

ŽELJEZNIČAR

BROJ 895 || LIPANJ 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Radovi na modernizaciji pruge
Vinkovci – Vukovar

4

EU FONDOVI

Započeli radovi na rekonstrukciji
i izgradnji pruge od Križevaca
do mađarske granice

5

AKTUALNOSTI

Prvi vlak RegioJet stigao
u Hrvatsku

12



HŽ INFRASTRUKTURA



Ogulinski željeznički kolodvor, stroj za postavljanje tračnica i skretnica DESEC
FOTO: Boris Šimundić

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Radovi na modernizaciji pruge
Vinkovci – Vukovar

4

EU FONDOVI

Započeli radovi na rekonstrukciji i izgradnji
pruge od Križevaca do mađarske granice

5

EU FONDOVI

Umjerenim tempom gradi se
duž cijele dionice

6

EU FONDOVI

Na projektu Rijeka Brajdica završeni
gotovo svi radovi

8

AKTUALNOSTI

Prvi vlak RegioJet stigao u Hrvatsku

12

INTERVJU

Sektor za promet – esencijalna željeznica

16

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: Vedran Brkić

ADRESA UREDNIŠTVA:

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

NAKLADA: 1800 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u lipnju smo shvatili da priča s koronavirusom nije završena. Dakle, to je nešto s čime ćemo se očito morati naučiti živjeti, a odgovornost je sada više nego ikada na svakome od nas ponasob. Jasno je da više nema zatvaranja gospodarstva pa tako ni obustavljanja aktivnosti u željezničkom sektoru. Svi vlakovi voze normalno, a projekti obnove i modernizacije željezničke infrastrukture su uhvatili ili hvataju puni zamah.

Radovi na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« službeno su počeli 25. lipnja ove godine, od kada počinje teći rok od 42 mjeseca za njihov završetak. Riječ je o dosada najvećemu pojedinačnom infrastrukturnom željezničkom projektu u novijoj povijesti Republike Hrvatske, ukupne vrijednosti dvije milijarde i 624 milijuna kuna, od čega se velik dio sredstava sufinancira iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Sredinom lipnja u Hrvatsku je stigla i prva skupina inženjera turske tvrtke Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A. S. kako bi počela s pripremnim radovima te izradom izvedbenih projekata.

Počeli su radovi i na važnome projektu HŽ Infrastrukture na istoku Hrvatske. U sklopu modernizacije pruge od Vinkovaca do Vukovara u tijeku je izvođenje pripremnih radova neophodnih za nadogradnju pruge i njezinu elektrifikaciju.

Provjerili smo situaciju na još dva otprije aktivna gradilišta projekata također sufinanciranih iz fondova Europske unije. Na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca radi se umjerenim tempom, dok je projekt Rijeka Brajdica u završnoj fazi radova i uskoro se očekuje njegov završetak.

Obnavlja se i u potresu stradala zgrada zagrebačkog Glavnog kolodvora, a krajem lipnja otvoreni su vestibul i putničke blagajne.

Na kraju spomenimo događaj kojeg je većina naših, ali i čeških medija popratila sa zanimanjem. Naime, u željeznički kolodvor u Rijeci je zajedno s više od 500 čeških, slovačkih i slovenskih turista stigao prvi vlak češkog prijevoznika Regio-Jeta, koji će od srpnja do kraja kolovoza prometovati na relaciji Prag – Brno – Bratislava – Ljubljana – Rijeka.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



RADOVI NA MODERNIZACIJI PRUGE VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: arhiva HŽI-a



Europska unija
Zajedno do fondova EU

U sklopu modernizacije pruge od Vinkovaca do Vukovara, velikoga željezničkog infrastrukturnog projekta sufinanciranog iz fondova Europske unije, u tijeku je izvođenje pripremnih radova neophodnih za nadogradnju pruge i njezinu elektrifikaciju.

U fazi pripremnih radova na projektu »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« izvodi se čišćenje i priprema terena te uklanjanje građevina na predviđenoj pružnoj trasi. U tijeku je i prateće geodetsko snimanje svih lokacija gradilišta i pružne trase te lociranje i označavanje pružnih instalacija koje je potrebno premjestiti. Pripremaju se i izvedbeni projekti prema kojima će se izvoditi radovi na željezničkim infrastrukturnim podsustavima. U sljedećem razdoblju pristupit će se i pripremnim radovima na izgradnji pothodnika u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje.



Uklanjanje građevina u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje i priprema terena



Modernizacijom te pruge duge 18,7 kilometara povećat će se opseg željezničkoga teretnog prijevoza i prekrcaja robe u luci Vukovar te omogućiti bolja povezanost željezničkoga putničkog prijevoza Vukovarsko-srijemske županije s glavnim prometnim koridorima. Pruga će se osposobiti za brzinu vlakova do 120 km/h, čime će se osjetno skratiti vrijeme putovanja, a povećat će se i udobnost i sigurnost putovanja putnika u sklopu dnevnih migracija.

Projektom su obuhvaćeni svi potrebni radovi na građevinskom, prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom te elektroenergetskom podsustavu. Planirana je cjelokupna rekonstrukcija postojeće jednokolosiječne pruge te njezina elektrifikacija.

U sklopu projekta planirana je i rekonstrukcija mostova i propusta duž cijele

trase, željezničkih kolodvora Vukovar i Vukovar-Borovo Naselje te željezničkih stajališta Nuštar i Bršadin-Lipovača. Modernizacija predviđa i svu potrebnu infrastrukturu za lakši pristup osobama smanjene pokretljivosti te izgradnju pješačkih pothodnika, zidova za zaštitu od buke te nova funkcionalna rješenja željezničko-cestovnih prijelaza.

Vrijednost projekta je 542,6 milijuna kuna, a Europska unija iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. iz Kohezijskog fonda sufinancira 85 posto prihvatljivih troškova projekta. Radove na modernizaciji dionice, čiji je završetak planiran za dvije godine, izvodi zajednica poduzetelja španjolskih tvrtki Comsa S.A.U. i Comsa Instalaciones Y Sistemas Industriales S.A., a nadzor nad izvođenjem radova zajednica poduzetelja bugarskih tvrtki Rubicon Engineering i SPC Engineering Ltd.

ZAPOČELI RADOVI NA REKONSTRUKCIJI I IZGRADNJI PRUGE OD KRIŽEVACA DO MAĐARSKE GRANICE

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: arhiva HŽI-a



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

Radovi na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« službeno su počeli 25. lipnja ove godine, od kada počinje teći rok od 42 mjeseca za njihov završetak. Riječ je o dosada najvećemu pojedinačnom infrastrukturnom željezničkom projektu u novijoj povijesti Republike Hrvatske, ukupne vrijednosti dvije milijarde i 624 milijuna kuna, od čega se velik dio sredstava sufinancira iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF).

Izvođač radova je turska tvrtka Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A. S., a sredinom lipnja u Hrvatsku je stigla i prva skupina od 13 inženjera kako bi počeli s pripremnim radovima te izradom izvedbenih projekata.

Uz projekt Dugo Selo – Križevci na kojemu su radovi u tijeku HŽ Infrastruktura će ovom investicijom u cijelosti rekonstruirati postojeći kolosijek i izgraditi drugi kolosijek željezničke pruge od Zagreba do mađarske granice. Planirana je i rekonstrukcija kolodvora Lepavina i Koprivnica te izgradnja novoga kolodvora Novo Drnje, dok će postojeći kolodvor Mučna Reka biti prenamijenjen u stajalište. Također, rekonstruirat će se stajališta Majurec, Carevdar, Vojakovački Kloštar i Sokolovac i izgraditi novo stajalište Peteranec. Izgradit će se i sedam mostova, tri vijadukta, osam cestovnih nadvožnjaka, tri cestovna podvožnjaka i devet pothodnika. Denivelirat će se sedam od ukupno 13 željezničko-cestovnih prijelaza kao i sva četiri pješačka prijelaza, dok će se na preostalih šest željezničko-cestovnih prijelaza ugraditi novi uređaji za osiguranje. Projekt uključuje i izgradnju svodnih i paralelnih cesta uz trasu željezničke pruge, obnovu i modernizaciju kontaktne mreže i ostalih elektroenergetskih postrojenja te ugradnju novih signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja.

U stajalištima i kolodvorima izgradit će se



Kolodvor Koprivnica

novi peroni, nadstrešnice, pothodnici i parkirališta za automobile i bicikle te će se omogućiti lakši pristup osobama smanjene pokretljivosti. Nova dvokolosiječna dionica slijedit će postojeću trasu uz iznimku poddionice Carevdar – Lepavina pa će se ukupna duljina smanjiti s 43,2 km na 42,6 km. Po završetku projekta omogućit će se brzina prometovanja vlakova do 160 km/h. HŽ Infrastruktura trenutno je nositelj

brojnih projekata modernizacije i izgradnje željezničke infrastrukture diljem Hrvatske, a projekt rekonstrukcije i izgradnje željezničke pruge na dionici od Križevaca do mađarske granice uvelike će doprinijeti obnovi hrvatskoga dijela Mediteranskoga koridora, što će u konačnici stvoriti uvjete za dodatno povećanje količine tereta u Luci Rijeka i podizanje njezine konkurentnosti.



Most Drava

UMJERENIM TEMPOM GRADI SE DUŽ CIJELE DIONICE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Europska unija
Zajedno do fondova EU



Kolodvor Vrbovec

Na oblačan i kišoviti dan sredinom lipnja obišli smo gradilište pruge između Križevaca i Dugog Sela. Gradi se na cijeloj, četrdeset kilometara dugoj dionici. Na nekim se objektima izvode radovi, dok na drugima nema aktivnosti.

U kolodvoru Križevci, uz manje radove na kolosijecima, nema vidljivih aktivnosti, no gradi se nadvožnjak preko pruge uz željezničko-cestovni prijelaz na izlazu iz kolodvora prema Koprivnici. Ti radovi, koji uključuju gradnju priključne ceste prema broj 2 na ulazu u Križevce, nisu vezani uz projekt HŽ Infrastrukture, već se radi o investiciji Hrvatskih cesta. U Križevcima radnici Siemens postavljaju signalno-sigurnosne uređaje.

Na izlazu iz Križevaca, u mjestu Prikraj kraju se privode radovi na izgradnji jedinoga podvožnjaka na cijeloj pružnoj dionici. Pristupne su ceste bile spremne za asfaltiranje, a kada se sagradi prespoj pruge s kolodvorom, ukinut će se obližnji željezničko-cestovni prijelaz.

U kolodvoru Vrbovec »skinuta su« prva četiri kolosijeka, a od Nove godine promet teče preko novosagrađenoga dijela kolodvora. Na prostor na koji će biti postavljeni novi kolosijeci nasut je materijal i uz kolosijek potrebno je sagraditi drugu polovicu podvožnjaka, čiji će izlaz biti uz kolodvorsku zgradu. Nakon što podvožnjak bude sagrađen, pristup peronima bit će moguć s obje strane kolodvora. Između Križevca i Vrbovca, s obzirom na to da je

sagrađen prespoj pruge, promet teče po oba kolosijeka. To omogućuje istodobne vožnje vlakova i radove te nema potrebe za zatvorima pruge.

Između kolodvora Vrbovec i Gradec instaliran je novi signalno-sigurnosni uređaj. Krajem srpnja bit će sagrađen prespoj pruge pa će se na polovici dionice obuhvaćene radovima, odnosno od Križevaca do Vrbovca, voziti po dva kolosijeka. Trenutačno se izvode radovi na finoj regulaciji kontaktne mreže.

Na šest od sedam nadvožnjaka na pružnoj dionici između Dugog Sela i Vrbovca postavljene su betonske ploče. Uz kraće zatvore pruge, kada su se montirali nosači nadvožnjaka iznad pruge, vlakovi su vozili tijekom radova.



Najdulji nadvožnjak na trasi kod Dugog Sela

Iz kolodvora Dugo Selo gradi se oko 1500 metara duga dvokolosiječna devijacija, odnosno novi dio pruge, radi produljenja kolodvora. Na tome dijelu pruga će se razdvajati. Jedan krak, odnosno dva kolosijeka, vodit će prema Križevcima, a drugi krak s dva kolosijeka spajat će se s magistralnom prugom prema Novskoj. Ukupno četiri kolosijeka premostit će najdulji nadvožnjak na cijeloj pružnoj dionici od Dugog Sela do Križevaca. Izgrađeni su nosači nadvožnjaka preko kojih su dijelom postavljene betonske ploče, a cijelom duljinom devijacije postavljen je gornji pružni ustroj.



Podvožnjak - pred asfaltiranje, Križevci

U kolodvoru Dugo Selo srušen je dio kolodvorske zgrade. Na tome mjestu sagrađeni su temelji i u konačnici će biti sagrađen novi i veći dio kolodvorske zgrade. S obzirom na to da su se putničke blagajne nalazile u dijelu zgrade koji je srušen, postavljen je kontejner iz kojega blagajnice

HŽ Putničkog prijevoza prodaju prijevozne karte. Do kolosijeka se sada može doći obilaznim putem uz kolodvorsku zgradu, a promet za sada teče bez većih poteškoća. Oko 200 metara od kolodvorske zgrade gradi se nova zgrada za sekcioniranje.

Nadvožnjak kod Lidla na ulazu u kolodvor Dugo Selo još nije dovršen, a njegov dovršetak preduvjet je za početak velikih radova na kolosijecima. Kada nadvožnjak bude dovršen, ukinut će se vrlo prometani željezničko-cestovni prijelaz.



Kolodvor Dugo Selo



Stajalište Repinec

NA PROJEKTU RIJEKA BRAJDICA ZAVRŠENI GOTOVO SVI RADOVİ



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Marko Kukić



Kolodvor Brajdica

Prije nešto manje od dvije godine počeli su radovi na jednome od zahtjevnijih projekata HŽ Infrastrukture »Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata«, koji se provodi u suradnji s Lučkom upravom Rijeka, a sufinanciran je iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). S obzirom na gradsko područje na kojemu se provodi, taj projekt kolokvijalnog naziva »projekt Rijeka Brajdica« od samoga se početka činio vrlo zahtjevnim, a rok za izvođenje radova vrlo izazovnim. Na zadovoljstvo više dionika danas je projekt gotovo završen, a slika koja se pruža na kolodvor Brajdica, ali i na druga gradilišta, dojmljiva je.

U kolodvoru je potpuno rekonstruiran donji i gornji pružni ustroj od prvoga do osmoga kolosijeka, izgrađene su manevarske staze, potpuno je rekonstruirana kontaktna mreža, izgrađena je nova kolodvorska rasvjeta, izgrađen novi objekt za smještaj signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te pomoćni objekt za smještaj dizel-agregata te je ugrađen novi signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaj.

Također na području kontejnerskoga terminala izgrađena su četiri potpuno nova kolosijeka u betonu, nove staze kojima se kreću kontejnerske dizalice na području, kontaktna mreža na »vrhovima kolosije-

ka« u betonu, kompletna odvodnja sa separatorom i signalno-sigurnosni uređaj. Posebno zahtjevni bili su radovi na tunelu Sušak, koji sada djeluje impozantno. Izgrađeni su prošireni tunel za dva kolosijeka u duljini od oko 400 m i kolosijeci u tunelu, a ugrađeni sustav za zaštitu od požara u tunelu te tunnelska rasvjeta. Krajem lipnja radilo se na povezivanju izvlačnoga kolosijeka u tunelu s kolodvorom i kontejnerskim terminalom te je preostalo obaviti podbijanje toga spoja. Preostali radovi odnose se na funkcionalno ispitivanje SS i TK uređaja te uređenje okolnoga terena. Promet i dalje teče kroz grad i tako će biti sve do završetka internoga tehničkog pregleda koji se očekuje u



Kolodvor Brajdica



Završni radovi u tunelu

drugoj polovini srpnja.

Sve to otkrio nam je voditelj projekta Marko Kukić, koji je rekao da je jako zadovoljan i ponosan na to što je na čelu toga jako složenoga projekta:

Projekt se nalazi u urbanoj sredini te je ograničen prostorom. S južne strane nalazi se more, sa zapadne strane Rječina, sa sjeverne strane državna cesta, a s istočne stjenoviti urbani dio Sušaka na kojemu se nalaze škole, crveni križ, hoteli i neboderi, ispod kojih je iskopan tunel. Uz sva ta prostorna ograničenja tijekom izvođenja radova neprekidno je tekao i željeznički promet s AGCT-ova kontejnerskog terminala preko gradilišta i kroz središte grada Rijeka. Kako bi projekt i službeno bio završen, potrebno je odraditi interni tehnički pregled, ishoditi rješenje Agencije za sigurnost željezničkog prometa i odraditi tehnički pregled, nakon čega se dobiva uporabna dozvola.

Govoreći o pojavi koronavirusa, Kukić je rekao kako je on usporio projekt, no, na svu sreću, nije ga uspio zaustaviti. Na



Obnovljeni tunel

projektu Rijeka Brajdica prouzročio je produljenje roka za otprilike mjesec dana, dok će radove na projektu Zagrebačko pristanište, koji također vodi, produljiti za nekoliko mjeseci jer su granice bile zatvorene pa nije bilo moguće preuzeti materijal koji se nalazi u inozemstvu. Dozna-

jemo da se na tome projektu trenutačno radi na završetku prve faze, odnosno na rekonstrukciji šest kolosijeka. Naime, podbijaju se kolosijeci te grade kontaktna mreža, kabelaška kanalizacija, kolodvorska rasvjeta, zid za zaštitu od buke te temelji kranskih staza.

RADOVI NA PROJEKTU ZAGREBAČKO PRISTANIŠTE I RADOVI NA PROJEKTU ZAPREŠIĆ – ZABOK

FOTO: Marko Kukić
FOTO: Vedran Brkić



Sufinancirano instrumentom Europske
unije za povezivanje Europe



Europska unija
Zajedno do fondova EU



HŽ INFRASTRUKTURA DOPRINOSI RAZVITKU SPLITSKE PROMETNE INFRASTRUKTURE

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: arhiva HŽI-a

HŽ Infrastruktura potpisala je sporazum izrađen na temelju tzv. masterplan-studije kojom će se znatno doprinijeti razvitku prometne infrastrukture Grada Splita i splitske aglomeracije.

Studija koja čini podlogu za sustavno i strateško urbanističko planiranje grada Splita fokusirana je na dva glavna razvojna područja: na postojeći željeznički i autobusni kolodvor na Istočnoj obali gradske luke – sadašnji kolodvor Split te na mogućnosti parcijalne realokacije na Kopilicu, odnosno na kolodvor Split Predgrađe.

HŽ Infrastruktura svoj će doprinos dati aktivnostima vezanima uz izradu studijske i tehničke dokumentacije za projekt »Projekt povezivanja brzom prigradskom željeznicom kolodvora Split, u trajektnoj luci Split (Istočna obala), sa Zračnom lukom Split te izgradnja intermodalnog čvora novog glavnog kolodvora Split (Kopilica)«.

Naime, prema studijskome rješenju, kolodvor Kopilica potrebno je koncipirati kao putnički kolodvor u kojemu će se zaustavljati svi vlakovi iz gradsko-prigradskog pri-



Kolodvor Split Predgrađe

jevoza, međunarodnoga i međugradskoga prijevoza. Za vlakove iz prigradskoga, međunarodnoga i međugradskoga prijevoza Kopilica će biti krajnje odredište, dok će gradski vlakovi prometovati na relaciji Split Predgrađe – Split.

Izrada masterplan-studije financirana je

bespovratnim sredstvima Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD), a na njoj je radio konzorcij austrijskih tvrtki koje su prikupljale sve relevantne podatke, povijesne dokumente i stručne podloge u cilju urbanističkoga i gospodarskoga razvitka grada u skladu s UNESCO-ovim nasljeđem.



Kolodvor Split Predgrađe

PRVI VLAK REGIOJET STIGAO U HRVATSKU!

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić, HŽPP

Dana 1. srpnja prvi noćni vlak RegioJet iz Praga stigao je u Rijeku. Predviđeno je da novi vlak prometuje tri puta na tjedan do 11. srpnja, a potom će voziti svaki dan. Vlak će prometovati do kraja kolovoza. Nedavno je RegioJet objavio da je već prodao 30 tisuća prijevoznih karata!

RegioJetov vlak vozi iz Praga kroz Pardubice, Brno i Břeclav, Bratislavu, Csornu i Ljubljanu do Rijeke. Iz Praga polazi u 17.20 sati, a u Rijeku stiže sljedećega jutra, u 8.56 sati. Iz Rijeke vlakovi kreću srijedom, subotom i ponedjeljkom, a od 11. svibnja svaki dan u 18.35 sati te u Prag stižu u 9.42 sati. U rujnu će vlakovi RegioJet ponovno voziti triput na tjedan (zadnji vlak iz Rijeke krenut će 26. rujna).

U Pragu su vlak ispratili novinari te hrvatski i češki diplomati, a nekoliko redakcija poslalo je vlakom u Hrvatsku svoje reportere. RegioJet je od slovenskih vlasti uspio dobiti dopuštenje da vlak može biti pun i da putnici ne moraju poštivati razmak od 1,5 metara. Od izlaska iz Češke u vlak su obvezne zaštitne maske ako osoba napušta odjeljak, a u vlak su dostupna dezinfekcijska sredstva.

Vlak s 12 putničkih vagona od Praga preko Slovačke i Mađarske do Hodoša na granici između Mađarske i Slovenije vukla je lokomotiva RegioJet Vectron 193 206, u vlasništvu tvrtke ELL. Od Hodoša do Ljubljane vukle su ga dvije lokomotive Slovenskih železnica (SŽ 363 032 i 342 024) i lokomotiva 342 024 do Šapjana. Od Šapjana do Rijeke vlak je vukla HŽPP-ova električna lokomotiva 1141 308. Maksimalni kapacitet vlaka je 560 putnika, a karta u jednome smjeru košta 590 čeških kruna. Cijena prijevoznih karta za spavanje u kušet-vagonima kreću se od 790 čeških kruna po osobi. Sve cijene uključuju rezervaciju mjesta, besplatnu kavu i doručak, Wi-Fi i pristup zabavnim uslugama. Hrana se



Vlak s HŽPP-ovom električnom lokomotivom serije 1141 u kolodvoru Šapjana

mora unaprijed naručiti putem interneta, a nju priprema osoblje prije polaska vlaka. U vlak u je moguće kupiti pića i grickalica.

Od kolodvora Opatija-Matulji za putnike toga vlaka organiziran je autobusni prijevoz do niza turističkih odredišta na Jadranu.





Ministar turizma Gari Capelli, gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel i ostali uzvanici na dočeku

Ceremoniji dobrodošlice u Rijeci prisustvovali su ministar turizma Gari Cappelli, direktor Hrvatske turističke zajednice Kristijan Staničić, gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel i predsjednik Uprave RegioJeta Radim Jančura. Vlasnik RegioJeta Radim Jančura rekao je to da je na ideju o pokretanju tog vlaka došao tijekom *lockdowna* zbog pandemije koronavirusa:

Tijekom *lockdowna* građani Češke, kao i ostalih zemalja, nisu mogli putovati preko granice dva mjeseca. Naši su vlakovi stajali i razmišljali smo što bismo mogli učiniti s njima. Iako se činilo da putovanja neće biti ni ljeti, kada su počeli razgovori između Češke i Hrvatske, pala nam je na pamet ova ideja.

Zadovoljan je bio i hrvatski ministar turizma Gari Cappelli:

Dolazak vlaka iz Praga simbolički je povratak naših tradicionalnih turista iz Češke i Slovačke, a trasa koja prolazi kroz više država dokaz je dobre povezanosti, važne za turistička kretanja.

Prvi je vlak u Rijeku kasnio 73 minute zbog dulje kontrole na granici u Šapjanama zbog propisa prilagođenih epidemiološkoj situaciji.

RegioJet je češka privatna tvrtka koja se bavi željezničkim i autobusnim prijevozom i čije je sjedište u Brnu. Tvrtka je u stopostotnome vlasništvu tvrtke Student Agency, čiji je vlasnik Radim Jančura. Počeci RegioJeta sežu u 2004. kada je tvrtka Student Agency pokrenula autobusni javni prijevoz. Dana 24. travnja 2010. tvrtka je pokrenula povremeni željeznički putnički prijevoz, a redoviti željeznički prijevoz RegioJeta počeo je 26. rujna 2011.



OTVORENE BLAGAJNE I VESTIBUL NA GLAVNOM KOLODVORU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



U z zgradu zagrebačkoga Glavnog kolodvora već gotovo mjesec dana mogu se vidjeti dvije velike kamionske dizalice koje uklanjaju kamene elemente s krova zgrade. Istodobno se izvode i radovi na uređenju službenih prostorija, a krajem lipnja otvoreni su vestibul i putničke blagajne.

Nakon potresa 22. ožujka 2020. i hitnog pregleda statičara naloženo je postavljanje zaštitne ograde oko kolodvorske zgrade te hitno uklanjanje nestabilnih dijelova s krovišta. U statičkome smislu zgrada Glavnog kolodvora nije pretrpjela znatnija oštećenja i uporabljiva je, no dok se ne saniraju, odnosno dok se ne uklone kamene

elementi s krova zgrade, postoji opasnost da neki od nestabilnih kamenih elemenata padne i da pitom netko strada. Zbog toga je odlučeno to da će se zgrada »zaključati« i da će putnici koristiti obilazne puteve kako bi kupili prijevozne karte i došli do perona. U vestibulu su vidljive pukotine, no one neće biti prepreka za korištenje toga prostora.

Početak lipnja počeli su radovi na sanaciji oštećenih i nestabilnih dijelova na krovu Glavnoga kolodvora. Uz angažman dviju autodizalica radnici poduzeća Ljubić montaža uklanjaju kamenu ogradu, ukrasne kamene elemente i kipove te će na krovu ostati samo betonski zid ograde.

Krovište će se od prokišnjanja zaštititi limom te će se ukloniti dimnjaci, a rupe zatvoriti crijepom. Ti radovi preduvjet su da se u Glavni kolodvor vrate putnici i sve željezničke službe vezane uz prijevoz putnika. Potkraj lipnja počeli su radovi na uređenju službenih prostorija u unutrašnjosti zgrade.

Kišovito vrijeme otežavalo je izvođenje radova, no čini se da to nije utjecalo na planirane rokove. Dapače, neki su radovi završeni ranije od predviđenog pa su vestibul i putničke blagajne otvoreni 29. lipnja.

Nakon potresa u kolodvoru su ostali samo



prometnici, a nakon sanacije u zgradu će se vratiti i radnici HŽ Putničkog prijevoza. Otvorene su putničke blagajne, a do daljnega ostaje zatvoren natkriveni prostor

do prvoga kolosijeka. Nakon što kolodvorska zgrada bude osposobljena za osnovnu djelatnost, trebat će provesti zahtjevan i skup proces obnove

zgrade kao zaštićenog spomenika kulture. HŽ Infrastruktura, Ministarstvo kulture RH te Gradski zavod za zaštitu spomenika kulture taj će posao odraditi zajednički.

SEKTOR ZA PROMET – ESENCIJALNA ŽELJEZNICA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, Vedran Brkić

Premda se radi o uvjerljivo najvećem sektoru u sustavu HŽ Infrastrukture, čini mi se kako se o Sektoru za promet relativno malo pisalo. Gotovo polovica radnika HŽ Infrastrukture, njih 2570, zaposlena je u Sektoru za promet. Od toga je u nadgradnji oko 170 radnika, dok je preostalih 2400 izvršnih radnika raspoređeno po cijeloj željezničkoj mreži. Djelatnost Sektora za promet podijeljena je na Odjel za izvršenje prometa (poznatiji kao Operativa), Odjel za organizaciju i tehnologiju prometa, Odjel za planiranje i podršku upravljanja prometom te na pet područnih radnih jedinica prometa. Strukturu zaposlenih u najvećem broju čine prometnici vlakova, skretničari (nadzorni skretničari, skretničari-kolodvorski radnici, skretničari-postavničari), manevristi (rukovatelji manevre), vlakovođe i čuvari željezničko-cestovnih prijelaza.

S obzirom na to da se na željeznici dugi niz godina nastojao smanjiti broj radnika, u izvršnoj se službi malo zapošljavalo i u konačnici je velik odljev radnika trebalo nadoknaditi. Što zbog odlaska u mirovinu, što zbog gubitka zdravstvene grupe bilo je neophodno zaposliti veći broj radnika pa je od druge polovine 2017. zaposleno novih 200 radnika. Ipak, starosna struktura zaposlenih zahtijeva daljnje zapošljavanje. Naime, nakon 2023. u starosnu mirovinu će po sili zakona (65 navršenih godina života), a riječ je o generaciji koja se na željeznici zaposlila između 1981. i 1985., odlaziti između 110 i 180 radnika na godinu. Uz to većina tih radnika već sada ima uvjete za mirovinu (60 godina života i 40 godina radnoga staža). Dio je radnika trajno izgubio zdravstvenu sposobnost i nalazi se na dugačkim bolovanjima pa i te ljude treba nadomjestiti.

Automatizacija željezničkoga prometa način je smanjivanja potrebe za ljudskim radom u izvršnoj službi. Sustavi regulacije prometa na željeznici nisu automatizirani pa tako na jedno radno mjesto zapo-



Tihomir Španić

sjednuto 24 sata dolaze 4,2 radnika. Kada se tomu pridoda rashod radnoga vremena zbog izbjivanja s rada (godišnji odmori, bolovanja, plaćeni dopusti, profesionalno angažirani radnici u sindikatima i drugama te drugo), jedno radno mjesto zaposjeda se s više od pet radnika.

Naš sugovornik u ovome broju jest Tihomir Španić, direktor Sektora za promet. Cijeli njegov dosadašnji radni vijek dug 28 godina vezan je uz regulaciju prometa. Počeo je raditi kao glavni inženjer za organizaciju rada pruga i kolodvora. Prvo »šefovsko radno mjesto« bilo mu je ono voditelja Grupe za prometnu tehnologiju, a potom je bio šef Službe za prometnu tehnologiju i izvršni direktor za organizaciju regulacije prometa. Nakon što je pet godina bio direktor Pristupa infrastrukturi, imenovan je za direktora Sektora za promet. Svjestan je velikoga udjela ljudskoga rada u regulaciji prometa te toga kako je automatizacija regulacije željezničkoga prometa u Hrvatskoj neophodna:

— Treba znati da se tu radi o velikim i zah-

tjevnim investicijama koje su dugoročno isplative. Udio automatizacije željezničkoga prometa u Hrvatskoj, nažalost, nije velik. Automatizirana je dionica Vinkovci – Tovarnik. Iz Vinkovaca, uz koji je vezan i ranžirni kolodvor, TK dispečer upravlja nezaposjednutim kolodvorima Đeletovci i Jankovci. Napreduje i projekt uvođenja daljinskoga upravljanja prometom između Ogulina i Knina. Sustav je u djelomičnoj funkciji na dionici Vrhovine – odjavnica Sinač – Ličko Lešće puštanjem u rad novih signalno-sigurnosnih uređaja. Premda je, kada je riječ o toj temi, najbolji sugovornik voditelj toga projekta Zoran Tomšić, koliko je meni poznato, u kolodvorima je oprema uglavnom ugrađena.

Vezano uz racionalizaciju poslovanja, ali i objektivne potrebe, neke pruge na hrvatskoj željezničkoj mreži ne rade 24 sata. Na primjer, na 33 kilometra dugoj pruzi Varaždin – Golubovec radno vrijeme je ograničeno. S obzirom na to da se u Golubovcu nalazi veliki kamenolom, tereti se u pojedinim slučajevima mogu prevoziti i iz-



van radnoga vremena određenog voznim redom:

Radno vrijeme na svakoj pruži objavljeno je u voznome redu, no ako postoji potreba za prijevozom izvan radnoga vremena, mora se angažirati osoblje i ti se troškovi prijevozniku posebno zaračunavaju. Mi prikupljamo podatke, a Sektor za pristup infrastrukturi radi izračune koji se potom naplaćuju željezničkome prijevozniku.

Europska regulativa, odnosno njezino usvajanje, utjecala je na način funkcioniranja željezničkoga sustava. Najvažnije jest to da je infrastruktura odvojena od prijevoza putnika i tereta. Uz to promijenjeni su odnosi među državama:

Tri su razine dokumenata koji reguliraju područje međunarodnoga željezničkog prometa na graničnim prijelazima. Prva je razina međudržavni sporazum vlada. Dru-

ga je razina sporazum upravitelja infrastrukture, a treća operativni dokumenti kao što su zajedničke službene odredbe o reguliranju željezničkoga prometa na pojedinim graničnim prijelazima odnosno priručnici o reguliranju prometa na graničnim prijelazima i priručnici za željezničke prijevoznike na graničnim prijelazima (prema novoj regulativi).

U Sektoru za promet prati se intenzitet prometa pa je u posljednje tri godine uočen velik porast opsega prometa na graničnome prijelazu Koprivnica – Gyekenyes, i to iz smjerova Dobova – Zagreb – Koprivnica te Rijeka – Zagreb – Koprivnica:

Na tom se graničnom prijelazu zna naći i po trideset teretnih vlakova na dan. Mi imamo devet željezničkih prijevoznika, a u Mađarskoj ih je još puno više pa kolodvor Gyekenyes predstavlja usko grlo te je neophodna kvalitetna komunikacija naših i mađarskih kolega. Najnovija aplikacija

koju su izradili u MAV-u, a koja je još uvijek u testnome radu, služi za prednavaju vlakova tako da se prijamni i predajni upravitelji infrastrukture kao i željeznički prijevoznici dogovore o što točnijem prijamu i predaji svakog pojedinog vlaka. Važno je znati koja lokomotiva odnosno koji će prijevoznik preuzeti vlak koji iz Hrvatske stiže u Gyekenyes. Bit je skratiti vrijeme zauzetosti kolosijeka u Gyekenyesu.

U Sektoru za promet u suradnji sa Sektorom za informatiku puno se ulaže u uvođenje novih informatičkih sustava. Sustav *Roman Anywhere* informatički je sustav za dodjelu trasa vlakova i njihovo kratkoročno planiranje te za praćenje kretanja vlakova:

Taj se sustav uvodi po cijeloj mreži, u svaki kolodvor. Nabavili smo nova računala i sada prometnik vlakova na ekranu ima stvarni prikaz kretanja vlakova u odgovarajućemu razdoblju.

NA MONTAŽI PROVIZORIJA U VRBOVI

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Kada se kod mjesta Lužani siđe s autoceste A3 te skrene ulijevo prema Starom Petrovom Selu, u blizini su obronci Požeške gore. Putujući kroz pitoreskna slavonska sela, obojena jutarnjim suncem i posebnim ozračjem, sjetio sam se pjesme Prljavog kazališta i dijela stiha »Slavonijo, 'ko te nije volio«. U tome nebeskom raju gotovo da nije moguće ne pomisliti o životu u tome dijelu Hrvatske.

Željeznička pruga koja prolazi kroz Vrbovu, mještašce na području Općine Starog Petrovog Sela danas je prekinuta. Vlakovi ne voze, a zaposlenici Pružnih građevina montiraju provizorij preko kojeg već sljedeći dan moraju proći vlakovi.

Pruga Zagreb – Tovarnik dio je paneuropskog koridora RH1, koji se proteže od Salzburga preko Ljubljane, Zagreba, Beograda i Skopja do Soluna. Na cijeloj duljini elektrificirana je s 25 kV, 50 Hz, a najvećim je dijelom dvokolosiječna. Danas se dijelovi pruge obnavljaju, a tomu svojim aktivnostima doprinose i Pružne građevine.

Gradilište je prepuno strojeva i ljudi koji pomno obavljaju svoje dnevne aktivnosti. Vremena nema i svatko mora pedantno napraviti svoj dio posla. Poslovno područje je Betonske i čelične konstrukcije odrađuje najveći dio radova: od uklanjanja betonskoga propusta do iskopa temelja za nove nosive elemente preko kojih će se graditi nova betonska ploča na koju će se poslije postavljati tračnice. Poslovno područje Remont pruga mora na provizorij postaviti tračnice i povezati ih s postojećom trasom, a Poslovno područje POSIT angažirano je na radovima oko kontaktne mreže.

Impozantna je maslinastozelena konstrukcija provizorija na željezničkome vagonu, koju samo što nije podignula snažna 300-tonska dizalica. Krak dizalice nadvio se poput velike ruke visoko iznad gradilišta, iznad iskopanoga temelja i korita potoka



Provizorij na ležištu budućeg propusta

radi kojeg i treba izgraditi novi propust. Kada tim dijelom pruge vlakovi protutnje brzinom većom od stotinu kilometara na sat, propust se neće ni vidjeti.

Temelji se nasipavaju novim gradivom koje se strojno sabija sloj po sloj. Na željezničkome nasipu za teodolitom stoji mlađi čovjek koji cijelo vrijeme mjeri moguća odstupanja prilikom nasipavanja nosivoga dijela temelja na koje će poslije biti postavljeni armiranobetonski oslonci provizornoga mosta.

Pružne građevine, točnije Poslovno područje Betonske i čelične konstrukcije, izradile su temeljnu ploču na kojoj su u kalupima saliveni betonski oslonci pojedinačne mase od 25 t. Četiri oslonca veličine 4 x 4 m imaju ukupnu masu od stotinu tona i moguće ih je podići jedino snažnom dizalicom. Nasip dimenzija 32 x 15 m, koji je trebalo ukloniti zajedno s ostacima nekadašnjega betonskog propusta, djeluje impozantno. Ostaci betona još se nalaze na gradilištu, a glavni inženjer i voditelj ra-

dova uime Pružnih građevina Danijel Horvat rekao je:

„Još malo i uskoro uklanjamo sav nepotreban materijal, a slijede uređenje nasipa, izgradnja betonskih podzida i izgradnja ploče novoga propusta. Novi propust nadsvodit će potok.“

Voditelj radova na ugradnji Krunoslav Kojić rekao je to da je iskop koji je prethodio postavljanju provizorija obuhvatio do 1500 m³ različitog materijala od kojega je izgrađen prethodni željeznički nasip, ali i materijala s okolnoga prostora.

Nakon kraće pauze i okrepe zaposlenika motor dizalice nastavio je brujati te je pokrenuo krak prema armiranobetonskim osloncima. Vješte ruke zaposlenika Pružnih građevina vezivale su nosive lance za pripremljene kuke koje vire iz betona i ubrzo je 25 tona armiranoga betona bilo u zraku. Koliko je samo snage u tim moćnim strojevima napravljenima umom i ljudskim rukama! Ubrzo je prvi betonski oslonac bio u ležištu, mjerili su se visina os-



Postavljanje armirano betonskog oslonca

lonca i moguća odstupanja.

Masa jednoga čeličnog provizorija na dužini od 21 m iznosi 32 t, što upućuje na to da će postavljene drvene grede privremeno nositi ukupni teret od 64 t. Naravno da to nije ukupna nosivost provizorija i armiranobetonskih oslonaca jer treba predvidjeti i masu vlakova koji voze tim dijelom pruge. O tim je pitanjima svoje tehničko rješenje dala građevinska i strojarska struka.

Uskoro kreće i druga faza građenja svodnoga i nosivoga dijela budućega propusta, kada bi trebali biti završeni i radovi na sanaciji prostora, korita potoka i uređenja kosina i nasipa.

HŽ Infrastruktura nastavlja dalje, nastojeći nadoknaditi izgubljeno vrijeme u održavanju postojećih pruga i građenju novih, a Pružne građevine našle su se u niši poslova građenja, opremanja i održavanja željezničke infrastrukture. Jučer u Lici (Malovan), danas u Slavoniji (Vrbova), a već sutra na drugim gradilištima.



Specijalno vozilo za transport rastresitog materijala

OGULINSKI FILMSKI START

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković, Marino Šegan

Prometnika Marina Šegana upoznao sam slučajno dok sam na drugome peronu Zagreb Glavnog kolodvora čekao vlak, a on davao znak za polazak vlaka. Tada smo počeli razgovarati i o njegovu hobiju snimanja filmova.

Kao mnogi Ogulinci i Marino Šegan je budućnost vezao uz željeznički sustav. Kada je tijekom 2019. bio zapošljavan veći broj radnika u Sektoru za promet i on je dočekao svoju priliku:

— Ja sam posljednja generacija prometnih tehničara koja se školovala u Ogulinu. Nisam se odmah mogao zaposliti na željeznici. Konobario sam i čekao priliku na željeznici i tako mi se posrećilo prošle godine.

Stožirao je u Hrvatskom Leskovcu i na moju opasku kako u tome kolodvoru radi dosta njegovih sugrađana nadovezao se:

— Pa gotovo svi su iz Ogulina!

Na posao putuje vlakom, a ponekada mu je malo kompliciraniji povratak iz dnevne smjene.

Mjesto Šegani, iz kojega je Marin podrijetlom, udaljeno je oko sedam kilometara od Ogulina prema Oštarijama.

Povod za naš razgovor bio je Marinovo sudjelovanje u projektu OG Glas MUK (Glas mladih Ogulina u kulturi), koji je u cijelosti financiran EU-ovim sredstvima. Projekt vrijedan 895 000 kuna je tijekom 18 mjeseci provodilo Pučko otvoreno učilište Ogulin u suradnji s BLANK_filmskim inkubatorom:

— Pod vodstvom Igora Jelinovića iz BLANK_filmskog inkubatora jedanput na tjedan imali smo predavanja o filmu. Radionicu je pohađalo devet polaznika u dobi od 15 do 25 godina. Koristili smo njihovu kameru. To nas je zainteresiralo i potaknulo na to da počnemo snimati filmove i osnuje-



Marino Šegan

mo Kinoklub Ogulin.

Ekipe koja svoje filmove prijavljuje na natječaj HAVC-a čine Ante Polić (scenografija), Ivan Anton Kratofil (režija) i Marino Šegan (kamera). Fotografija i kamera Marina zanimaju odmalena pa je već u osnovnoj školi pohađao tečaj digitalne fotografije. Osim što radi na željeznici, sebe vidi kao snimatelja. Na posljednjemu tečaju prvi puta susreo se s pravom kamerom, a sada je kao član BLANK_filmskog inkubatora može posuđivati. Kao većina »pravih« snimatelja ne promatra fotoaparat kao zamjenu za filmsku kameru:

— Ne podržavam ideju da fotoaparat može uspješno raditi kao kamera, no svatko odlučuje sam. Osnovali smo kinoklub, organiziramo tečaj za mlade i vidjet ćemo što nam budućnost nosi.

U prilog novoosnovanome kinoklubu ide i činjenica da se u sklopu POU-a Ogulin upravo obnavlja gradsko kino.



Marino Šegan, Ante Polić i Ivan Anton Kratofil

UBILA ME PREZIMENA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Vinkovčanin Ivica Aničić – Ica kondukter je u HŽ Putničkom prijevozu. Nakon što je dvije godine pohađao Tehničku školu u Vinkovcima, preostale dvije godine pohađao je zagrebačku Tehničku školu. Na željeznici radi već šesnaest godina.

Tako on popriličan broj godina svakodnevno putuje, ponajviše lokalnim vlakovima, a povremeno »vozi« i do Zagreba. Odrastao je doslovno pedeset metara od pruge i o željezničkome sustavu zna puno. Dio je to obiteljskoga nasljeđa jer su mu na željeznici radili djed, mama i ujak. Razgovarali smo o vlakovima, voznome redu i popustima na željeznici, no to nije tema ovog teksta. Naime, naš sugovornik vjerni je navijač vinkovačke »Cibalie« i prije petnaest godina napisao je knjigu »Najvjerniji«, kroniku kluba i navijačke skupine »Ultras«. U izdanju Matice hrvatske Vinkovci ta je knjiga imala dva izdanja.

Vinkovačke jeseni i Nogometni klub »Cibalia« gradski su brend. S kim god da razgovarate u gradu, već u trećoj se rečenici spominje »Cibalia«. Danas klub igra u drugoj ligi, ali svejedno ima publiku. Problem je kluba što nema »gazdu« i zato kronično *kuburi* s novcem. – rekao je naš sugovornik.

Prošle godine Aničić je objavio i drugu knjigu »Spomenar jednog stoljeća« posvećenu vinkovačkoj »Lokomotivi«:

Ponikao sam iz toga kluba i to je klub uz koji smo svi vezani na neki poseban, romantičan način. Želio sam nešto napraviti i obilježiti stotu obljetnicu djelovanja kluba (klub je osnovan 1918., op.a.)

Danas klub nosi naziv HNK Vinkovci, no svi ga i dalje zovu »Lokomotiva«. Kroničari se ne slažu oko toga koji je od ta dva gradska kluba stariji:

U »Lokomotivi« su igrala brojna poznata



Ivica Aničić

imena hrvatskoga nogometa poput Tonka Vukušića, Davora i Duje Čopa, no najvažnije je da su u njemu igrali brojni »domaći mangupi«.

Iako se prilikom pisanja ove knjige poprilično namučio, u pripremi je još jedna kronika vinkovačke današnjice:

Možda se ne čini kompliciranim, ali u knjigama su objavljene brojne fotografije ekipa koje su igrale u pojedinim razdobljima. Naravno da na nekim fotografijama nisu navedena imena i prezimena pa treba odgonetavati, pitati starije ljude. I zanimljivo je to netko neko ime i prezime jednostavno ne možeš naći. Na poledini starih fotografija često su imena i prezimena ispisana rukom pa ti odgonetni koje je koje slovo. – komentirao je Aničić.

Unatoč tomu u pripremi je i treća knjiga »Vinkovačko rockanje« posvećena vinkovačkim punk-rock bendovima »Pogreb«, »Majke«, »Satan Panonski« i »Karambol«,

koji su djelovali u osamdesetim godinama prošloga stoljeća. Bez podrške supruge Larise sve bi to bilo puno teže.



NASTAVLJA SE PROMICANJE ODRŽIVOG RAZVOJA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: HRPSOR

HŽ Infrastruktura sudjelovala je na godišnjoj skupštini Hrvatskog poslovnog savjeta za održivi razvoj održanoj u Zagrebu 26. lipnja. Sudionicima je predstavljen rad HRPSOR-a tijekom 2019. te su predstavljeni planovi za 2020. u cilju promicanja društveno odgovornog poslovanja.

Kasnije održavanje skupštine ove je godine uzrokovala pandemija koronavirusa. Članovi su međutim održavali kontakt putem videokonferencija na kojima su razmjenjivali novosti i primjere dobre prakse, koji su objavljeni i na stranici dop.hr koju je HRPSOR pokrenuo 2019.

Jedan od ključnih događaja prošle godine bila je dvodnevna 11. konferencija o društveno odgovornom poslovanju održana u studenom. Glavna tema konferencije bile su klimatske promjene. Na konferenciji je dodijeljena i nagrada Indeks DOP-a, koja se dodjeljuje poduzećima za najbolja postignuća u društveno odgovornom poslovanju, a u suradnji s HGK-om. Nagrade su dodijeljene u devet kategorija, a prošle godine natjecalo ih se godine više od stotinu. U ovoj godini HRPSOR nastavlja poticati članove na ispunjavanje Indeksa kako bi popularizirao društveno odgovorno poslovanje. Ovogodišnja konferencija o društveno odgovornom poslovanju održat će se 10. i 11. studenog, a rok za prijavu sažetaka radova koji će biti predstavljeni na konferenciji jest 1. rujna.

U 2019. objavljena su četiri broja časopisa »Gospodarstvo i održivosti«, koji je od zadnjega broja dostupan isključivo u digitalnom obliku. Osim toga HRPSOR je u suradnji sa Svjetskim poslovnim savjetom za održivi razvoj objavio menadžerske vodiče o vodi i o ljudskim pravima. Sve navedene publikacije javno su dostupne na hrpsor.hr.

Na skupštini je bilo govora i o važnim aktivnostima koje su ostvarene u ovoj godi-



U HRPSOR primljena su dva nova člana: Nexe Grupa i Safege

ni. Povodom Svjetskog dana zaštite okoliša, 5. lipnja, izaslanstvo HRPSOR-a primio je predsjednik RH Zoran Milanović. Na sastanku s predsjednikom razgovaralo se o primjeni održivog razvoja u hrvatskom gospodarstvu, pri čemu je upozoreno kako se u Hrvatskoj ne vodi dovoljno računa o održivom razvoju. Predstavnici HRPSOR-a iznijeli su ciljeve svojega djelovanja, a to su: zastupanje gospodarskih interesa u održivom razvoju, podupiranje usmjerenja prema održivom razvoju u gospodarskom, političkom, pravnom i društvenom životu te poticanje promjena koje će pospješiti prijelaz na održivi razvoj u Hrvatskoj.

Također, skupština je potvrdila primanje dvaju novih članova u HRPSOR, a to su Nexe Grupa d.d. i Safege d.o.o. Inače, HŽ Infrastruktura surađuje s tvrtkom Safege na projektu »Razvoj multimodalne plat-

forme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata« (Rijeka Brajdica), gdje Safege pruža tehničku i administrativnu podršku u upravljanju i promidžbi za Projekt.

Općenito, članstvo u HRPSOR-u potiče provjeru, usporedbu i natjecanje na području društvene odgovornosti, ekoloških inovacija i energetske učinkovitosti, uštede prirodnih izvora i energije te smanjenja emisija plinova i otpada, odabira dugoročno održivih razvojnih opcija i djelotvornog upravljanja. Članstvo doprinosi poslovnom i društvenom ugledu kompanije, jačanju reputacije i stvaranju imidža odgovorne kompanije, naprednijoj i pozitivnijoj percepciji kompanije u javnosti te jačoj pregovaračkoj poziciji u pregovorima s javnim sektorom. Danas HRPSOR okuplja 45 članova.

PRVI VLAK PROIZVEDEN U TURSKOJ

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



Turska industrija vagona (Tüvasaş) dovršila je prvu elektromotornu garnituru konstruiranu i proizvedenu u Turskoj. Novi vlak rezultat je zajedničkog pothvata Tüvasaşa, Turskih državnih željeznica (TCDD) i turskog Ministarstva prometa, pomorstva i veza (UDH).

Najveća projektirana brzina vlaka jest 176 km/h, a radna brzina 160 km/h. Garnitura se sastoji od pet vagona i može prevesti ukupno 324 putnika. Sadrži dva sjedala za putnike smanjene pokretljivosti, klimatizaciju, protupožarni sustav, zvučne i vizualne informacije za putnike te nadzorne kamere. Vlak također ima sigurnosni sustav s automatskom kočnicom.

Ispitivanja vlaka početak će u kolovozu, a TCDD već je naručio 20 garnitura. Tüvasaş planira proizvesti 111 vagona, odnosno između tri i šest po vlaku. Vlak će biti pušten u promet do kraja ove godine.

Prigodom predstavljanja vlaka 15. lipnja resorni ministar Adil Karaismailoğlu objavio je da se u Turskoj trenutačno razvija vlak projektirane brzine do 225 km/h.

PROJEKTIRANJE DIONICE NA RAIL BALTICA

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



RB Rail AS sklopio je ugovor s Prointecom, podružnicom španjolske tvrtke Indra, ugovor vrijedan 10,8 milijuna eura za projektiranje i nadzor dionice Pärnu – Latvija na projektu Rail Baltica. Podsjetimo, Rail Baltica zajednički je projekt Estonije, Litve i Latvije za izgradnju pruge standardne kolosiječne širine za putničke i teretne vlakove velike brzine od estonskog glavnog grada Tallinna do poljske Varšave. Pruga ukupne duljine 870 km trebala bi navedene zemlje bolje integrirati u europsku prometnu mrežu.

Dionica od Pärnuu u Estoniji do granice s Latvijom duga je 93,5 km. Prema preliminarnom projektu, na dionici će se nalaziti devet željezničkih mostova, 15 nadvožnjaka autoceste, 11 prijelaza za životinje, 148 propusta, tri putnička kolodvora i jedan teretni kolodvor.

Prva faza projektiranja trajat će 27 mjeseci, a druga čak 60 mjeseci, tijekom kojih će se provjeravati izvodljivost i modificirati predložena projektna rješenja.

INVESTIRANJE U HYPERLOOP

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.globalrailwayreview.com
FOTO: Zeleros



Španjolska tvrtka Zeleros objavila je kako je uložila sedam milijuna eura u razvoj vlastite verzije *hyperloopa*, nazvanog petom vrstom prometa.

Hyperloop je zamišljen kao sustav u kojem vozila levitirajući prometuju mrežom cijevi niskoga tlaka uz minimalno trenje, što bi omogućilo brzine do 1000 km/h uz minimalnu potrošnju energije i bez izravnih emisija plinova.

Zajedno sa Zelerosom u hyperloop ulažu tvrtke poput Altrana, Grupo Red Eléctrica te domaćih i inozemnih strateških ulagača. Sredstva će se iskoristiti za razvoj Zelerosovih vozila za *hyperloop* i osnovnih tehnologija.

Zelerosov direktor marketinga Juan Vicén izjavio je:

Ova tehnologija bit će ključno oruđe u jačanju postizanja UN-ovih Ciljeva održivog razvoja kao i Europskog zelenog plana. Od svog osnutka Zeleros promiče standardizaciju i regulaciju sustava *hyperloopa* radi osiguranja najviše razine sigurnosti i interoperabilnosti kako bi se nadišlo ograničenja Transeuropske prometne mreže (TEN-T).

PROBIJEN TUNEL KORALM U AUSTRIJI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Maketa stroja za probijanje tunela na mjestu na kojemu je održana proslava za uzvanike i medije

Sjevna cijev 32,8 kilometara dugog tunela Koralm probijena je 17. lipnja, osamnaest godina nakon početka radova na tunelu. Time je završeno probijanje toga tunela vrlo važnog za promet južne Austrije.

Proslave organizirane u povodu probijanja tunela bile su ograničene zbog mjera borbe protiv koronavirusa, a uzvanici i novinari mogli su gledati prijenos probijanja na ekranima u tunelu, nekoliko desetaka

metara od ulaznoga portala. Proslava je bila organizirana na zapadnome portalu tunela, u dolini Lavanttal. U 13.22 sati stroj Kora probio je zadnje metre tunela. Južna cijev tunela probijena je 14. kolovoza 2018. Tunel Koralm najdulji je u Austriji, s obzirom na to da se u toj državi nalazi samo dio puno duljeg Brenner tunela.

Iz Zagreba sam na proslavu probijanja tunela Koralm putovao automobilom, jer međunarodni vlakovi tada nisu počeli vo-

ziti. Dvije stotine kilometra dug put vodio me preko Maribora i Dravograda u austrijsku dolinu Lavanttal. Proslava proboja tunela bila je puno manja od sličnih proslava u prošlosti. Socijalna distanca se, doduše, nije strogo poštovala, no maske i rukavice nisu bile obavezne. Voditelj proslave se nakon probijanja tunela fotografirao sa zainteresiranima.

Tunel Koralm čine dvije jednokolosiječne tunelske cijevi koje su povezane evakuacijskim cijevima na svakih 500 metara.

Na najnižoj točki cijevi tunela nalaze se 1250 metara ispod zemljine površine. U sredini tunela bit će sagrađena evakuacijska stanica. Tunel je sagrađen prema svim važećim EU-ovim standardima za gradnju dugih tunela namijenjenih putničkome prijevozu koji su uvedeni nakon teških nesreća u cestovnim tunelima.

Koralmbahn čini središnji dio Koralmbahna, nove željezničke pruge koja će izravno povezati Graz i Klagenfurt. Vrijeme putovanja između tih dvaju gradova bit će skraćeno na 45 minuta. Danas vrijeme putovanja željeznicom između Graza i Klagenfurta iznosi duga dva sata i 40 minuta, a Austrijske savezne željeznice na toj relaciji voze i autobuse. Koralmbahn je dio većega programa modernizacije pruga koje povezuju Beč s jugom Austrije, a koji uključuje i izgradnju baznoga tunela Semmering. Koralmbahn dug je 130 kilometara.

Za tunel Koralm EU je osigurala 57 milijuna eura. Prilikom proboja sjeverne cijevi tunela Martin Selmayr, predstavnik Europske komisije u Austriji, rekao je da je širenje željezničke mreže važan preduvjet za postizanje ambicioznih ciljeva ekološki prihvatljivog prometa do 2050. Dodao je i to da je tunel Koralm ogroman iskorak u prometnoj politici ne samo Austrije, već cijele Europe. Dio je 1800 kilometara dugog Baltičko-jadranskog koridora koji povezuje Italiju i Sloveniju s Poljskom. Prema prognozama, cijeli Koralmbahn trebao bi biti otvoren 2026. Gradnja pruge počela je 2001. i danas su neki njezini dijelovi završeni i u redovitome prometu. Pruga je projektirana i sagrađena za maksimalnu vožnju od 250 km/h. Ona neće izravno povezati samo Graz s Klagenfurtom, već će omogućiti i mnogo kraća vremena putovanja između Beča i Villacha. Također, znatno će poboljšati željezničke veze Austrije i Italije. Cijena izgradnje Koralmbahna je 5,5 milijardi eura.



Voditelj proslave probijanja tunela Roman Dallamassi



Mala proslava probijanja tunela Koralm održana je u tunelu nedaleko od njegova zapadnog portala

LAOS ILI KAKO SE PREPUSTITI FILOZOFIJI *SLOW LIVINGA*

PIŠE: Mirna Marić
FOTO: Mirna Marić

Jugoistočna Azija već je dugo popularno odredište mladih *backpackera* koje privlače niske cijene, prekrasni krajolici i sveopća egzotičnost regije. Unatoč razvijenome turizmu riječ je o vrlo drukčijemu svijetu. Laos spada među manje razvikane i posjećene zemlje regije (dijelom zato što nema izlaz na more za razliku od popularnijih Tajlanda, Vijetnama i Kambodže), a istodobno među najsiromašnije.

Zanimljivo je kako su Francuzi saželi dojmove o svojim ondašnjim kolonijama: »Vijetnamci sade rižu, Kambodžanci je obrađuju, a Laošani slušaju kako riža raste«. Francuzi, naravno, to nisu mislili kao kompliment, no opuštenost je jednostavno dio laoškoga mentaliteta, koji dijelom proizlazi iz budizma: tabuizirane su snažne emocije, karma određuje život puno više nego trud i rad, a izbjegavanje stresa kulturna je norma. U njihovu svjetonazoru, ne sadrži li aktivnost element zabave (*móoan*), vjerojatno će dovesti do stresa.

Pored opuštenosti brzo ćete uočiti i njihovu srdačnost i dobroćudnost. Toliko odišu unutarnjim mirom da ih je teško zamisliti u nekome sukobu. Ipak, povijest Laosa nije bila mirna jer je zemlja često bila podvrgnuta aspiracijama moćnijih susjeda i kolonijalnih gospodara; Laos je zajedno s Vijetnamom i Kambodžom bio dio Francuske Indokine, a prije toga bio je pod vlašću Sijama. Drugu polovinu 20. st. obilježila su turbulentna zbivanja: gerilska borba protiv obnovljenoga francuskog protektorata, a zatim unutarnji sukobi između radikalnih nacionalista koje je podržavao SAD i prokomunističkih snaga. To je sve pogoršao Vijetnamski rat šezdesetih godina prošloga stoljeća. Naime, preko teritorija Laosa prolazila je Ho Ši Minova staza, opskrbna ruta Vijetkonga, koju je SAD teško bombardirao, a posljedice se osjete i danas – Laos je zemlja na koju je bačeno najviše kaznetnih bombi na



Pogled s vidikovca Nam Xay kod Van Vienga

svijetu, od kojih velik dio nije eksplodirao pa je Laos danas, nažalost, zemlja s najviše žrtava od neeksploziviranih kaznetnih bombi. Burno razdoblje završilo je 1975. kada je komunistički pokret Pathet Lao uspostavio narodnu republiku jednopartijskoga režima. Iako je Laos danas jedna od pet preostalih komunističkih zemalja na svijetu, postupno ide prema tržišnome modelu.

Zemlja je i dalje vrlo siromašna, gospodarski razvitak otežavaju česte poplave, potresi i miniranost terena, a prometne su veze oskudne: asfaltiran je tek mali dio cesta, dok brdoviti teren većinom nije pogodan za željeznicu. Ipak, Kina upravo gradi željezničku prugu Kina – Laos, koja je dosad najdulja u cijeloj Aziji, izuzev Kine. Željeznica duga 1022 km vodit će od Kunminga u Kini do laoške prijestolnice Vientiane, vozna brzina iznosit će 160 km/h, a predviđeno je da će biti dovršena u prosincu 2021. Do tada će se putnici morati zadovoljiti dugotrajnim vožnjama po grbavim cestama, što ima svojih čari

ne samo zbog prekrasnih krajolika, već i zbog živopisnosti prijevoznih sredstava – od luksuznih »spavaćih« autobusa s interijerima psihodeličnih boja do dotrajalih kamioneta s otvorenim, tovarnim prostorom za putnike. Naravno, živ promet teče i rijekom Mekong, žilom kucavicom koja teče kroz cijelu zemlju i koja putnicima malo dubljega džepa pruža opciju krstarenja.

Putovanje Laosom počela sam upravo na rajskom mjestu na Mekongu zvanom Si Phan Dong, a riječ je o arhipelagu od oko 4000 otoka, do kojega sam stigla iz Kambodže kombinacijom slikovitih prijevoznih sredstava koja je uključivala i tradicionalni ribarski čamac. Usprkos turizmu infrastruktura se mijenja sporo – želite li na otok, do njega ćete stići na isti način kao lokalno stanovništvo, nema trajekta ni modernih brodova. Glavna dva otoka na koja stižu turisti su Don Det i Don Khon, a priča je uvijek ista: o vodiču pročitate o tim mjestima, zaključite da je za obilazak dovoljno dan-dva (zaista nema mnogo konkretnih znamenitosti), no potom vas osvoji raj-



Pogled na Don Det s Don Khona

ska ljepota otoka i spontano produljite svoj boravak. Na otocima fascinira kombinacija razvijene turističke ponude i autentičnosti. Svaka kućica nudi smještaj, ekskurzije (naravno, samo tradicionalnim prijevoznim sredstvima kojima se koriste i lokalci – tuk tukom i oronulim ribarskim čamcima), vožnju kajacima, *zipline* iznad vodopada, što god poželite, a osim toga otoci izgledaju kao što su izgledali prije stotinu godina: ispred starinskih drvenih kućica stoje tradicionalne ribičke naprave od bambusa, domaće životinje slobodno tumaraju, a život mještana teče u skladu s ranije spomenutom laoškom filozofijom.

Moja druga postaja bila je Vientiane, nekadašnje trgovačko središte Francuza i jedna od najopuštenijih prijestolnica u tome dijelu Azije. Čak je i promet, koji u većini azijskih gradova zapadnjake užasava svojom hektikom, ondje prilično opušten i nitko ne trubi. Povijesno središte krije raskošne hramove ukrašene kipovima tzv. naga (zmijolikih mitoloških bića koja prema laoškome folkloru žive u Mekongu), francuske vile preuređene u elegantne hotele i restorane, široke bulevarne omeđene stablima tamarinda, a čest su prizor budistički monasi u svojim prepoznatljivim odorama boje šafrana. U Vientianeu nalazi se i najvažniji nacionalni spomenik i sveprisutni simbol Laosa – hram Pha That Luang

ang. Blistava zlatna stupa plijeni pozornost svojom monumentalnošću, a prema legendi, ispod nje zakopan je komad Budine prsne kosti.

Iz Vientianea put me doveo do Vang Vienga, gradića koji sam po sebi nije ništa posebno, no blagoslovljen je prekrasnim prirodnim okruženjem – nalazi se uz rijeku Nam Song, u blizini su planinski lanci, slikovita polja riže, džungle, plave lagune, raznovrsne spilje. Prije desetak godina postao je okupljalište mladih *partijanera* koje su privlačile brojne adrenalinske aktivnosti u prirodi, no niz nezgoda i smrtnih slučajeva zbog bavljenja avanturistič-

kim sportovima u alkoholiziranome stanju doveo je do toga da je tamošnja vlada obuzdala klupsku scenu 2012. Danas je Vang Vieng mnogo mirnije mjesto, koje i dalje privlači avanturiste i ljubitelje prirode, no, srećom, bez incidenata.

To su samo neki dojmovi iz tzv. zemlje milijun slonova, koja nudi šarmantnu mješavinu zelenoga turizma, profinjenosti Staroga kontinenta i idile uspavanih seoca u kojima vrijeme kao da je stalo kao i priliku da i sami pokušamo »slušati rižu kako raste«, odnosno izići iz svoje zapadnjačke užurbanosti i pokušati razumjeti neke druge vrijednosti.



Zlatna stupa hrama Pha That Luang u Vientianeu

130. OBLJETNICA DOLASKA PRVOG VLAKA U IVANEC

PIŠU: Renata Veličan, Darko Foder i Boris Jagetić Daraboš
 FOTO: Ivanečki klub kolekcionara

Povodom 130. obljetnice puštanja u promet pruge Varaždin – Ivanec – Lepoglava Ivanečki klub kolekcionara inicirao je izradu prigodnog poštanskog žiga koji je izradila Hrvatska pošta Zagreb. Žig je bio dostupan u Poštanskom uredu Ivanec od dana obljetnice, 1. srpnja 2020. Građani Ivanca mogli su iskoristiti tu prigodu i poslati poštu s prigodnim žigom te tako obilježiti važan jubilej za razvoj Ivanca i okolice u prošlosti. Žig je bio u prometu samo taj dan, nakon čega je trajno pohranjen u muzeju Hrvatske pošte.

Ivanečki klub kolekcionara uz navedenu je obljetnicu tiskao prigodnu omotnicu i razglednicu. Omotnica je tiskana u svega 70 primjeraka, a razglednica u 50 primjeraka, što dodatno podiže njihovu kolekcionarsku vrijednost.

Izgradnja željezničke pruge od Varaždina prema Golubovcu imala je veliku važnost i bila svojevrsna prekretnica za gospodarski razvoj ivanečkog kraja. Car je 1886. godine izdao Rješenje za izdavanje koncesije za izgradnju vicinalne željeznice Varaždin – Golubovec te pobočne pruge Očura – Sveti Jakob, a to je odobrio i ugarski ministar. Posao u izgradnji pruge našli su i brojni lokalni stanovnici. Postojale su određene financijske teškoće u samoj izgradnji do kojih je došlo zbog nepovoljnih financijskih prilika u Europi te je prijetila obustava radova. Ljeti 1890. godine došlo je do pobune radnika jer im nisu isplaćene višemjesečne plaće. Posao je nakon toga preuzela Direkcija ugarskih državnih željeznica te je dionica Varaždin – Ivanec – Lepoglava otvorena 1. srpnja 1890. godine. Taj dan ostat će zapisan zlatnim slovima u povijesti Ivanca ali i Varaždinske županije. Iz Varaždina je stigao prvi vlak u Ivanec. Na povijesni presjek i događaj podsjeća nas samo parna lokomotiva JŽ 51-103 u ivanečkom željezničkom kolodvoru. Ona je dio fundusa Hrvatskog željezničkog muzeja, odnosno Zbirke željezničkih vozila i dijelova.



Omotnica

Sjeverna Hrvatska (Varaždinska, Koprivničko-križevačka i Bjelovarska županija) bila je izuzetno bogata rudama, a osobito su bila bogata nalazišta svijetlog i mrkog ugljena, lignita, željeza, sumpora i drugih rudača te plemenitog kvarca i vatrostalnih rudača. Radi šire, ekonomski opravdane eksploatacije bilo je prije svega potrebno izgraditi željezničku prugu i omogućiti industrijsku preradu tih prirodnih bogatstava. Prema proračunu troškovi pruge iznosili su 10,5 milijuna forinti, a kasnije je projekt izmijenjen putem željeznice dru-

goga reda te su troškovi smanjeni na 6,5 milijuna forinti.

Dana 1. srpnja 1890. puštena je u promet pruga Varaždin – Ivanec – Lepoglava. Za industrijski razvitak toga dijela Hrvatske važnu ulogu imala je prometna infrastruktura, u ovome slučaju željeznica, osobito s obzirom na činjenicu da u tom dijelu Hrvatske ima rude, drva, vode i radne snage. Varaždinska županija u ondašnje vrijeme bila je relativno gusto naseljena te je imala razvijenu trgovinsku i obrtničku djelatnost.



Razglednica

SLIKARI POMAŽU U POTRESU STRADALOME MARKUŠEVCU

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: FB stranica Udruge »Slikari i kipari srcem za Markuševec«

Željezničari slikari poznati su po svojim humanim gestama jer se uvijek odazivaju na izložbe ili likovne kolonije čiji je prihod namijenjen potrebitima. Ovoga puta sve je poteknuo Milan Stunja, umirovljeni željezničar i slikar, autor sa 16 samostalnih izložaba i više od 300 skupnih izložaba te sudionik više od 400 likovnih kolonija.

Usred koronakrize i nekoliko dana nakon zagrebačkoga potresa Milan Stunja je na svojem FB profilu objavio status: »A što čekamo mi slikari?!« Sljedeća dva dana njegov FB profil bio je zatrpan brojnim objavama slikara i kipara koji su željeli pomoći. Ubrzo se povezao s prijateljima iz Markuševeca jer je želio pomoći »epicentru, a ne centru«, osnovali su FB stranicu »Slikari i kipari srcem za Markuševec« i dobili potporu Mjesnog odbora Markuševec. Inicijativi se odazvalo oko 290 slikara koji su odmah počeli slati svoje radove ili su se prijavljivali za likovnu koloniju. Odaživ je iznenadio i samoga Stunju:

«Kada sam potaknuo akciju »Slikari i kipari srcem za Markuševec« namjeravao sam pomoći ljudima koji su najviše pogođeni potresom, koji žive na rubnome zagrebačkom području, a šteta na njihovim kućama ne vidi se svaki dan u medijima kao šteta onih koji žive u samome središtu Zagreba. S obzirom na to da godinama sudjelujem na likovnim kolonijama, upoznao sam puno slikara i svi oni su se javili. Zbog velikog broja slikara nije bilo moguće organizirati jednu likovnu koloniju, nego su podijeljeni u tri skupine. Tako je prva kolonija na igralištu markuševečke osnovne škole održana 13. lipnja, druga će biti održana 4. srpnja, a treću planiramo organizirati u rujnu. – rekao je Stunja, koji je osim inicijative za pomoć dao doprinos i organizacijom likovnih kolonija, skupljanjem sponzorstava, izradom loga akcije i udruge, osmišljavanjem majica, ugovora i zahvalnica.



Milan Stunja (na slici prvi slijeva)

Zbog velikog interesa likovnih umjetnika iz cijele regije te željom da se novac prikupi i troši transparentno osnovana je Udruga »Slikari i kipari srcem za Markuševec«, čiji je predsjednik Romeo Carek. Svi oni koji žele pomoći svoje donacije mogu uplatiti na žiroračun Udruge: RBA banka, IBAN HR8824840081135157464. Sav prihod od prodanih likovnih radova upotrijebit će se kao pomoć za popravak kuća Markuševečana stradalih u potresu, a prikupljeni iznos bit će javno objavljen i uručen obiteljima u Markuševcu.

Osim radova izrađenih na koloniji prikupljeno je oko 300 likovnih radova koje su slikari i kipari već poslali iz raznih gradova

i mjesta Hrvatske, Slovenije, Srbije i Bosne i Hercegovine. Do sada su, pored pojedinačnih slikara širom regije, više desetaka likovnih radova organizirano darovale i likovne udruge iz Dubrovnika, Tuzle, Brežica, Kneginca, Koprivnice, Daruvara, Zagreba..., a svaki dan stižu nove donacije. Dio radova već je prodan, dio se može razgledati na FB stranici Udruge, a bit će organizirana i internetska prodaja. Osim Milana Stunje likovnim kolonijama pridružile su se i umirovljene željezničarke i slikarice Dragica Križan – Biba, Du-bravka Mijatović, Mira Kos i Marija Bertić Štefanac koje su također darovale svoje radove.



Vesela ekipa velikog srca za Markuševec

KONCERTI NA SVJETSKI DAN GLAZBE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: brodportal.hr

Na slavonskobrodskome Trgu Ivane Brlić Mažuranić 21. lipnja 2020., na Svjetski dan glazbe i prvi kalendar-ski dan ljeta, Gradska limena glazba »Željezničar« iz Slavenskog Broda održala je koncert. I nisu svirali sami. U goste su im došli »Trenkovi panduri« iz Požege, jedan od najboljih hrvatskih puhačkih orkestara.

Iako je kiša pokvarila ugođaj, tim je nastupom nastavljen program ovogodišnjega događanja Brodsko glazbeno ljeto, a malobrojni Brođani koji se nisu uplašili kiše te su došli na Korzo imali su priliku uživati u prekrasnim glazbenim zvukovima.

Gradska limena glazba »Željezničar« prvi je put ugostila svoje kolege iz Požege, a nadaju se da će se zajednički koncerti nastaviti u budućnosti. Požežani u svojem sastavu imaju puno više mlađih članova nego brodski željezničari, a o tome dirigent požeške gradske glazbe »Trenkovi panduri« kaže:

„I mi muku mučimo s članovima jer ljudi odlaze. Radimo s podmlatkom, negujemo ih i tako opstajemo. Iduće godine obilježavamo 140 godina djelovanja. Njeguemo tradiciju prve vojne glazbe u Europi, koja je osnovana 1741., a sviramo i »Budnicu Trenkovich pandura«, prvu koračnicu u Europi.“

Koračnica po kojoj su poznati sačuvana je u blizini Slavenskog Broda, preko Save. Bio je to samo jedan u nizu cjelodnevnoga programa koji je Brođanima priređen u povodu Svjetskog dana glazbe. Na glavnome gradskom trgu cijeli dan izmjenjivali su se glazbeni sastavi VS »Ad Astra«, »In Corde«, Glazbena škola Slavonski Brod, »Open Jam Session«, ŽPS »Vesele šokice«, »Deja Vu«, »Noire«, »No4«, »Jurney Brothers«, orguljaši Pavao Mašić i Ante Knešaurek, pijanist Zvezdan Ružić i drugi. Bogat program na prvi dan ljeta bio je samo jedan u nizu ovogodišnjega, već tra-




dicionalnoga 31. Brodskog glazbenog ljeta koje je tek počelo! Svjetski dan glazbe i prvi dan ljeta obilježili su i članovi puhačkog orkestra HKUD-a »Željezničar« iz Zagreba. U zagrebačkome Centru za kulturu Trešnjevka održali su koncert zajedno s izvanserijskom jazz-

pjevačicom Lelom Kapowitz i njezinom učenicom Dariom Korić. Zagrebački željezničari puhači oduvijek su pokazivali predvodništvo među željezničarskim orkestrima, ipak su najstariji, a sada već neko vrijeme izlaze iz standardnih okvira limene glazbe prateći jazz-pjevačice.



Vrbova, montaža temeljne ploče za provizorij
Foto: Branimir Butković



**Obvezno nošenje
zaštitne maske u vlaku**

Putnici koji nemaju zaštitnu masku
bit će isključeni iz javnog prijevoza.

 HŽPP

Varaždin
FOTO: Ante Klečina