabrane i uporno voze preko Za-

greb Ranžirnog kolodvora. S tim je problemom upoznata i policija, no ona nema dovoljno resursa za svakodnevno kontroliranje prometa. Pravo rješenje bit će planirana izgradnja nadvožnjaka koji će se spojiti sa Sarajevskom cestom.

SUBVENCIONIRANI PRIJEVOZ UČENIKA I STUDENATA – PUN POGODAK

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Subvencionirani prijevoz učenika i studenata, koji partnerski s HŽ Putničkim prijevozom organiziraju četiri županije, te vožnje lokalnih putničkih vlakova vratili su život na prugu Banova Jaruga – Pčelić – Virovitica.

Pruga Banova Jaruga – Pčelić osposobljena je za vožnju vlakova, a od 2018. HŽ Putnički prijevoz pokrenuo je par vlakova koji svakodnevno voze od Virovitice do Banove Jaruge. Vožnje vlakova na brdovitoj dionici dugoj četrdeset kilometra između Daruvara i Pčelića ograničene su na 50 km/h, a radnici RJ Održavanje Pružnih građevina tijekom dva mjeseca radova sanirali su veliko klizište kod Đulovca. Prema planu, od većih zahvata radnici Pružnih građevina na 4,5 km dugoj relaciji od Sirača do Pakraca izmijenit će zastarjele tračnice 10 x A. Umjesto njih ugradit će polovne, no kvalitetnije tračnice S- 49.

Na pruzi od Banove Jaruge do Pčelića teče jedino putnički prijevoz. Teretnoga prijevoza nema te je zato jedini zaposjednuti kolodvor Daruvar. U deset mjeseci 2017. iz Pakraca se prevezio kamen iz kamenoloma u Siraču. Kamioni su dovozili kamen u Pakrac, otkuda se s velikoga stovarišta otpremao dalje vlakovima HŽ Carga. Na dionici od Daruvara do Sirača nekoliko je kamenoloma i veliki prostori prekriveni šumom, pa potencijal za prijevoz željeznicom postoji.

HŽ Putnički prijevoz je uz podršku četiriju županija, Požeško-slavonske, Bjelovarsko-bilogorske, Sisačko-moslavačke i Virovitičko-podravске, uspio revalizirati prijevoz putnika željeznicom. Projekt je započeo promotivnom vožnjom 5. veljače 2018. između Daruvara i Banove Jaruge. Od tada dva vlaka voze od Virovitice do Banove Jaruge, devet vlakova između Daruvara i Banove Jaruge, a tijekom školske godine vikendom vozi i vlak između Virovitice i Zagreba.



Prvi motorna garnitura iz Virovitice kreće u 4.30 sati i u Daruvar stiže u 6.08. Vlak nastavlja do Banove Jaruge. Između Daruvara i Banove Jaruge postoji dvanaest vožnji. Posljednji vlak u Daruvar stiže u 21.14 sati i nastavlja dalje do Virovitice kao domovnoga kolodvora. Tijekom dana na dionici između Daruvara i Virovitice putnike prevoze autobusi. Studenti četiriju županija kroz koje prolazi pruga između Zagreba i Virovitice voze se besplatno. Vlak petkom vozi studente iz Zagreba, a u nedjelju ih iz Virovitice vraća u Zagreb. Na lokalnim linijama ima putnika, a tzv. studentski vlakovi jako su dobro prihvaćeni i pokazali su se kao pun pogodak. U 2018. su lokalne turističke zajednice u suradnji s HŽPP-om pokrenule sedam iz-

letničkih vlakova, i to pet do Lipika te po jedan do Pakraca i Daruvara. Nažalost, ove godine vozio je samo daruvarski »Vinsondar«.

Područje kolodvora Daruvar obuhvaća još kolodvora Lipik, Sirač i otpremništvo Pakrac. Otkako je završio školu, točnije od 15. listopada 1980., šef kolodvora Nikola Balen je na toj pruzi. Od 1. siječnja 1994. bio je šef kolodvora Lipik. Taj je kolodvor u ratu bio teško oštećen i od 1992. do 1996. radnici su bili smješteni u kontejneru. Danas je kolodvor u cijelosti obnovljen i izgleda jako lijepo, no organizacija posla preseljena je u Daruvar te je Lipik nezaposjednut.

U Daruvaru uz šefa kolodvora u dvije smjene rade tri prometnika i dva skretničara. S



Kolodvor Daruvar

obzirom na to da tamo nema putničke blagajnice, prometnik je zadužen i za prodaju karata. Zanimljivo je to da se u kolodvoru nalazi uređaj za okretanje štitnoga signala koji je najvjerojatnije stariji od stotinu godina, no još uvijek radi. Iz kolodvora se upravlja i s dva željezničko-cestovna prijelaza. Jedan je uređaj električni, a na drugome prijelazu rampu ručno podiže skretničar.

Ne tako davno na pruzi Banova Jaruga – Pčelić u cijelosti je bio obustavljen željeznički promet. Korak po korak, najprije do Sirača pa do Daruvara i konačno na cijeloj pružnoj dionici, vlakovi su počeli ponovno voziti. Vjerojatno se može i bolje, ali kada se pogleda malo unatrag, postoji razlog za zadovoljstvo.



Nikola Balen, Siniša Roksanđić i Dragan Biondić

NE TAKO DAVNO NA PRUZI BANOVA JARUGA – PČELIĆ U CIJELOSTI JE BIO OBUSTAVLJEN ŽELJEZNIČKI PROMET. KORAK PO KORAK, NAJPRIJE DO SIRAČA PA DO DARUVARA I KONAČNO NA CIJELOJ PRUŽNOJ DIONICI, VLAKOVI SU POČELI PONOVRNO VOZITI. VJEROJATNO SE MOŽE I BOLJE, ALI KADA SE POGLEDA MALO UNATRAG, POSTOJI RAZLOG ZA ZADOVOLJSTVO.



Uređaj za okretanje štitnoga signala

NASTAVLJENA SURADNJA S POŽEŠKO-SLAVONSKOM ŽUPANIJOM

PIŠE: HŽPP

FOTO: Požeško-slavonska županija

Ugovor kojim se nastavlja uspješna suradnja HŽ Putničkog prijevoza i Požeško-slavonske županije potpisan je 23. rujna. Naime, od 4. listopada redoviti studenti i učenici srednjih škola s prebivalištem na području Požeško-slavonske županije nastavit će se besplatno prevoziti vlakovima br. 1740/1741 na relaciji Požega – Zagreb – Požega.

Ugovor su potpisali župan Alojz Tomašević, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i član Uprave HŽPP-a Damir Rubčić. Na potpisivanju Ugovora nazočni su bili i direktorica Prodaje i marketinga HŽPP-a Snježana Malinović, zamjenik župana Željko Jakopović i pročelnik Upravnog odjela za proračun i financije Damir Jakoubek.

U povodu potpisivanja Ugovora župan Tomašević istaknuo je:

„Nakon uspješno provedenoga projekta prošle godine našim studentima i učenicima omogućili smo besplatan prijevoz vlakom. Dobili smo pozitivne rezultate od naših stanovnika koji su prošle godine putovali uz pomoć sufinanciranja, što im je uvelike pomoglo smanjiti troškove studiranja i života izvan naše županije. Svima nam je poznato da ljudi koji se školuju izvan županije ponekad budu opterećeni velikom cijenom prijevozne karte, što dovodi do toga da se sve manje studenata vraća u svoj rodni kraj. Nismo imali pokazatelje ni broj studenata koji će koristiti besplatnu kartu, ali nakon godinu dana znamo da je projekt uspješan te da je ostvareno više od sedam tisuća prijevoza na relaciji Požega – Zagreb i prijavljeno oko 350 studenata koji koriste tu liniju. Želim zahvaliti na otvorenosti i dobroj komunikaciji s HŽ Putničkim prijevozom koja je rezultirala velikom koristi za sve studente.

I predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić



Damir Rubčić, Željko Ukić i Alojz Tomašević potpisuju Ugovor

izrazio je zadovoljstvo nastavkom suradnje:

„Potpisivanje današnjega ugovora nastavak je uspješne prošlogodišnje suradnje kojom je nakon 10 godina uvedena izravna linija na relaciji Požega – Zagreb – Požega. Izražavam veliko zadovoljstvo zbog uspješnoga projekta te zahvaljujem županu Tomaševiću koji je ustrajao u ostvarenju te linije kao i nove linije prema Osijeku za koju će, vjerujemo, biti pronađen model za provedbu. Ovaj je projekt od velike važnosti jer se među mladim ljudima potiče korištenje željezničkog prijevoza koji je godinama bio zanemaren. Također, svim učenicima srednjih škola koji koriste sufinancirani prijevoz na temelju Odluke Vlade RH HŽ Putnički prijevoz omogućit će da s pametnom karticom mogu neograničeno putovati tijekom cijele školske godine na svim linijama u Republici Hrvatskoj.

Na temelju Ugovora o sufinanciranju troškova javnoga prijevoza redovitih studenata i učenika srednjih škola s prebivalištem na području Požeško-slavonske županije redoviti studenti i učenici srednjih škola od 4. listopada 2018. prevoze se besplat-

no vlakovima br. 1740/1741 na relaciji Požega – Zagreb – Požega. Novi Ugovor potpisan je na razdoblje od 4. listopada 2019. do 7. lipnja 2020. godine.

Pravo na prijevoz vlakovima br. 1740/1741 ostvaruju redoviti studenti koji studiraju u Zagrebu i učenici srednjih škola koji se školuju u Zagrebu za zanimanja za koja se ne mogu školovati u srednjim školama na području Županije te koji ne ostvaruju pravo na sufinanciranje prijevoza na temelju Odluke Vlade RH o financiranju javnog prijevoza učenika srednjih škola. Besplatan prijevoz omogućen je redovitim studentima i učenicima srednjih škola čije je polazište ili odredište na području Županije. Prijevoz redovitih studenata i učenika srednjih škola Županija sufinancira u iznosu od 50 %, a HŽPP na putovanje odobrava 50 % popusta, zbog čega učenici i redoviti studenti ostvaruju besplatan prijevoz. Na temelju potvrde Županije o prebivalištu i o redovitome upisu škole/studija učenici i studenti trebaju na HŽPP-ovim blagajnama izraditi HŽPP-ovu pametnu karticu uz pripadajući profil PSŽ-a (cijena izrade profila 50 kn + fotografija). Karte se prodaju u kolodvorima Požega, Velika, Pleternica i Pakrac-Grad.

HŽPP U EUROPSKOM TJEDNU MOBILNOSTI

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U povodu obilježavanja Europskog tjedna mobilnosti 16. rujna na terasi kavane Johann Franck na Trgu bana Josipa Jelačića u Zagrebu održana je konferencija za novinare, na kojoj su sudjelovali i HŽPP-ovi predstavnici.

Na konferenciji za novinare zamjenica gradonačelnika Grada Zagreba Jelena Pavičić Vukičević istaknula je da je Grad Zagreb 18. put ponosni organizator Europskog tjedna mobilnosti. Istaknuvši da je ovogodišnji Tjedan rekordan po broju događaja i partnera uključenih u njegov program, koji obuhvaća i programe za djecu vrtičke dobi i za starije osobe, zamjenica gradonačelnika istaknula je da je Zagreb 2012. osvojio prvo mjesto i prestižnu nagradu *Mobility Award* te da ove godine ponovno konkurira za osvajanje nagrade:

„Ovime ćemo poslati poruku zagrebačskoj, ali i hrvatskoj javnosti koliko su kretanje te zdravi stilovi života imperativ, posebno za osobe s invaliditetom za koje kao društvo i zajednica moramo uložiti dodatni napor, ukloniti arhitektonske barijere te raditi intervencije u prostoru kako bismo svi zajedno mogli koristiti blagodati života u gradu i prirodi koja nas okružuje.“

Pročelnica Gradskog ureda za socijalnu zaštitu i osobe s invaliditetom Romana Galić ukratko je predstavila mobilnu aplikaciju »Pristupačni Zagreb«, koja je namijenjena onima čije je kretanje otežano. Govoreći o rasterećenju gradskih prometnica, pročelnica Gradskog ureda za gospodarstvo, energetiku i zaštitu okoliša Mirka Jozić istaknula je:

„Moramo prepoznati potrebu korištenja javnoga gradskog prijevoza kadgod je to moguće jer time ćemo smanjiti gužve u gradu i onečišćenje okoliša. Tako će i ovaj Tjedan završiti 22. rujna Danom bez automobila.“



Član Uprave HŽPP-a Mladen Lugarić

Na konferenciji za novinare sudjelovali su i HŽPP-ovi predstavnici s obzirom na to da u sklopu Europskog tjedna mobilnosti i ove godine HŽ Putnički prijevoz u suradnji s udrugom Sindikat biciklista provodi zajedničke aktivnosti u cilju populariziranja prijevoza vlakom i biciklom.

O tome je član Uprave HŽPP-a Mladen Lugarić izjavio:

„Od 16. do 22. rujna 2019. HŽ Putnički prijevoz omogućuje besplatan prijevoz djece do 12 godina i bicikala u vlakovima u kojima je omogućen prijevoz bicikala. Također, u cilju popularizacije željezničkoga prijevoza HŽPP organizira i besplatne vožnje gradsko-prigradskim vlakovima koje su namijenjene djeci vrtičke dobi.“

Na kraju konferencije zamjenica gradonačelnika potpisala je Povelju kojom je Grad Zagreb službeno pristupio Europskom tjednu mobilnosti.

Europski tjedan mobilnosti svake godine

održava se od 16. do 22. rujna u organizaciji Glavne uprave za okoliš Europske komisije u cilju poticanja javne svijesti i aktivnosti građana protiv onečišćenja okoliša uzrokovanoga povećanjem opsega motoriziranoga prometa u urbanim sredinama, a time i u cilju poboljšanja kvalitete života građana europskih gradova.

Ovogodišnji Europski tjedan mobilnosti obilježava se u više od 2000 europskih gradova pod sloganom »Krećite se s nama« i težište stavlja na sigurno hodanje i vožnju biciklom. Na poseban način potiču se mjere usmjerene prema smanjenju onečišćenja okoliša, promoviranju sredstava javnoga prijevoza te alternativnih modela kretanja i prijevoza u gradovima. U tome cilju željeznički promet kao najsigurnija vrsta kopnenoga prometa omogućuje masovnu mobilnost, znatno smanjuje negativan utjecaj na okoliš te rasterećuje ceste i smanjuje zagušenja te težište stavlja na važnost korištenja integriranoga javnog prijevoza.

S JEDNOM KARTOM U VLAK I AUTOBUS

PIŠE: HŽPP
FOTO: Grad Rijeka



Potpisivanje ugovora o poslovnoj suradnji

Od 1. rujna na području Rijeke, Bakra i Matulja putnici će se u vlakovima moći voziti s kartama Autotroleja bez nadoplate.

Nakon što je na temelju Sporazuma o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju integriranog prijevoza putnika na području Grada Rijeke od 1. rujna 2018. uveden integrirani javni prijevoz, od 1. rujna do 14. prosinca 2019. putnici će bez nadoplate za putovanja vlakom koristiti mjesečne i pojedinačne karte autobusnoga prijevoznika Autotrolej.

Karte Autotroleja vrijedit će u vlakovima u riječkome gradsko-prigradskom prijevozu na relaciji Jurdani – Rijeka – Škrljevo, a prijevoz autobusom i vlakom moći će koristiti i građani s područja Grada Bakra. Od 7. listopada u sustav integriranoga prijevoza bit će uključeno i stajalište Permani.

Ugovor o poslovnoj suradnji na provedbi uključivanja željeznice u sustav javnoga gradsko-prigradskog prijevoza Grada Rijeke 30. kolovoza u Rijeci potpisali su gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel, grado-

načelnik Bakra Tomislav Klaić, načelnik Općine Matulji Mario Ćiković, član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Mladen Lugarić i direktor Autotroleja Alberto Kontuš, a na potpisivanju Ugovora bio je i pročelnik Upravnog odjela za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima Primorsko-goranske županije Ljudevit Krpan.

Izrazivši zadovoljstvo nastavkom suradnje gradonačelnik Obersnel istaknuo je:

„Potpuna integracija željeznice u javni gradski prijevoz uslijedit će po izgradnji drugoga kolosijeka između Škrljeva, Rijeke i Jurdana, a do tada ovim projektom kod korisnika želimo vratiti naviku korištenja željeznice za dnevna putovanja u grad i vraćanje iz njega. Zbog toga će do kraja godine biti otvorena i nova stajališta na području Bakra i Matulja, a dovršetak stajališta kod Teatra Fenice u središtu Rijeke očekuje se u siječnju iduće godine.

Istaknuvši važnost popularizacije javnoga prijevoza član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Lugarić izjavio je:

„Uvjereni smo da ćemo povoljnim cijenama karata, usklađenim voznim redovima HŽ Putničkog prijevoza i Autotroleja te razvojem integriranoga prijevoza privući putnike koji će koristiti vlak kao najbrži i najjeftiniji prijevoz. Nadam se da će građani time manje koristiti automobilski prijevoz, što će rasteretiti gradske prometnice, a građani će brže stizati do svojih odredišta.

Direktor Autotroleja Kontuš kazao je da kako je uvođenje jedinstvenih prijevoznih karata tek prvi korak u potpunoj integraciji željeznice u javni gradski prijevoz, najavivši i preusmjeravanje dijela prigradskih autobusnih linija koje će se zaustavljati pokraj željezničkih kolodvora kako bi se putnicima olakšalo korištenje željeznice u gradskome prijevozu.

Ostali dionici izrazili su zadovoljstvo uvođenjem integriranoga prijevoza u cilju rasterćenja prometnica i povećanja razine sigurnosti te istaknuli važnost izgradnje drugoga kolosijeka između Jurdana i Škrljeva u cilju poticanja integriranoga prijevoza te razvoja industrije i gospodarstva.

BOLJE POVEZIVANJE MAĐARSKE I RUMUNJSKE

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railjournal.com
FOTO: Gergő Kalmár/flickr.com



Mađarska Nacionalna agencija za razvoj infrastrukture raspisala je natječaj za modernizaciju i elektrifikaciju jednokolosiječne pruge između Püspökladánya i Biharkeresztesa u blizini granice s Rumunjskom. Projekt uključuje elektrifikaciju 55,6 km pruge naponom 25 kV 50 Hz te rekonstrukciju gornjeg i donjeg ustroja za voznu brzinu 100 km/h i osovinsko opterećenje od 22,5 t/o na 35 km pruge i glavnim prolaznim kolosijecima u trima kolodvorima.

Također, bit će instalirani novi sustavi elektroničke signalizacije i obavještanja putnika te povezani sa centrom za upravljanje prometom u Püspökladányju.

Rok za dostavu ponuda je 15. listopada, a rok za izvršenje ugovora je 36 mjeseci od potpisivanja ugovora. Projekt sufinancira EU.

Pruga Püspökladány – Biharkeresztes dio je koridora od Budimpešte do Oradee, Cluj, Brasova i Bukurešta u Rumunjskoj. Na rumunjskoj strani u tijeku je modernizacija pruge Brasov – Cluj. Navedeni projekti znatno će skratiti vrijeme putovanja između mađarskih i rumunjskih regionalnih središta.

SOLARNA ENERGIJA NA PRUZI

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



Krajem kolovoza u Engleskoj je započelo testiranje izravnog napajanja jedne dionice magistralne pruge Wessex sunčevom energijom. To je prvi takav projekt na svijetu, a nastavlja se na nagrađenu studiju koju su izradili Climate Action i Carski koledž u Londonu. Studija je, naime, pokazala da se povezivanjem solarnih panela izravno na željezničku mrežu može zadovoljiti znatan udio potreba za električnom energijom na željeznici.

Instalacija od stotinu solarnih panela spojena je izravno na prugu u Aldershotu, smještenom 60-ak km jugozapadno od Londona. U ovoj fazi testiranja solarna energija koristi se za napajanje signalizacije i rasvjete, a predviđena je njezina uporaba na većem dijelu željezničke mreže, među ostalim, za napajanje vlakova.

Prugom Wessex upravlja Network Rail, koji planira uložiti milijarde funti u elektrifikaciju pruga kako bi njima prestali voziti dizelski vlakovi. To bi pomoglo smanjenju zagađenja i emisije stakleničkih plinova, ali i donijelo financijske uštede.

VLAKOM UMJESTO AVIONOM

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



Nizozemski zračni prijevoznik KLM odlučio je ukinuti jedan od svojih pet dnevnih letova između Bruxellesa i Amsterdama, umjesto čega će za putnike rezervirati mjesta u Thalysovim vlakovima velike brzine na toj relaciji. Putnici koji svoje putovanje nastavljaju prekooceanskim letovima presjedat će u Schipholu.

Navedeni režim stupa na snagu 29. ožujka 2020. Bit će to prvi korak u KLM-ovu programu postupnog smanjivanja broja letova na relaciji Bruxelles – Amsterdam. KLM poduzima tu inicijativu radi postizanja veće održivosti. Također, tako će se aerodromski kapaciteti osloboditi za duge letove.

KLM tvrdi da će zamjenjivati kratke letove željezničkim prijevozom »dok god vlakovi u potpunosti budu odgovarali brzini, pouzdanosti i udobnosti koju nudi zračni promet«.

Intermodalni prijevoz koji uključuje vlakove i zrakoplove i dalje je kompleksno i izazovno područje. (...) Smanjivanje učestalosti s pet na četiri leta dnevno dobar je način stjecanja više iskustva u uslugama »zrak i željeznica«. – dodao je predsjednik i izvršni direktor KLM-a Pieter Elbers.

PARNA BRDSKA ŽELJEZNICA FURKA

PIŠE: Toma Bačić

FOTO: Toma Bačić, Alain Hospenthal

U središnjim švicarskim kantonima Uri i Valais nalazi se uskotračna muzejska željeznica Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). U subotu 31. kolovoza obišao sam tu zanimljivu željezničku prugu i prisustvovao vožnji parne lokomotive HG 4/4 704.

U subotu 31. kolovoza sletio sam u zračnu luku Klotten, koja se nalazi petnaestak kilometara sjeverno od središta švicarskoga najvećeg grada Züricha. Ispod terminala 2 zračne luke nalazi se željeznički kolodvor Zürich Flughafen iz kojega vlakovi voze u smjeru Züricha i Winterthura.

Vozno vrijeme vlakova od zračne luke do glavnoga kolodvora Zürich iznosi 10 minuta, a vlak kojim sam putovao prometovao je kroz tunel Weinberg, koji prolazi ispod središta grada i koji završava u podzemnome dijelu kolodvora Zürich. Od zračne luke do glavnoga kolodvora u Zürichu putovao sam vlakom IC 810 Romanshorn – Brig koji vozi katna *push-pull* garnitura IC2000.

Ciriški se kolodvor sastoji od nekoliko međusobno povezanih dijelova: nadzemnoga dijela Gleishalle (peroni 3 – 18), kolodvorskoga dijela SZU (peroni 21 – 22), dijela Löwenstrasse (peroni 31 – 34), Museumstrasse (peroni 41 – 44) i dijela Sihlpost (peroni 51 – 54). Svi dijelovi povezani su velikim podzemnim trgovačkim centrom.

Iz Züricha sam EC vlakom 310 (Zürich HB – Venezia S. Lucia, nagibni vlak Pendolino RABe 503) putovao do kolodvora Arth-Goldau, koji se nalazi na južnome kraju jezera Zug, a ondje sam presjeo u vlak 2315. Njime sam se odvezao do Erstfelda i ondje ponovno presjeo. Posljednji dio putovanja (Erstfeld – Göschenen) vozio sam se regionalnim Stadlerovim elektromotornim vlakom SBB RABe 524. Iako se broj presjedanja na toj relaciji može činiti velik, najdulje vrijeme čekanja iznosilo je 15 mi-



Toma Bačić ispred lokomotive HG 4/4 704 u kolodvoru Furka

nuta, a ukupno vrijeme putovanja od zračne luke do kolodvora Göschenen 2 sata i 23 minute. Iz Göschenena sam automobilom stigao do kolodvora muzejske željeznice Gletsch.

Gletsch je malen kolodvor koji se nalazi između prijevoja Furka i Grimsel. Na cesti

između prijevoja snimane su legendarne scene potjere filma o James Bondu »Goldfinger« 1964. godine.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke dio je uskotračne pruge Disentis/Mustér – Brig na kojemu su vlakovi prestali redovito prometovati u ljeto 1982. kada je otvoren bazni



Vijetnamska lokomotiva HG 4/4 704 u kolodvoru Gletsch



Vlak vučen dizelskom lokomotivom HGm 4/4 62

tunel Furka, dug 15.381 metar. Iako je brdska dionica pruge prepuštena propadanju, entuzijasti iz čitave Europe su volonterskim radom omogućili da se ona pretvori u muzejsku željezničku prugu. Prva dionica muzejske pruge ponovno je otvorena 1992., a čitava pruga duga 17,8 km u ljeto 2010. Lokomotive koje danas voze na DFB-u dio su opsežnoga projekta nazvanog »Back to Switzerland!«. Naime, parne lokomotive koje su izvorno prometovale tom prugom prodane su 1947. u Vijetnam. Grupa entuzijasta ih je 1990. pronašla u Vijetnamu, otkupila ih, transportirala u Švicarsku i obnovila. Danas zupčane lokomotive serije HG 3/4 ponovno voze na pruzi za koju su proizvedene. U Vijetnamu su kupljene i dvije lokomotive HG 4/4 koje je proizvela švicarska tvrtka SLM, no koje nikada nisu vozile u Švicarskoj. Jedna od tih dviju lokomotiva (704) prvi je put na pruzi DFB-a vozila u subotu 31. kolovoza. Pruga DFB-a opremljena je zupčanim sustavom Abt, a maksimalni usponi iznose 118 ‰. Željeznica DFB radi od početka lipnja do



Vijetnamska lokomotiva HG 4/4 704 u kolodvoru Gletsch

početka listopada jer je zimi pruga zatvorena zbog snijega i opasnosti od lavina. Vlakovi voze svaki dan, uz pojačani vozni

red vikendom. Cijena karte za vlakove s parnom vučom u jednome smjeru iznosi 73 švicarska franka.

KALINJINGRAD – JEDINSTVENO MJESTO PROŽIMANJA RUSKE I NJEMAČKE KULTURE

PIŠE: Mirna Marić
FOTO: Mirna Marić

Putovanju u Rusiju obično prethodi složena i skupa procedura izdavanja viza, no ove je godine Rusija počela pomalo olakšavati turističke posjete: za zimu je najavljena mogućnost posjeta Petrogradu bez vize, a 1. srpnja vrata je otvorila Kalinjingradska oblast, ruska enklava na Baltiku između Poljske i Litve: za posjete do četiri dana turisti mogu aplicirati *on-line* za besplatnu e-vizu, koja se dobije u roku od par dana.

Kalinjingradska oblast postala je dio SS-SR-a tek nakon Drugoga svjetskog rata, kada je njemački grad Königsberg postao Kalinjingrad. U srednjemu vijeku ondje se nalazilo prusko naselje Twangste, a u 13. st. Teutonski vitezovi sagradili su utvrdu Königsberg. Poslije je Königsberg postao prijestolnica Istočne Pruske, pokrajine koja je na kraju Drugoga svjetskog rata podijeljena između SSSR-a i Poljske.

Njemačko je stanovništvo pobjeglo ili protjerano, a grad je naseljen Rusima i 1946. preimenovan u Kalinjingrad, po sovjetskom političaru Mihailu Kalinjinu.

Nažalost, u bombardiranju tijekom Drugoga svjetskog rata stradalo je više od 90 posto zgrada: očuvani su tek segmenti povijesne jezgre kao što su gotička katedrala i sedam gradskih vrata, impresivnih ciglenih građevina koje izgledaju kao mali dvorci (Kalinjingrad je bio jedan od najbolje utvrđenih gradova).

Katedrala je smještena na Kantovome otoku, nekada zvanom Kneiphof, koji je prije bombardiranja bio pravi mali grad, prepun građevina poput poznatoga sveučilište Alberta na kojemu je predavao Kant. Katedrala je obnovljena tek 1992., dok je ostatak otoka uređen kao park.

Katedrala je danas jedna od glavnih atrakcija Kalinjingrada, u koju turisti dolaze poslušati koncert na najvećim orguljama u Rusiji i razgledati Muzej Immanuela Kanta smješten na katovima iznad bazilike.



Žaljeznički kolodvor u Kaljinguadu

Sa stražnje strane crkve nalazi se i Kantov mauzolej.

Kratkom šetnjom dolazi se do još jedne atrakcije, tzv. Ribarskog sela, smještenog preko puta Kantova otoka. Riječ je o kompleksu restorana, hotela i trgovina izgrađenom 2006. sa svrhom rekreiranja povijesne njemačke arhitekture na području gdje se nekada nalazilo ribarsko naselje. Ta slikovita miničtvrtn izgleda u cijelosti drukčije od ostatka grada – toliko je *zrihtan* i ukrašen da djeluje pomalo diznjevski, pogotovo u okružju okolnih, pomalo neuglednih sovjetskih blokova.

Kada je riječ o sovjetskoj arhitekturi, zanimljivo je spomenuti kontroverznu Sovjetsku kuću iz sedamdesetih godina prošloga stoljeća, koju su neki proglašavali najružnijom zgradom u Rusiji, a drugi dobrim primjerom brutalističke arhitekture. Popularni nadimak joj je »Zakopani robot« jer izgleda kao glava robota. Zapravo nikada nije dovršena – ispostavilo se da je tlo previše močvarno da izdrži predviđenih 28 katova od betona pa su jednostav-

no prestali graditi kada su stigli do 21. kata. Da priča bude bizarnija, u povodu 750. obljetnice Königsberga 2005. obnovljeno je pročelje, no unutrašnjost je ostala nedovršena i neupotrebljiva, klasični primjer Potemkinova sela. Za nogometnoga prvenstva prošle godine pročelje je u cijelosti bilo prekriveno reklamama.

Taj nevoljeni »robot« sagrađen je odmah pokraj ostataka pruskoga kraljevskog dvorca iz 13. st. (također uništenoga u bombardiranju), uz koji se veže zanimljiva priča iz Drugoga svjetskog rata, kada su nacisti kao ratni plijen onamo prenijeli famoznu petrogradsku Jantarnu sobu, gdje joj se gubi svaki trag i ostaje jednom od intrigantnih misterija novije povijesti.

Od muzeja se ističe doista impresivan Muzej svjetskih oceana, osnovan 1990. i jedinstven po opsežnosti i raznolikosti izložaka. Sastoji se od niza zgrada i objekata smještenih na dokovima rijeke Pregolje kao što su amfibijski avion i podmornica B-413, jedna od rijetkih očuvanih podmor-

nica iz predatomskega doba. Obilazak podmornice možda nije za klaustrofobične, no pruža sjajan dojam o tome kako je izgledao život njezine posade. Praktično je što se ulaznica plaća za svaki pojedini objekt pa platite samo ono što razgledate. Naš osobni favorit toga golemog izložbenog kompleksa jest slavni znanstveno-istraživački brod Vitez, iz perioda kada se u SSSR-u uspješno razvijala oceanologija. Najpoznatiji je po tome što je 1957. izmjerio najveću dubinu Marijanske brazde od 11 034 m. Šetnja po Vitezu fascinantno je iskustvo, koje vas prenese u uzbudljivi svijet oceanoloških avantura, i nekoliko sati brzo proleti.

Treba spomenuti i Muzej jantara, smješten u fotogeničnoj utvrdi iz doba Napoleonskih ratova. Izložba nudi opsežan pregled povijesti prerade jantara u Kalinjingradskoj oblasti, koja je iznimno bogata ležištima jantara – čak 90 posto svjetskoga jantara nalazi se u obližnjemu gradu Jantarnojeu.

Iako je Kalinjingrad poznat kao najveća pomorska baza Rusije na Baltiku, sam grad nije na moru, već na obalama rijeke Pregolje, nedaleko od njezina utoka u Kalinjingradski zaljev, a s predlukom Baltijsk povezan je 40 km dugim kanalom. Zato, želite li udahnuti morski zrak, možete otputovati vlakom do nekog od simpatičnih gradića na moru kao što je Zelenogradsk. Vožnja ugodnim, modernim vlakom traje 45 minuta i stoji samo šest kuna. Zelenogradsk se do 1946. zvao Cranz. Tijekom 19. st. od ribarskoga sela postao je vodeće prusko ljetovalište, pogotovo nakon gradnje željeznice od Königsberga 1885., kojom smo i mi stigle. I danas se dok šetate pored elegantnih vila malo osjeti duh »kraljevskoga ljetovališta«, ali i ondje je sveukupni dojam eklektičan – ispred hotela Kurhaus Cranz u povijesnome njemačkom stilu stoji Lenjin, a crkva u stilu njemačkih protestantskih crkvi krije unutraš-



Katedrala



Ribarsko selo

nost pravoslavne bogomolje. Da dojam bude još »šareniji«, u suvremenu turističku ponudu uključene su mačke. Iz nama nejasnih razloga po cijelome gradu nalaze se murali, instalacije i skulpture s motivom mačaka.

Kalinjingrad možda nije arhitekturno impresivan kao Petrograd i neki drugi ruski gradovi s potpunije očuvanom povijesnom jezgrom, no ima svoje posebnosti, a prožimanje ruske i njemačke kulture Kalinjingrad i cijelu oblast čini vrlo zanimljivom.

ZAGREBAČKI GLAVNI KOLODVOR PRVA TOČKA KAZALIŠNE ŠETNJE

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: ZKM

Zagreb Glavni kolodvoru ovih dana je polazna točka kazališne predstave »Vrijeme«, čija izvedba počinje u kolodvoru, a nastavlja se zagrebačkim ulicama.

U rujnu i listopadu 2019. Zagrebačko kazalište mladih (ZKM) i umjetnička organizacija U!ZAHVATI iz Ukrajine izvode kazališnu šetnju »Vrijeme«. Riječ je o kazališnoj predstavi na otvorenom, odnosno na specifičnim zagrebačkim lokacijama.

HŽ Infrastruktura poduprla je ovaj projekt,

čija svaka izvedba počinje u Zagreb Glavnom kolodvoru. Premijera se održala 30. rujna, a prva izvedba 1. listopada 2019., kada se ujedno obilježava 158. obljetnica dolaska prvog vlaka u Zagreb. Izvedbene šetnje »Vrijeme« održavaju se do 7. listopada 2019.

Projekt se provodi prema umjetničkom konceptu koji se izvodi u drugim europskim gradovima, a za zagrebačku izvedbu dodane su nove epizode vezane uz mentalitet stanovnika, nacionalnost i lokalne rute kretanja.

Tijekom izvedbene šetnje glavni izvođač razgovara s gledateljima-šetačima o osjećaju suvremene osobe o vremenu, užurbanosti i tišini, o trenutku, stanci, strci u životu, sadašnjosti, budućnosti, prošlosti i uspomenama. Izvedbu u trajanju od jednog sata i 40 minuta sudionici prate putem slušalica na hrvatskom ili engleskom jeziku.

Više o predstavi »Vrijeme« te raspored izvedbi možete pronaći na mrežnim stranicama ZKM-a (<https://www.zekaem.hr/predstave/vrijemetime/>).



ŠPIRINA POSVETA ZAVIČAJU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: iz arhive Špire Dmitrovića

O 11. samostalnoj izložbi Špire Dmitrovića likovni kritičar Tomislav Špoljarić rekao je: - Dmitrović je ušao u prostor u kojem je pisana hrvatska povijest, no bez citiranja arheološke činjeničnosti, osjećajući pamćenje o duhovnosti prostora koju treba osvijestiti odabranim formama.

Na Kninskoj tvrđavi od 23. kolovoza do 20. rujna bila je postavljena izložba crteža pod nazivom »Biskupija 330 godina poslije« Špire Dmitrovića, umirovljenoga zaposlenika TŽV-a »Gredelj« i jednog od osnivača i člana Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«. Inspiracija za zanimljiv crtački ciklus od 25 crteža u maniri poentilizma i skulpturu »Moja biskupija«, načinjenoj od panja stoljetnoga hrasta, bila je 330. obljetnica spominjanja mjesta Biskupija u kojemu je Špiro rođen. Bila je to njegova 11. samostalna izložba, a druga na Kninskoj tvrđavi. U međuvremenu Špiro je izlagao na četrdesetak skupnih izložbi, slikao na brojnim likovnim kolonijama, darovao slike u humanitarne svrhe i dobivao nagrade na međunarodnim izložbama željezničara slikara u organizaciji FISAIC-a.

Danas Špiro svoje umirovljeničke dane provodi u Kninu i Otočcu, crta, rezbari skulpture u drvu. Trenutno radi na projektu izrade skulpture na otvorenome, posvećene 330. godišnjici dolaska njegovih predaka na te prostore. Skulptura će biti dar njegovu zavičaju. Naslovi izloženih crteža kao što su »Pliskovo«, »Popovići«, »Prijići«, »Dmitrovići«, »Bračići« i »Bukorovići« dovoljno govore o tome koliko je izložba motivski vezana uz zavičajni krajolik, uglavnom motivima crkvice i kamenih kuća, ali nađe se među radovima i portreta (»Moja majka«) te starih djela (»Pijat čaće moga«, »Opanak«). Osim posvete 330. obljetnici rodne Biskupije, Špiro je tom izložbom, kako je rekao, želio potaknuti ljude oko sebe koji su vezani uz svoj kraj da se trgnu, da postanu svjesni vrijednosti i tradicije vla-



Otvorenje izložbe Špire Dmitrovića (prvi lijevo)

stitoga zavičaja, da svatko učini nešto, samo jedan korak naprijed za svoj kraj, kako bi se ta ljepota zadržala i očuvala. To koliki je korak za svoj kraj učinio Špiro možemo iščitati iz zapisa o izložbi koji je napisao likovni kritičar Stanka Špoljarića: »Ako bismo htjeli definirati Dmitrovićeve ideje izložbe – jednom riječju čini mi se da bi naj-sretnija riječ bila 'svjedoci', a u širini pojma, 'nijemi svjedoci'. Dmitrovića privlači slikovitost ambijenta, ljepota ruralne arhitekture, pojedinih zdanja, ali i onih grupira-

nih po logici zanimljivog rasporeda u poseban vid kumulirane ljepote. Dmitrović je ušao u prostor u kojem je pisana hrvatska povijest, no bez citiranja arheološke činjeničnosti, osjećajući pamćenje o duhovnosti prostora, koju treba odabranim formama osvijestiti«.

Za tu, drugu Špirinu izložbu na Kninskoj tvrđavi (prvu je održao 2000.) zaslužan je ravnatelj Kninske tvrđave Zvonko Jelić i Milan Đurđević, načelnik Biskupije, koji je i otvorio izložbu.



Izložba u Kninskoj tvrđavi

ŽELJEZNIČARI SLIKARI

13. PUT U OTOČCU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva GPOU-a Otočac

Ove godine na likovnoj koloniji »Likom Gacke« sudjelovalo je petero željezničara slikara.

Uz potporu Ministarstva kulture Republike Hrvatske od 7. do 9. rujna 2019. Gacko pučko otvoreno učilište Otočac organiziralo je 13. likovnu koloniju »Likom Gacke«.

Kolonija je okupila akademske i amaterske likovne umjetnike iz različitih krajeva Hrvatske, među kojima su u većini bili članovi Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«, i to Nikola Novosel, Ivanka Švabek, Marija Bertić Štefanac, Ljubica Vučinić, Vesna Kovač i Ksenija Talijančić.

Radovi nastali na koloniji predstavljeni su na izložbi koja je otvorena u nedjelju 8. rujna u izložbenoj dvorani Gackoga pučkog



Sudionici 13. LIKOM-a



Autorica Ivanka Švabek

otvorenog učilišta Otočac. Izložba se može razgledati do 11. listopada 2019., a ulaz je slobodan.

Likovna kolonija »Likom Gacke« u suradnji s Udrugom željezničara slikara »Plavo svjetlo« iz Zagreba prvi je put održana u Otočcu 2003. Između 2011. i 2014. nije se održavala, a ponovno je pokrenuta 2015., otkada na koloniji sudjeluju i umjetnici s područja Otočca.



Autorica Ksenija Talijančić



Autor Nikola Novosel

Na koloniji je proteklih godina sudjelovalo više desetaka autora različitih likovnih izričaja, stilova i tehnika koje su primijenili na motivima Gacke i njezina krajolika. Većina motiva bila je posvećena mirnoj i idiličnoj ljepoti Gacke i njezina krajolika te autentičnim zdanjima prastarih vodenica. S obzirom na to da većina sudionika kolonije dolazi iz cijele Hrvatske, svaki od njih sa sobom donosi motive zavičaja u kojemu žive i motive prostora koji su utjecali na oblikovanje njihova likovnog senzibiliteta. Tako je bilo i taj, 13. puta na koloniji u Otočcu.



Autorica Marija Bertić Štefanac

STROJOVOĐE BILI I OSTALI UVIJEK NAPRIJED

PIŠE: Boris Čavar
FOTO: Boris Čavar



Dodjela plakete Nenadu Mrganu



Pod visokim pokroviteljstvom predsjednice RH Kolinde Grabar-Kitarović u zagrebačkome hotelu »Antunović« 30. kolovoza svečano je obilježena trideseta obljetnica prvoga samostalnog sindikata u Hrvatskoj Sindikata strojovođa Hrvatske (SSH).

Na skupu je bilo nekoliko stotina članova SSH-a iz cijele Hrvatske te visoki gosti. Uz izaslanika predsjednice RH svečanosti su nazočili izaslanik predsjednika Vlade RH Mario Madunić, predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te čelni ljudi HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga. Uz predstavnike Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) i Europskog saveza strojovođa na svečanoj obljetnici bili su i predstavnici sindikalnih organizacija Slovenije, Njemačke, BiH, Velike Britanije, Danske i Nizozemske.

Pozdravljajući uzvanike i članove SSH-a, Nenad Mrgan, predsjednik SSH-a, rekao je to kako bez članova od sindikata ne bi bilo ništa. Od prvoga štrajka u ondašnjoj socijalističkoj Hrvatskoj 30. kolovoza 1989. SSH prošao je dug put, ali strojovođe se i danas moraju boriti zato što su uvijek naprijed.

U kolovozu 1976. u zagrebačkome Glavnom kolodvoru dogodila se velika tragedija, željeznička nesreća u kojoj su poginule 153 osobe. Strojovođe su vozili pedeset sati bez odmora i jedini su krivci. Danas strojovođe voze po 300 sati na mjesec kod privatnih prijevoznika. Zbog toga nam i danas treba sindikat. I onda i danas ostali smo uz istinu i samo istinu. – kazao je Mrgan.

U nastavku zahvalio je međunarodnim sindikalnim organizacijama koje su iz Bruxellesa morale stvarati pritisak na hrvatske političare da donesu važne zakone. Kritizirao je današnju podjelu Hrvatskih željeznica i česte promjene uprava društava. Predstavnik Sindikata pomoraca Neven Melvan kazao je to kako strojovođe i pomorci dijele sličnu sudbinu. Ostatak će zabilježeno kako su strojovođe prvi krenuli u sindikalnu borbu, a za njima i ostali sindikati. Melvan je strojovođama darovao simboličnu umjetničku sliku s motivom luke, mjesta gdje se dotiču more i željeznica. Sindikalni predstavnik iz Slovenije Zlatko Ratej kazao je to kako su slovenske strojovođe 1989. prvi krenuli u štrajk, a odmah su im dali potporu hrvatske strojovođe. Ta suradnja traje i danas.

Sudjelovao sam u stvaranju samostalnih sindikata prije trideset godina te surađivao s pokojnim Milanom Krivokućom. Vi ste prva samonikla sindikalna udruga i ono »samonikla« trebate ponosno nositi. Što smo uspjeli i gdje smo danas, nakon tri desetljeća? – upitao se Vilim Ribič iz Hrvatske matice sindikata.

Govori sindikalnih predstavnika iz Njemačke i Velike Britanije odicali su pozivom da europske strojovođe mogu zajedno i da se to europsko zajedništvo mora nastaviti. Čelni ljudi HŽ Infrastrukture te predsjednici uprava Putničkog prijevoza i HŽ Carga govorili su o stanju svojih tvrtki, ali su istaknuli to kako su pregovori sa strojovođama teški i zahtjevni, no strojovođe poštuju što god se dogovori te nastoje poboljšati status željeznice u Hrvatskoj, a što je rijetkost.

Upečatljiv je bio govor Gordana Žurge, direktora HŽ Carga, koji je pohvalio suradnju sa SSH-om i entuzijizam strojovođa u HŽ Cargu. Nenadu Mrganu je za uspomenu darovao posebnu plaketu te tom prigodom izrazio želju da se suradnja nastavi. Događanje je »začiniła« bjelovarska klapa »Bjelovar« koja je pjevala pjesme iz cijele Hrvatske.

BIT ĆE JOŠ PRILIKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Hrvači »Lokomotive« Ivan Lizatović i Dominik Etlinger nisu iskoristili prvu priliku za plasman na Olimpijske igre u Tokiju. Na Svjetskome prvenstvu održanome u Kazahstanu 14. rujna malo je nedostajalo da uspiju. Još su tri natjecanja na kojima postoji šansa da osiguraju plasman.

Hrvački klub »Lokomotiva« u svojim redovima ima tri odlična natjecatelja: Ivana Lizatovića, brončanoga s Europskog prvenstva 2017., Dominika Etlingera, brončanoga s prošlogodišnjega Europskog prvenstva, te aktualnoga svjetskog prvaka Ivana Matekovića, koji sredinom listopada putuje na Svjetsko prvenstvo za veterane u Gruziji.

Trener Marko Idžojić ističe kako je Svjetsko prvenstvo bilo najbolja prilika za plasman na Igre jer s njega najveći broj natjecatelja osigurava olimpijsku vizu:

— S ovog natjecanja vizu je osiguralo šest

natjecatelja. Teško se plasirati na Olimpijske igre. U kratkome se vremenu bori protiv državnih prvaka iz drugih zemalja pa opet s pobjednicima iz prvoga meča. Uvijek moraš biti bolji od boljih, neovisno o eventualnoj ozljedi. Poslije te nitko ne pita za to. Nove prilike za plasman na Olimpijske igre bit će europski turnir i svjetski kup. S tih natjecanja vize će osigurati ukupno šest natjecatelja. Bit će teško, no mi smo optimisti.

Uz vrhunske sportaše »Lokomotiva« ima i školu hrvanja za najmlađe. I premda se dvorana nalazi u samome središtu grada, djecu je teško privući jer je konkurencija sportova koji se danas nude vrlo velika. Zato hrvači, slično kao i njihovi cimeri boksači »Lokomotive«, moraju ulagati velike napore kako bi privukli i dugoročno zadržali djecu.

Treneri »Lokomotive u Dubravi, na Granešini i Žutom Brijegu vode škole hrvanja za učenike osnovnih škola, a s najmlađima

se tri puta na tjedan radi i u Crnatkovoj.

— Naš je cilj djecu nešto naučiti, rasteretiti ih od svakodnevnih briga i sve to raditi u prijateljskoj atmosferi, bez upotrebe riječi »moraš«. S druge strane, kada djeca krenu u srednju školu, na primjer za obrtnička zanimanja, trebaju ići na praksu ili pak imaju ispite, a mi gubimo sportaše. Problem je kada djeca naprave pauzu pa se nakon nekog vremena vrate u klub. Oni ostvare i dobre rezultate na državnim natjecanjima, ali svoje prave potencijale više ne mogu ostvariti. — rekao je Idžojić.

Trener Marko Idžojić u klubu je od 1992., prvo kao natjecatelj, a sada kao trener, koji je zapravo i više od toga.

— Imam viziju kako bi moglo biti. Krene se dobro i onda se događa da jednostavno staneš pred zidom. I dok nađeš način da kreneš dalje, da ti netko pomogne, izgubi se dosta vremena, no stvari se kreću prema naprijed. Malo pomalo, ali ide se.





Iz Pogona TSZV Split
FOTO: Branimir Butković



Brajdica, radovi na proširenju tunela
FOTO: Branimir Butković