

ŽELJEZNIČAR

BROJ 898 || RUJAN 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Osigurano financiranje
za 21 vlak

4

EU FONDOVI

Dobra dinamika izvođenja
radova na zagorskoj pruzi

6

RADOVI

Radovi se izvode
planiranom dinamikom

12



HŽ INFRASTRUKTURA



Luka
FOTO: Dragutin Staničić

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Osigurano financiranje za 21 vlak

4

EU FONDOVI

Dobra dinamika izvođenja radova na zagorskoj pruzi

6

EU FONDOVI

Lepoglavska spojnica – najvažniji projekt za sjever Hrvatske

8

RADOVI

Radovi se izvode planiranom dinamikom

12

PRUŽNE GRAĐEVINE

Pružne građevine u punom zamahu na remontu dionice Čakovec – Mala Subotica

16

AKTUALNOSTI

Od iduće godine Alberto Mazzola izvršni direktor CER-a

20

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, 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,

iako je u »Željezničaru« češće u fokusu obnova željezničke infrastrukture koja je posljednjih godina u znatnome zamahu, pogotovo ako govorimo o projektima sufinanciranim iz EU-ovih fondova, u rujnu smo zabilježili i događaj vrlo važan za obnovu željezničkoga voznog parka. Naime, iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. sufinancirat će se nabava 21 elektromotornoga vlaka, a u sjedištu HŽ Putničkog prijevoza 21. rujna potpisan je ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava. Prihvatljivi troškovi projekta u iznosu od 1.035.687.620,00 kn sufinancirat će se iz Kohezijskog fonda u iznosu od 85 posto, a preostalih 15 posto iz Državnog proračuna RH.

Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Zabok projekt je HŽ Infrastrukture sufinanciran EU-ovim sredstvima o kojemu redovito izvještavamo u našem listu, a svaki put vidljiv je sve veći napredak. Puno toga napravljeno je jer su odrađene više od dvije trećine posla, a pruga na spomenutoj dionici te kolodvori i stajališta već dulje odaju dojam europske, suvremene željeznice.

Jedan od većih investicijskih radova HŽ Infrastrukture jest remont dionice podravske magistrale između Pitomače i Virovitice. Radovi su počeli sredinom svibnja i izvode se planiranom dinamikom, a ako tako i ostane, posao će biti dovršen do 18. rujna 2021. Početkom listopada na spomenutoj dionici bit će dovršena brza izmjena gornjega pružnog ustroja.

U ovome broju donosimo i brojne zanimljive vijesti iz svijeta. Najzanimljivija s Opće skupštine CER-a, čiji je član i HŽ Infrastruktura, jest ona o izboru Alberta Mazzole za izvršnoga direktora CER-a, koji će na novu dužnost stupiti 1. siječnja 2021.

I na kraju, svim kolegicama i kolegama i svima koji su vezani uz željeznicu ili im je željeznica jednostavno pri srcu Uredništvo »Željezničara« želi sretan 5. listopada Dan željezničara.

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



OSIGURANO FINANCIRANJE ZA 21 VLAK



Europska unija
Zajedno do fondova EU

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. sufinancirat će se nabava 21 elektromotornoga vlaka.

Projekt »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima« 21. siječnja 2020. dobio je pozitivno mišljenje Neovisne kontrole kvalitete (IQR), a 17. ožujka 2020. Europska komisija odobrila je sufinanciranje. Prihvatljivi troškovi projekta u iznosu od 1.035.687.620,00 kn sufinancirat će se iz Kohezijskog fonda u iznosu od 85 posto, a preostalih 15 posto iz Državnog proračuna RH.

U sjedištu HŽ Putničkog prijevoza 21. rujna Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava potpisali su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje Tomislav Petric te predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić. Na potpisivanju Ugovora bila je i ministrica regionalnoga razvoja i fondova Europske unije Nataša Tramišak.

Uz zahvalu svima koji su sudjelovali u projektu predsjednik Uprave HŽPP-a Ukić istaknuo je:

„Izuzev novih 28 vlakova koji voze na našim prugama i 12 vlakova koji su u različitim fazama proizvodnje, HŽPP svoju uslugu pruža vozilima koja su starija od 40 godina, zbog čega nas jako veseli činjenica što ćemo do kraja 2023. imati još 21 novi vlak koji će se koristiti u gradsko-prigradskome i regionalnome prijevozu. Provedbom ugovora o nabavi 21 vlaka koji ćemo potpisati za mjesec dana, a čije je sufinanciranje osigurano današnjim ugovorom, te provedbom ugovora o nabavi vlakova iz 2014., HŽPP-ov vozni park sastojat će se od 50 posto suvremenih motornih vlakova. Novim vlakovima poboljšat ćemo lokalnu i regionalnu povezanost, našim putnicima pružit ćemo ne-



Oleg Butković, Željko Ukić i Tomislav Petric

usporedivo kvalitetniju i pouzdaniju uslugu, a nadamo se i privući nove putnike.

Predsjednik Uprave HŽPP-a najavio je i nabavu još sedam dizel-motornih vlakova koji se planiraju financirati iz Mehanizma

za oporavak i otpornost kako bi se unaprijedila usluga na neelektrificiranim prugama.

O suradnji na projektu ravnatelj Petric izjavio je:



Oleg Butković

www.hzinfra.hr

— Moram napomenuti to da u zadnjih godinu dana zajedno s HŽPP-om aktivno provodimo ovaj projekt, što je zapravo naša uloga i mi smo im i dalje na raspolaganju. Ovo je dvanaesti projekt u sustavu željezničkoga prijevoza i željezničke infrastrukture ukupno vrijednih oko osam milijardi kuna, a moram istaknuti to da je suradnja na visokoj razini, pri čemu svakodnevno komuniciramo i rješavamo probleme u obnovi željezničke infrastrukture i nabavi novih vlakova.

Nazočnima se obratila i ministrica Tramišak, koja je istaknula važnost iskorištavanja EU-ovih fondova u cilju pružanja kvalitetnije usluge građanima:

— Ovaj ugovor zasigurno će jamčiti HŽPP-ov veliki iskorak u pružanju usluga. Ulaganja preko Operativnog programa Konkurentnost i kohezija odnosno ulaganja u tematsku Prioritetnu os 7 – povezanost i mobilnost dosegla su iznos veći od 10 milijardi kuna. Najveći dio tih sredstava uloženi je upravo u razvitak željezničkoga prometnog sustava. Među tim ulaganjima je i EU-ov projekt 21 novoga elektromotornog vlaka koji je u cijelosti usklađen sa zelenim politikama EU-a te s EU-ovim priorite-

tima koji se odnose na nove, moderne sustave. Uz ova ulaganja u vlakove bitno je nastaviti s ulaganjima u infrastrukturu kako bismo još kvalitetnije mogli povezati hrvatske regije. Ulaganja u željeznički sustav prepoznata su kao prioritetna i u novome višegodišnjem financijskom okviru.

Nakon što je potpisan ugovor koji će doprinijeti održivosti prometnoga sustava u RH, ministar Butković istaknuo je:

— Ovaj veliki investicijski ciklus u prometnu infrastrukturu koji je krenuo prije četiri godine i koji potpisivanjem ovog ugovora premašuje 20 milijardi kuna govori u prilog tomu da smo u ovim kriznim vremenima uspjeli velikim investicijama, pogotovo kada se one financiraju iz EU-ovih fondova, pokrenuti prometnu infrastrukturu i hrvatsko gospodarstvo. Ovaj današnji projekt ukupne je vrijednosti nešto veće od milijardu kuna, a nabavom 21 novog vlaka, uz projekt nabave novih vlakova koji je prošle godine pokrenut preko EUROFIME i IBRD-a, do 2024. bit će obnovljeno više od 50 posto HŽPP-ova voznog parka. Paralelno se ulaže u željezničku infrastrukturu, a pripremamo i nove projekte koji će također biti financirani iz EU-ovih fondova.

U srpnju sljedeće godine bit će isporučen prvi od 12 vlakova koje financiraju EUROFIMA i IBRD. Mislim da je dobro da gradimo vlakove i dižemo željeznički sustav jer nam u sljedećih 10 godina predstoji izgraditi moderan i učinkovit željeznički sustav, što je i prioritet ove Vlade. Ovim projektom nastavlja se modernizacija voznoga parka HŽ Putničkoga prijevoza u cilju poboljšanja regionalne povezanosti i mobilnosti, čime će se osigurati učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz koji će ujedno doprinijeti održivosti prometnoga sustava u Republici Hrvatskoj.

HŽPP će svoj vozni park modernizirati s 11 gradsko-prigradskih i 10 regionalnih vlakova koji će putnicima pružiti veću udobnost, osigurati veći kapacitet i pouzdaniji prijevoz.

Novi elektromotorni vlakovi bit će niskopodne kompozicije, a postizat će brzinu od 160 km/h. Vlakovi u regionalnome prijevozu imat će kapacitet oko 200 sjedećih i 200 stajaćih mjesta, a u gradsko-prigradskome oko 130 sjedećih i 380 stajaćih mjesta. Vlakovi će biti opremljeni rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima, prostorom za bicikle, a kompletan putnički prostor bit će pod videonadzorom. Putnicima u vlaku bit će omogućen besplatan pristup internetu (WiFi). Vlakovi će voziti na svim elektrificiranim prugama u RH.

U sljedećih mjesec dana bit će potpisan i ugovor o nabavi 21 elektromotornoga vlaka. Rok isporuke prvoga vlaka je 24 mjeseca nakon potpisivanja ugovora s proizvođačem, a krajnji rok isporuke svih vlakova je prosinac 2023.

Osim unaprjeđenjem kvalitete usluge nabava novih elektromotornih vlakova rezultirat će nižim operativnim troškovima, mogućnošću povećanja frekvencije vlakova i broja putnika te smanjenjem onečišćenja okoliša.



(S lijeva na desno) Željko Ukić, Nataša Tramišak i Oleg Butković

DOBRA DINAMIKA IZVOĐENJA RADOVA NA ZAGORSKOJ PRUZI

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Vedran Brkić



Kolodvor Zabok

Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Zabok projekt je HŽ Infrastrukture sufinanciran EU-ovim sredstvima o kojemu redovito izvještavamo u našem listu, a svaki put vidljiv je sve veći napredak. Puno toga je napravljeno budući da su odrađene više od dvije trećine posla, a pruga na spomenutoj dionici te kolodvori i stajališta već dulje odaju dojam europske, suvremene željeznice.

U rujnu su se izvodili radovi na ugradnji nosivoga sloja asfalta na parkiralištima po kolodvorima i stajalištima te na odvodnji duž dionice. Iako su kolodvori i stajališta duž dionice gotovo dovršeni, preostali su još završni radovi.

Detaljnije, na prvoj poddionici između Za-

prešića i Novih Dvora izvedeni su radovi na podizanju stupova za prebacivanje obilaznoga voda u kolodvoru Zaprešić. Također, asfaltirao se nosivi sloj asfalta na parkiralištu kolodvora Novi Dvori, izvodili su se radovi na povezivanju unutarnjih SS-uređaja u kolodvoru Novi Dvori i u APB-kućicama, na ugradnji signala, postavnih sprava i grijača skretnica te na povezivanju unutarnje opreme u kolodvoru Zaprešić.

Što se tiče druge poddionice između Novih Dvora i Luke, radilo se na opločanju pristupnih puteva, ugrađivale su se kanalice za odvodnju duž poddionice, dok je zaštita vodotoka dovršena. Trajali su radovi na polaganju pružnih kabela, povezivanju unutarnjih SS-uređaja u kolodvoru Luka i u APB-kućicama te na ugradnji sig-

nala, postavnih sprava i grijača skretnica.

Između Luke i Velikog Trgovišća ugrađivale su se kanalice za odvodnju duž poddionice, polagali su se pružni kablovi, radilo se na povezivanju unutarnjih SS-uređaja u kolodvoru Veliko Trgovišće i u APB-kućicama te na ugradnji signala, postavnih sprava i grijača skretnica. Također, radilo se na izgradnji parkirališta i opločnja oko kolodvorske zgrade u kolodvoru Veliko Trgovišće.

Na poddionici između Velikog Trgovišća i Zaboka izvodili su se radovi na uređenju bočnih perona u kolodvoru Zabok. Ugrađivale su se kanalice za odvodnju duž poddionice, polagali su se kablovi, povezivali unutarnji SS-uređaji u kolodvoru Zabok i u APB-kućicama, a ugrađivali su se i signali



Kolodvor Veliko Trgovišće



Kolodvor Veliko Trgovišće



Kolodvor Luka



Kolodvor Novi Dvori

postavne sprave te grijači skretnica. Valja napomenuti to kako se na toj poddionici dovršava izgradnja cestovnoga mosta Horvacka te su počeli radovi na uređenju vodotoka ispod željezničkoga i cestovnoga mosta Horvacka. HEP je dovršavao ugradnju opreme u novoizgrađenu trafostanicu, dok su svi radovi na montaži kontaktne mreže u teretnome i putničkome kolodvoru Zabok, kao i na dijelu pruge prema Krapini i Bedekovčini, dovršeni.

Iz navedenoga je jasno kako se radi punim kapacitetom, a izazovi, koji su kod takvih projekata neizbježni, svladavaju se usput.



Zaprešić – Novi Dvori

LEPOGLAVSKA SPOJNICA

– NAJVAŽNIJI PROJEKT ZA SJEVER HRVATSKE



Europska unija
Zajedno do fondova EU

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Dragutin Staničić

Predstavnici HŽ Infrastrukture, član Uprave Nikola Ljuban i voditelj projekta »Povezivanje željeznicom unutar funkcionalne regije središnje Hrvatske – Lepoglavska spojnica« Marko Car, sudjelovali su na tribini koja je 15. rujna održana u Varaždinu u organizaciji Saveza za željeznicu i Varaždinske županije.

Na tribini govorilo se o važnosti nove pružne trase, spojnice preko Lepoglave, čija bi izgradnja doprinijela razvitku gospodarstva sjevera Hrvatske te teretnoga i putničkoga željezničkoga prijevoza.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban na tribini je govorio o tome kako će se izgradnjom nove pružne trase Lepoglavske spojnice omogućiti bolja povezanost sjevera Hrvatske sa Zagrebom:

Izgradnjom Lepoglavske spojnice, novih signalno-sigurnosnih uređaja i elektrifikacijom pruge omogućit ćemo brzine vlakova od 140 km/h, zahvaljujući čemu će se ubuduće vlakom od Varaždina do Zagreba putovati 50 minuta. Za sada imamo nekoliko varijanti pružnih trasa preko Lepoglave, a svaka od projektiranih varijanti, s obzirom na teren, podrazumijeva izgradnju tunela. Varijanta trase koja nam je najbliža za izvođenje podrazumijeva oko 10 kilometara tunela.

Voditelj projekta Marko Car prisutne je upoznao s trenutačnim statusom izrade studijske dokumentacije te je najavio skoriju prezentaciju prve faze studije Lepoglavske spojnice.

Uz župana Varaždinske županije Radimira Čačića tribini su prisustvovali pomoćnik ministra mora, prometa i infrastrukture Alen Gospočić, međimurski župan Matija Posavec i zamjenik župana krapinsko-zagorskog Anđelko Ferek Jambreč, a podršku projektu dali su predstavnici željezničkoga putničkoga i teretnog prijevoza.



Sudionici tribine o lepoglavskoj spojnici

IZGRADNJOM LEPOGLAVSKE SPOJNICE, NOVIH SIGNALNO-SIGURNOSNIH UREĐAJA I ELEKTRIFIKACIJOM PRUGE OMOGUĆIT ĆEMO BRZINE VLAKOVA OD 140 KM/H, ZAHVALJUJUĆI ČEMU ĆE SE UBUĐUĆE VLAKOM OD VARAŽDINA DO ZAGREBA PUTOVATI 50 MINUTA.

Ugovor o izradi studijske dokumentacije za Lepoglavsku spojnicu HŽ Infrastruktura potpisala je s izvođačima u veljači ove godine, a rok za izradu studijske dokumentacije je 13 mjeseci. Europska unija iz Kohezijskog fonda, iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. sufinancira izradu studije s 85 posto sredstava, a projekt je vrijedan 6,2 milijuna kuna. Gradnja Lepoglavske spojnice uklapa se u europske strategije prometnoga razvitka koje favoriziraju željeznicu kao brzu, učinkovitu i ekološki prihvatljivu vrstu prijevoza. Njezina izgradnja omogućit će bolje povezivanje sjevera Hrvatske sa Zagrebom te unutar Međimurske, Varaždinske i Krapinsko-zagorske županije, a od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku jest spajanje Beča sa Zagrebom Lepoglavskom spojnicom i najkraćim putem s lukom Rijeka. Pruga će podići ulogu teretnoga prijevoza u provozu te time poboljšati konkurentnost gospodarstva sjeverne Hrvatske. Osim toga imat će ključnu ulogu u

integriranome putničkom prijevozu, što će velikome broju građana u sjevernoj prometnoj podregiji omogućiti učestala i brža putovanja na posao i u školu.

Dokumentacija koja će biti izrađena u sklopu studije Lepoglavske spojnice podloga je za izradu eventualno potrebnih prijedloga izmjena i dopuna dokumenata prostornoga uređenja, studije utjecaja na okoliš te daljnje projektne dokumentacije koja je preduvjet za buduću modernizaciju i izgradnju pruge.

Planirano je da do ljeta 2021. studija bude završena te da se zadovolje svi preduvjeti potrebi za daljnje aktivnosti HŽ Infrastrukture na projektiranju i izgradnji najpovoljnije trase Lepoglavske spojnice.

Tribina je održana pod pokroviteljstvom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja te Hrvatske gospodarske komore.

UREĐENO STAJALIŠTE NAŠICE GRAD

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U željezničkome stajalištu Našice Grad uređeno je stubište i na taj je način putnicima omogućen kvalitetan pristup središtu grada.

Željezničko stajalište Našice Grad doslovno se nalazi ispod samoga središta grada. Ono je danas primjereno uređeno, a sve je počelo kada je HŽ Infrastruktura izgradila tzv. uređenu površinu i betonirala potporni zid kojim je spriječeno klizanje tla. U stajalištu su se ne tako davno prodavale i karte, a danas su taj posao preuzeli kondukteri.

Stajalište Našice Grad nalazi se na odvojnome kraku pruge koji je u duljini od pet kilometara osposobljen za vožnje vlakova. Dio pruge dug 23 kilometra koji se spaja na Čaglin je zatvoren. Kako bi se do kraja uredilo stajalište, odnosno kako bi se putnicima olakšao pristup središtu grada, Gradska uprava Našica financirala je uređenje stuba. Vrijednost investicije je 100 000 kuna. Tijekom dana između Osijeka i Našica Grada voze tri para putničkih vlakova.

Treba reći to kako je Gradska uprava Našica i prije u nekoliko navrata pomagala prilikom uređenja željezničkoga stajališta. Gradonačelnik Josip Miletić istaknuo je to kako gradska uprava i u budućnosti namjerava, u dogovoru s Upravom HŽ Infrastrukture, pomagati pri uređenju željezničkih objekata. I čini mi se kako je to pravi put. Uz podršku lokalne uprave i u suradnji s Upravom HŽ Infrastrukture s relativno malim novčanim iznosima može se napraviti puno toga, a sve u korist putnika.

Miletić je izrazio i namjeru da se na zasjedanju Savjeta za Slavoniju i Baranju na dnevni red stavi točka o obnovi željezničke pruge preko Papuka, odnosno da se Našice povežu s Čaglinom i Požegom na jednoj strani te s magistralnom prugom M100 u Novoj Kapeli na drugoj strani.



Stajalište Našice Grad



U NAŠICAMA JE NEXE GRUPA NAJVEĆI KOMITENT

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznički kolodvor u Našicama nalazi se na podravskoj magistrali, preciznije, kolodvor je smješten u Markovcu Našičkom, dijelu Našica u kojemu dugi niz godina žive Slovaci. Iz kolodvora odvaja se krak pruge prema Papuku i taj dio pruge »prohodan« je pet kilometara. Nakon tri kilometra pruga kod stajališta Našice Grad povezuje kolodvor sa središtem grada. Industrijskim kolosijekom na prugu vezana je i Nexe tvornica cementa.

Krak pruge prekinut je nakon pet kilometara, a »s druge strane brda« pruga je otvorena do Čaglina. Da bi se pruga spojila, za promet je potrebno osposobiti 23 kilometra pruge. U tome slučaju ostvarila bi se veza mjesta uz podravsku magistralu s Pleternicom i u Novoj Kapeli s magistralnom prugom (M 100). Drugi krak pruge iz Pleternice vodi do Požege i završava u 12 kilometara udaljenoj Velikoj. S obzirom na to da na području Papuka rastu bogate šume, s tog se područja prevoze velike količine trupaca, no željeznici nika-ko ne ide u prilog činjenica da su se Hrvatske šume u cijelosti okrenule prijevozu kamionima.

Željeznički kolodvor u Našicama lijepo je uređena prizemna građevina. Šef Područja kolodvora Našice Ivica Suk u Našicama je počeo raditi 1989. kao prometnik, a od 1998. do 2013. bio je šef kolodvora. Godine 2018. ponovno je imenovan za šefa kolodvora:

Na željeznici sam 31 godinu. Dosta je to vremena. U moj djelokrug odgovornosti uz ovaj kolodvor spadaju i Đurđenovac te Zdenci-Orahovica. U tim kolodvorima radi ukupno 28 željezničara, prometnika i skretničara. Prema sistematizaciji radnih mjesta, nedostaje šest skretničara. U kolodvoru Našice rade i putnički blagajnik iz HŽ Putničkog prijevoza te komercijalni predstavnik HŽ Carga.



Kolodvor Đurđenovac

U usporedbi triju spomenutih kolodvora kolodvor Našice najljepše je uređen. Manja dotjerivanja potrebna su kolodvorima Đurđenovac i Zdenci-Orahovica. Zanimljivo je to da se kolodvor Zdenci-Orahovica zapravo nalazi u mjestu Dugoj Međi koje

ima samo 200 stanovnika.

Glavni korisnik usluga željezničkoga teretnog prijevoza je Nexe Grupa, za koju voze tri prijevoznika: HŽ Cargo, Enna Transporti (PPD) i Rail Cargo Carrier:



Ispred kolodvora Đurđenovac: prometnik Damir Jantoš, šef kolodvora Ivica Suk i skretničar Darko Milković



Kolodvor Našice

— Za tvornicu cementa dosta se vozi, iako znatno manje od količina koje su bile najavljuje u vrijeme kada je građen industrijski kolosijek. U Našicama, uglavnom građevni materijal, vozi tvrtka Tomislav i Slavko Uremović d.o.o. U Đurđenovcu tvrtka CEZAR otprema deset vagona staroga željeza na tjedan. – rekao je Suk.

Kao što je to slučaj na cijeloj mreži naših pruga, pandemija koronavirusa smanjila je broj putnika. Dodatne poteškoće u prijevozu putnika stvaraju radovi između Pitomače i Virovitice:

— Najviše putuju učenici i studenti, i to prema Zagrebu i Osijeku. Stariji pak putuju na liječničke preglede. Dok traju radovi, autobusi prevoze putnike između Koprivnice i Virovitice, a poznato je da ljudi ne vole presjedati u autobuse. Uz to dok autobusi obiđu sve kolodvore, prođe više vremena nego što za isti put treba vlak. – komentirao je Suk

Vozna brzina vlakova na području kolodvo-

ra Našice je 50 – 80 km/h, a na željezniko-cestovnome prijelazu u Velimirovcu je zbog oštećenja kolosijeka brzina ograničena na 20 km/h. Promet vlakova podravskom magistralom nije gust. Jedina noć-

na veza Osijeka i Zagreba jest vlak koji iz Osijeka polazi u 1.03 sati. Taj vlak u Našice stiže u 1.59 sati i njime se u Zagreb može stići u 6.25 sati. Istoga se dana Našičani mogu i vratiti kućama.



Ispred kolodvora Našice: putnički blagajnik Miroslav Čvagić, Ivica Suk i prometnik Damir Grbošić

RADOVI SE IZVODE PLANIRANOM DINAMIKOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Intenzivni radovi na remontu dionice podravske magistrale između Pitomače i Virovitice počeli su sredinom svibnja. Radovi se izvode planiranom dinamikom, a ako tako i ostane, posao će biti dovršen do 18. rujna 2021. Prva dionica na kojoj se izvode radovi jest ona između Virovitice i Pitomače, dok je za preostalih pet dionica pripremljena projektna dokumentacija.

Početak listopada tvrtka Swietelsky dovršit će brzu izmjenu gornjega pružnog ustroja na dionici između Pitomače i Virovitice. Kapitalni remont dionice duge 21 kilometar izvodi se planiranom dinamikom.

Pripremni radovi na remontu počeli su sredinom ožujka. U jednome trenutku pandemija koronavirusa prekinula je radove, no taj je zaostatak nadoknađen. Izmjena donjega pružnog ustroja počela je 18. svibnja i od tada su se radovi izvodili tijekom cjelodnevnih zatvora pruge. Tako će biti do 30. rujna, nakon čega će se raditi tijekom osmosatnih zatvora pruge.

Prema riječima voditelja projekta Nevena Popovačkog, iznimka će biti dva 36-satna te jedan 42-satni zatvor pruge koje je zatražio izvođač radova za radove na zamjeni skretnica. Treba spomenuti to kako su na tome remontu angažirane i Pružne građevine kao drugi izvođač radova na signalno-sigurnosnome podsustavu.

Uz remont otvorene pruge radovima su obuhvaćeni kolodvori Pitomača i Špišić Bukovica te stajališta Virovitica Grad i Vukosavljevica. U kolodvorima i stajalištima sagradit će se bočni peroni dugi 160 metara i visoki 55 centimetra. Zgrade nisu predviđene za obnovu. Zanimljivo je to kako je HŽ Putnički prijevoz obnovio stajalište Vukosavljevica. Dok je u stajalištu bio prodavač karata, zgrada je bila primjereno održavana. Nedugo po odlasku putničkoga blagajnika stajalište je potpuno



Vukosavljevica

devastirano. U idućemu razdoblju izvodit će se radovi na ručnoj zamjeni kolosiječne rešetke te na zamjeni mosne građe i skretnica. Radovi će se izvoditi ispred kolodvora i u ko-

lodvorima te u stajalištima. Pri izvođenju tih radova bit će angažirana klasična građevinska mehanizacija. Rok za završetak radova jest osamnaest mjeseci od uvođenja izvođača radova u



Vukosavljevica



Virovitica



Vukosavljevica

posao. Ako taj rok bude poštovan, dana 18. rujna sljedeće godine remont bi trebao biti završen. Nakon što radovi budu dovršeni, dopu-

štene vozne brzine vlakova iznositi će 100 km/h, a na nekim će mjestima zbog geometrije kolosijeka i signalno-sigurnosnih uređaja na snazi biti ograničenja.

Na relaciji od Pitomače preko Koprivnice do Varaždina i Čakovca remont je podijeljen na pet dionica za koje je pripremljena projektna dokumentacija.



Špišić Bukovica



Vukosavljevica

ŽELJEZNIČAR S PUNO RAZLIČITIH INTERESA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Vezano uz remont pruge Pitomača – Virovitica našao sam se u željezničkome kolodvoru Virovitica te iskoristio prigodu za razgovor s pomoćnikom šefa Područja Mariom Gotalom. Šef Antun Smojver njegova je školska generacija i posljednjih dvadeset godina njih dvojica kao šef i pomoćnik upravljaju kolodvorima Virovitica, Špišić Bukovica i Suhopolje.

Naš sugovornik dolazi iz željezničke obitelji, a na željeznici radi od 1978., dakle pune 42 godine.

Moj otac Ilija Gotal bio je šef kolodvora Suhopolje, a pokojni brat Tihomir radio je kao prometnik. Očev brat Antun i moj bratić su strojovođe. Tijekom karijere radio sam na podravskoj magistrali, u Bjelovaru, želio sam u Zagreb, no to se na kraju nije ostvarilo. Sada sa suprugom Ivanom živim u Suhopolju. Vratio sam se doma i radim u Virovitici.

Zajedno s Josipom Furdićem Mario Gotal prometni je koordinator na remontu podravske magistrale između Pitomače i Virovitice. Remont je počeo sredinom ožujka, no sve je zastalo zbog COVID-a:

Swietelsky je izvrstan izvođač radova. Brzu izmjenu donjega pružnog ustroja počeli su 18. svibnja i do sada su zamijenili tri četvrtine pragova i tračnica na pruzi prema Pitomači. Rokovi se poštuju. Cjelodnevni pružni zatvori pruge trajat će do 30. rujna, a nakon toga bit će organizirani dnevni, osmosatni zatvori pruge.

Prijevoz putnika tijekom remonta organiziran je zamjenskim autobusima. Putnike putničkih vlakova između Pitomače i Virovitice prevoze autobusi, a one koji putuju brzim vlakovima autobusi voze između Koprivnice i Virovitice:

Prijevoz je dobro organiziran i kod brzih



Mario Gotal,
pomoćnik šefa Područja kolodvora Virovitica

vlakova kašnjenja su minimalna. S obzirom na to da skreću u stajališta koja su udaljena od ceste, autobusi koji prevoze putnike putničkih vlakova kasne.

U drugome smjeru, otkako je otvorena pruga od Pčelića do Daruvara odnosno do Banove Jaruge, rano ujutro vlak kreće iz Virovitice i vozi do Banove Jaruge. Tijekom dana vozi između Banove Jaruge i Daruvara, a navečer se vraća u Viroviticu kao domicilni kolodvor. Između Daruvara i Virovitice putnike su prevozili autobusi koji su s početkom pandemije COVID-a zaustavljeni i od tada više ne voze.

Naš je sugovornik ljubitelj nogometa. Oni koji vole nogomet i malo dulje pamte sigurno će se sjetiti kako je između 1995. i 1999. u Prvoj nogometnoj ligi igrala momčad »Mladost 127« iz Suhopolja. Taj je klub formiran spajanjem NK-a »Sportska četa 127. brigade« i ŽNK-a »Mladost«. Kada je počeo tonuti, klub je potonuo do dna, a u

TIJEKOM KARIJERE RADIO SAM NA PODRAVSKOJ MAGISTRALI, U BJELOVARU, ŽELIO SAM U ZAGREB, NO TO SE NA KRAJU NIJE OSTVARILO. SADA SA SUPRUGOM IVANOM ŽIVIM U SUHOPOLJU. VRATIO SAM SE DOMA I RADIM U VIROVITICI.

tim danima Mario Gotal bio je tajnik i predsjednik kluba:

Dani slave i vrijeme kada je na stadionu bilo 8000 ljudi ostali su iza nas. Borili smo se i dogurali do II. HNL, a sada klub nastupa u IV. ligi. U toj nogometnoj priči pomagala mi je kći Iva koja je vodila administraciju, brinula o mrežnoj stranici.

Tijekom dvaju mandata Mario Gotal bio je tajnik Dobrovoljnog vatrogasnog društva Suhopolje i Udruge hrvatskih branitelja Domovinskog rata općine Suhopolje:

Otkako imam unuke, koji su moja sreća i veselje, malo sam se povukao iz ostalih aktivnosti.

Na kraju razgovora završili smo na kavi u kafiću »Zug«. Ne bih to spominjao da se trg ispred željezničkoga kolodvora nije pretvorio u vrlo živ prostor. Uz taj kafić radi i kafić »Train«, a na kiosku se mogu kupiti peciva. U nekadašnjemu zapuštenom željezničkom konačistu danas je prostor iznajmio i uredio MUP. Na katu kolodvora smještena je virovitička atrakcija s maketama vlakova (»Virovitica voli vlakove«), koja bi se mogla preseliti u praznu zgradu nekadašnjega ekonomata. Ilustracije radi, u Koprivnici više ne radi ni jedan ugostiteljski objekt u kolodvoru.

HŽ INFRASTRUKTURA OBJAVILA TREĆE IZVJEŠĆE O ODRŽIVOSTI

PIŠE: Ružica Stanić

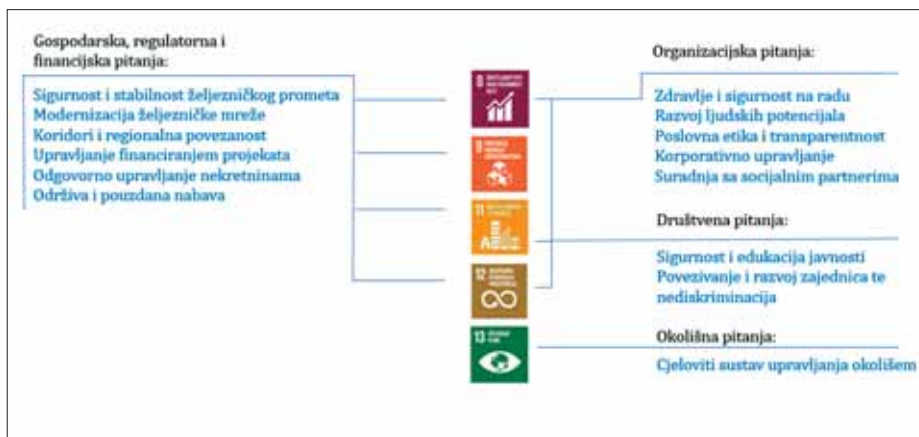
FOTO: arhiva HŽI-a

HŽ Infrastruktura objavila je svoje treće godišnje izvješće o održivosti. Kao i dosadašnja, izvješće za 2019. godinu sastavljeno je prema sržnoj opciji međunarodno prihvaćenog GRI Standarda te uključuje i podatke prema primjenjivim pokazateljima sektorskog dodatka za infrastrukturu i graditeljstvo.

Iako su sva dosadašnja izvješća o održivosti HŽ Infrastrukture izrađena prema istoj metodologiji, što ih čini međusobno usporedivima, u svako izvješće nastojimo unijeti nešto novo. U izvješću za 2019. godinu materijalne (ključne) teme povezali smo s pojedinim UN-ovim ciljevima održivog razvoja prema područjima u kojima HŽ Infrastruktura planira svoj strateški razvoj. Tako pitanja iz gospodarske, regulatorne i financijske domene povezujemo s područjem ciljeva 8 (dostojanstven rad i gospodarski rast), 9 (industrija, inovacije i infrastruktura), 11 (održivi gradovi i zajednice) i 12 (odgovorna potrošnja i proizvodnja) jer svojom djelatnošću i kao veliko poduzeće HŽ Infrastruktura utječe na razvoj infrastrukture, održivost gradova i zajednica, osiguranje održivog dobavljačkog lanca te na ukupnu ekonomsku produktivnost. Uz organizacijska pitanja posebno se veže održivost u području cilja 8, a uz društvena ciljevi 8, 11 i 12. U okolišnoj domeni prepoznajemo ulogu HŽ Infrastrukture u osiguranju kapaciteta za ublažavanje klimatskih promjena (cilj 13).

Također, u sklopu »Izvješća o održivosti 2019.« izvijestili smo i o provođenju Politike raznolikosti i nediskriminacije koju je HŽ Infrastruktura usvojila prošle godine, a koja je objavljena na našim mrežnim stranicama hzinfra.hr.

Ovogodišnje izvješće o održivosti u odnosu na prethodna u većoj mjeri opisuje uključenost HŽ Infrastrukture u zajednicu, primjerice putem edukativno-preventivnih akcija »Vlak je uvijek brži«, potpore lo-



Povezanost UN-ovih ciljeva održivog razvoja s materijalnim temama

kalnim kulturnim, humanitarnim i drugim udrugama, projektima za promicanje zaštite okoliša te potporama lokalnoj zajednici za bolju informiranost građana.

Izrada izvješća o održivosti i ove je godine koordinirana iz Odjela za korporativne komunikacije, a u prikupljanju podataka predano su sudjelovali zaposlenici iz svih većih organizacijskih jedinica. U dijelu procesa izrade izvješća korištene su i usluge vanjskih konzultanata.

Pandemija koronavirusa te potres koji je u ožujku pogodio Zagreb, a u kojem je teško oštećena upravna zgrada HŽ Infrastrukture, u početku su otežali pristup poda-

cima potrebnima za izradu izvješća. Sa sličnim su se poteškoćama susrela mnoga hrvatska poduzeća.

Iako je nefinancijsko izvještavanje u Hrvatskoj postalo zakonska obveza 2016. godine, kao i mnoga druga poduzeća primjećujemo da je potrebno još mnogo kako bi se među unutarnjim i vanjskim dionicima osvijestila važnost i uloga nefinancijskog izvještavanja. Naime, potencijal nefinancijskih izvješća leži u tome da postanu podloga za razvoj i strateške dokumente. U tom smislu predstoji nam daljnje promicanje nefinancijskog izvještavanja u Hrvatskoj.



PRUŽNE GRAĐEVINE U PUNOME ZAMAHU NA REMONTU DIONICE ČAKOVEC – MALA SUBOTICA

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Dionica Čakovec – Mala Subotica, na pruzi M501 državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica, duga je pet kilometara, ali zahvati koji se izvode srijedom i vikendom su povoljni. Rešeta se čitava dionica i uklanja usitnjeni materijal kako bi se nadgradio novim tucanicom. Predviđena je i izmjena kolosiječne rešetke. Ugradit će se 8250 betonskih pragova i deset kilometara novih tračnica, a predviđena je i ugradnja 12 500 m³ kamenoga materijala. Predviđeni rok za završetak radova je kraj prosinca 2020.

Sitna bijela prašina nastala tijekom rada pružnih strojeva na trenutke je zaklanjala vidik, a buka motora i radnih mehanizama onemogućivala je gotovo svaku mogućnost komunikacije s okolinom. Radovi na gradilištu bili su u punome zamahu, jer je tijekom našeg obilaska s toga dijela pružne dionice trebalo nakratko maknuti strojeve jer je željeznički promet morao krenuti, iako znatno usporeno, maksimalnom brzinom od samo 20 km/h.

Oko 13.00 sati na dijelu pruge nadomak općine Pribislavec kao da se prethodno ništa nije događalo. Ljudi i strojevi uputili su se prema željezničkome kolodvoru Čakovec.

To da dobrog posla nema bez znanja i iskustva dobro znaju u Pružnim građevinama. Mladi inženjer Krešimir Sertić ima što naučiti o praktičnome dijelu posla od dvojice doajena građenja i održavanja pruge Ive Mamuzića i Nove Kojadinovića. Taj spoj mladosti i iskustva, akademskog obrazovanja i terenskoga rada i specijalnosti daje rezultate. Lako je nadograditi znanje stečeno na fakultetu kada se uči od ljudi koji su svoj radni vijek utkali u građenje i održavanje željezničke infrastrukture.

Na gradilištu se nalazi četrdesetak zaposlenika Pružnih građevina. Prije odlaska na gradilište razgovarali smo s Krešimirovom Sertićem, imenovanim voditeljem radova i samostalnim inženjerom gradilišta



Glavni šefovi na gradilištu remonta pruge Čakovec – Mala Subotica, Krešimir Sertić, Ivo Mamuzić i Novo Kojadinović

za remont pruga, i Novom Kojadinovićem, koji nam je rekao da je zadnji remont te pruge izveden prije 38 godina.

Krešimir Sertić je mladi inženjer koji je već nekoliko godina angažiran na gradilištima remonta ili građenja željezničke infrastrukture diljem Hrvatske.

Imenovan sam uglavnom zbog dokumentacije na ovome gradilištu, a prije nekoliko godina počeo sam raditi kao pripravnik na gradilištima Varaždina, Kotoribe, Knina i Šibenika te Ploča. Od ožujka 2020. ponovno sam raspoređen na gradilištu Varaždin. Riječ je o manjemu gradilištu. – rekao nam je Sertić.

Novo Kojadinović je s pune 42 godine staža uz vlakove i pruge veteran građenja na željeznici. Cijeli život posvetio je stvaranju i građenju, a danas, kako kaže, zadužen je za sigurnost prometa radnih strojeva koji voze do gradilišta:

Moja je zadaća višestruka: od izrade plana prometovanja strojeva Pružnih građevi-

na do gradilišta i njihova povratka do vođenja brige o sigurnosti i ispravnosti radnih strojeva.

Kojadinovićevo iskustvo i znanje o željeznici ne ostavljaju nas ravnodušnima. Uzme li se u obzir period kada su se znatna sredstva u Republici Hrvatskoj ulagala u izgradnju cestovne mreže, a željezničke pruge i njihova obnova bili su na čekanju, sada je vrijeme zamaha i nadoknade vremena potrebnog za modernizaciju željezničke mreže. To svaki put ističe ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković.

Zahvaljujući novoj politici i potrebi ulaganja u željezničku infrastrukturu, Pružne građevine zadovoljne su količinom i dinamikom aktivnosti.

Gradilište dugo pet kilometara između Čakovca i Male Subotice zahvalno je zbog gotovo idealne konfiguracije terena na kojemu je moguće dnevno odrediti i mjeriti učinak ljudi i strojeva. Strojovođe na specijalnim pružnim strojevima, šefovi gradilišta i pomoćnici zajedno s ostalim rad-



Zgrtanje tucanika specijalnim strojem na pruzi Čakovec - Mala Subotica

nicima obavljaju posao sinkronizirano i bez zastoja, što se i može očekivati kada Pružne građevine pristupe poslu. To po najprije treba zahvaliti dobroj organizaciji svih segmenata tvrtke i stručnosti kadrova.

Rijetko se može vidjeti velik broj strojeva strateške mehanizacije na jednome mjestu kao što se to moglo vidjeti prilikom obilaska remonta željezničke pruge između Čakovca i Male Subotice. Od radnih strojeva slagala se kompozicija za koju nam glavni šef gradilišta Ivo Mamuzić rekao da je duga do 250 m. Podbijačice, rešetalice, specijalni vagoni, planirke i teška motorna drezina. Lijepa kompozicija specijalnih strojeva bez koje rad na pružnim dionicama ne bi bio moguć. Kompozicija je bila spremna za privremeni smještaj u željezničkome kolodvoru Čakovec jer se bližilo vrijeme otvaranja pruge za promet.

Na ovome gradilištu dugome pet kilometara izvodi se kapitalni remont, dolaze novi betonski pragovi, nove tračnice, a

naravno i potrebna količina tucanika koju treba ugraditi. Poslovno područje Remont iz sastava Pružnih građevina izvodi radove ubrzanim tempom kako bi iskoristile povoljne vremenske prilike. Dinamika radova slijedi plan i za sada sam vrlo zadovoljan tijekom radova. – rekao je Ivo Mamuzić dok se kompozicija strojeva i vago-

na lagano vraćala u Čakovec. Pogledom smo pratili slijed događaja i užurbane Mamuzićeve aktivnosti, bez čije se odluke ništa ne može dogoditi na gradilištu. Sreća je da Pružne građevine imaju radnike kao što su to Sertić, Kojadinović i Mamuzić na gradilištu pruge Čakovec – Mala Subotica.



Kompozicija pružnih strojeva prije odlaska prema Čakovcu

POMOĆNIM PRIJEVOZNIH PUTEM PUTUJE SE KAO I MAGISTRALNOM PRUGOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Duljina pruge od Zagreba do Novske približno je jednaka kada se putuje magistralnom prugom (M 100) i kada se vozi pomoćnom magistralnom relacijom preko Siska. Izjednačilo se i vrijeme provedeno u vlaku, premda se radi o prugama različitih razina.

Prve mjere Nacionalnog stožera civilne zaštite vezane uz putovanja željeznicom odnosile su se na vlakoprato osoblje koje je bilo obvezno nositi maske i rukavice, dok su putnici bili izuzeti. Sjećam se vožnje vlakom prema Novoselcu i razgovora s kondukterima koji su upozoravali na to kako to nije dobro odnosno potpuno rješenje. I doista, sada su maske obvezne i za putnike. Nitko ne može reći da nije upućen u to pravilo jer su obavijesti o obvezi nošenja maske oglašene u kolodvorima i na ulazima u vagonu.

Na kružno putovanje vlakom od Zagreba preko Siska do Novske i nazad magistralnom prugom do Zagreba uputio sam se sredinom rujna. Pruga Zagreb – Sisak – Novska pomoćna je magistralna relacija i na njoj s već dulje izvodi remont. Pruga između Zagreba i Siska obnovljena je, dovršeni su radovi u kolodvoru Sisak, a Pružne građevine privode kraju remont od Sisak Capraga do Sunje. Kada počnu planirani radovi na modernizaciji pruge između Dugog Sela i Novske, promet će se uvelike preusmjeriti na spomenutu pomoćnu magistralnu relaciju.

Putnički vlak „mađar“ iz Zagreba je krenuo solidno popunjen. Do Klare, prvoga stajališta, vlak vozi devet minuta, a do Velike Gorice sedamnaest minuta. Stara zgrada u stajalištu Odra iseljena je i zatvorena te predviđena za rušenje. Za manje od sat vremena vlak stiže u novouređeni kolodvor u Sisku. Žuti vagoni Pružnih građevina na ulazu u kolodvor svjedoče o tome kako se na tome području izvode radovi. Čini mi se kako su dislociranost ko-



Željko Bačić

lodvora u odnosu na mjesta uz prugu te izvrsne cestovne veze glavni razlozi zbog

kjih se još veći broj putnika ne odlučuje za putovanje vlakom.



ma Volinji odnosno Bosni i Hercegovini (unska pruga), a drugi nastavlja prema Novskoj.

Konduktar Željko Bačić zaposlen je u HŽ Putničkom prijevozu od 1996. Prije toga je kraće vrijeme radio kao manevrist u Zagreb Ranžirnom kolodvoru. Opisana vožnja označila mu kraj smjene i povratak kući u Novsku:

„Danas sam rano ujutro putovao u Zagreb, odvezio dvije ture prigradske vožnje do Savskog Marofa i s ovom vožnjom završavam smjenu.

Vlakopratno osoblje radi osam sati uz mogućnost nejednakoga smjenskog rada. Ovisno o okolnostima, radno vrijeme najdulje može trajati dvanaest sati:

„Otkako je nastupila pandemija, putnika u vlakovima je manje. U vlakovima se provode sve mjere koje je propisao Nacionalni stožer civilne zaštite. Putnici poštuju obvezu nošenja maski. Iznimno, ako netko zaboravi masku, uglavnom uskočimo i po-

mognemo.

Otkako u pojedinim kolodvorima prometnici više ne prodaju prijevozne karte, taj dio posla obavlja vlakopratno osoblje koje bez nadoplate izdaje prijevozne karte u vlaku:

„To nam nije problem. Istina jest da je putnika manje, no mislim da mi taj dio posla možemo odraditi.

U Novskoj se naš sugovornik otišao odjaviti pa kući, a ja sam pričekao vlak za Zagreb. Putovanje magistralnom prugom do Zagreba, ovisno o rangu vlaka. Brzi vlakovi voze malo kraće od dva sata (1,57 sati), a putnički gotovo dva i pol sata (2,26 sati). Od Zagreba do Dugog Sela vozi se brzinom i do 140 km/h, a u nastavku »turisticke«: na pola dionice brzinom od 50 km/h (Dugo Selo – Gračanica), a na drugoj polovici brzinom od 80 km/h (Gračanica – Novska). Istodobno se pomoćnim prijevoznim putem od Novske preko Siska do Zagreba putničkim vlakovima vozi 2,20 sati.

Kolodvor u Sisku danas je jedan od najbolje uređenih željezničkih kolodvora u Hrvatskoj. Novi peroni, drvene klupe i nadstrešnice čine putnicima boravak na tome prostoru ugodnim.

Nakon industrijske zone Sisak Capraga vlak nastavlja vožnju obnovljenom prugom do Sunje. Uz prugu mogu se vidjeti radnici koji dovršavaju posao vezan uz odvodnju i propuste. O tome da posao nije dovršen svjedoče i česti »lomovi brzine« pa na nekoliko dionica vozna brzina umjesto 100 km/h iznosi 40 ili 60 km/h.

Između Sunje i Novske vozi se solidnom brzinom od 60 km/h, a kroz kolodvore se vozi brzinama od 20 ili 40 km/h. Osim kroz Hrvatsku Dubicu i Jasenovac vlak prolazi kroz Blinjski Kut, Volinju, Stazu, Papiće, Živaju, Višnjicu, Brđane Krajiške i Cerovljane. Putnika je malo, no broj kolosijeka i kolodvorske i stajališne zgrade uz prugu svjedoče o nekadašnjoj ulozi te relacije. U Sunji se pruga odvaja i jedan krak vodi pre-



Kolodvor Hrvatska Dubica

OD IDUĆE GODINE ALBERTO MAZZOLA IZVRŠNI DIREKTOR CER-a

PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: www.cer.be, Ante Klečina



Alberto Mazzola i Libor Lochman

U Bruxellesu je 21. rujna 2020. održana Opća skupština CER-a, na kojoj su putem videokonferencije sudjelovali članovi Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić i Marko Z. Žubrinić.

Najvažnija vijest sa Skupštine jest izbor Alberta Mazzole za izvršnoga direktora CER-a, koji će na novu dužnost stupiti 1. siječnja 2021. Predstavnik talijanskih željeznica Mazzola magistrirao je poslovnu administraciju i doktorirao na fakultetu Politecnico u Milanu. Godine 2002. pridružio se Talijanskim državnim željeznicama, gdje je obnašao različite funkcije. Na svojem trenutnom radnom mjestu bavi se međunarodnim poslovima i europskim zakonodavstvom, regulacijom tržišta i tehničkim standardima. Od 2015. do rujna 2020. bio je potpredsjednik Odjela za promet, energetiku i usluge od općeg interesa i predsjednik Odbora za praćenje međunarodnih trgovinskih sporazuma pri Europskom gospodarskom i socijalnom odboru.

Povodom imenovanja Alberta Mazzole aktualni izvršni direktor CER-a Libor Lochman izjavio je:

„Izuzetno sam sretan što je Alberto Mazzola imenovan za sljedećega izvršnog direktora CER-a. Surađujemo već godinama i znam da su ga svi dionici u željeznici prepoznali kao jednog od vodećih lobista u željezničkoj zajednici EU-a. Imat će priliku započeti svoj mandat početkom 2021., godine željeznice, i sa svježe objavljenom strategijom EU-a o održivome razvoju i pametnoj mobilnosti: siguran sam da će se moći iskoristiti ovaj povijesni trenutak da afirmira CER kao ključnoga igrača u definiranju buduće politike mobilnosti EU-a. Radujem se suradnji s njim u nadolazećim tjednima kako bi se zajamčila glatka izmjena vodstva.

Prisutnima je zahvalio i sam Mazzola:

„Želim zahvaliti predsjedniku CER-a Andreasu Matthäu i članovima CER-a zbog

ukazanoga povjerenja te Liboru Lochmanu na odlučnosti pri radu u službi CER-a. Uz ponovno pokretanje Europe nakon pandemije koronavirusa, radit ću na pružanju podrške potpunome oporavku putničkoga i teretnoga prijevoza željeznicom kao i na promicanju novih politika za poticanje željeznice. U 2021., europskoj godini željeznice, približit ćemo građane, željezničare, socijalne partnere, tvrtke i europsku mladež javnoj raspravi o politikama održivosti i mobilnosti EU-a.

Tom prilikom predstavljeni su i brojni prioriteta u planu rada novoga izvršnoga direktora. Jedan od ciljeva bit će pronalaženje rješenja za krizu u željezničkome sektoru uzrokovanu COVID-om, osobito podrškom za teretne i putničke usluge, a poseban fokus bit će na ulogu željeznica u Europskome zelenom planu (*Green Deal*) i na izradi strategije pametne mobilnosti EU-a te višegodišnjega financijskog okvira i paketa pomoći EU-a za oporavak. Osim toga najavljeno je kako su prioriteta i



Bruxelles

daljnji razvitak prijevoza na velikim udaljenostima između istočne i zapadne Europe (brze veze), završetak europske mreže brzih veza koja povezuje veći dio država EU-a i velike gradove, povećanje kapaciteta i brzine tranzita (teretni prijevoz) između zapadne i istočne Europe, dovršavanje koridora Europe sjever-jug, prekogranični projekti TEN-T-a te EU-ovo financiranje važnih željezničkih projekata TEN-T-a kao što je Rail Baltica. Raspravljat će se i o pitanju ulaganja trećih strana (ruske i kineske investicije) u europski željeznički

sektor.

Na skupštini se također raspravljalo o CER-ovu proračunu s obzirom na pandemiju koronavirusa koja je narušila profesionalni i društveni život. Istaknuto je kako je unatoč povećanju cijena i inflaciji u posljednjih pet godina CER-ov proračun stabilan. Odobreni proračun za 2020. iznosi 4 286 000 eura, dok bi za iduću godinu proračun trebao iznositi 3 892 000 eura.

U drugome dijelu Skupštine govorilo se o višegodišnjemu okviru za financiranje i o

nacionalnim planovima u kontekstu EU-ova instrumenta za oporavak od COVID-a 19 »EU sljedeće generacije« (NGEU, poznat i kao Fond za oporavak). Ukupni financijski paket iznosi 1,82 bilijuna eura. Zato je na Skupštini skrenuta pozornost na potrebu za lobiranjem pred nacionalnim ministarstvima za razvitak planova na nacionalnoj razini kako bi se željeznicu učinilo jednim od korisnika sredstava.

Sljedeća Opća skupština CER-a planirana je 26. siječnja 2021. u Bruxellesu.

USPOMENA NA TRI POSEBNA VLAKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Ove godine u Hrvatskom željezničkom muzeju prigodnom izložbom posvećenoj 25. obljetnici »Vlaka slobode« obilježiti će se 5. listopada, Dan željezničara. Možda je to pravi trenutak da obnovimo sjećanja na sva tri posebna vlaka koja su vozila u Okučane, Split te na kraju u Vukovar.

Organizacija vožnji tih posebnih vlakova bila je izazov za mnogobrojne željezničare koji su sudjelovali u tim projektima. U konačnici »Vlak slobode« i »Vlak mira – vlak za Vukovar« općepoznati su simboli jednoga vremena.

Vlak za Okučane

Posljednji vlak za Okučane vozio je 4. rujna 1991. Nakon vojno-redarstvene operacije »Bljesak« (1. – 4. svibnja 1995.) željezničari su u kratkome roku osposobili prugu za promet i tako preko oslobođene zapadne Slavonije povezali Zagreb i Vinkovce. Vožnja svečanoga vlaka za Okučane i Vinkovce bila je organizirana 10. lipnja 1995. Uz tadašnjega predsjednika Franju Tuđmana, tadašnje ministre u vladi na putovanje je krenulo i trideset članova diplomatskoga zbora.

»Vlak slobode«

Najpoznatiji od triju posebnih vlakova pokrenutih nakon Domovinskoga ratu svakako je »Vlak slobode«, koji je nedugo nakon operacije »Oluja«, 26. kolovoza 1995. povezo Zagreb i Split.

Tada su željezničari uz pomoć Hrvatske vojske u najkraćem mogućem roku ličku prugu osposobili za promet. Nakon što je između 6. i 8. kolovoza »snimljeno stanje« pruge na relaciji između Josipdola i Gračaca, već sljedećega dana počeli su radovi koji su trajali do 25. kolovoza. Sa splitske strane pruga je bila u puno boljemu stanju pa je prvi vlak između Splita i Knina vozio 14. kolovoza. Vagoni za »Vlak slobode« bili su pripremani u Pogonu vagona



Vlak za Okučane

TŽV-a »Gredelj«.

Iz krcatoga zagrebačkoga Glavnog kolodvora kompozicija s dvadeset vagona krenula je prema Splitu u 8.07 sati. Uz kompletan tadašnji državni vrh na putu se

vlak zaustavio u Karlovcu, Gospiću, Kninu te, mimo protokola, na zahtjev tadašnjega predsjednika Tuđmana, u Lovincu. U svim kolodvorima bio je organiziran svečani doček, a predsjednik Tuđman održao je go-



Predsjednik Tuđman na putu za Okučane



Govor u Vukovaru



Neplanirano zaustavljanje u Lovincu

vor. Nakon deset sati vožnje vlak se zaustavio u splitskome kolodvoru.

Željezničari i osoblje angažirano u vlaku znali su da je posao uspješno završen, a putnici su se uputili na splitsku Rivu, gdje je prvi hrvatski predsjednik Tuđman okupljene Splitskane upitao: »Što još da vam obećam?«, nakon čega je uslijedilo skandiranje: »Vukovar! Vukovar!«.

»Vlak mira – vlak za Vukovar«

»Vlak mira – vlak za Vukovar«, kompozicija s 21 vagonom, iz zagrebačkoga Glavnog kolodvora prema Vukovaru krenula je 8. lipnja 1997. u 9.30. Nakon kraćega zadržavanja u Vinkovcima i zamjene električnih lokomotiva dizelskima vlak je ušao u područje koje su osiguravali pripadnici UNTEAS-a i prijelazne policije. U razrušenoj željezničkoj kolodvoru vlak se zaustavio u 12.55. Pri izlasku iz vlaka svaki je putnik dobio bijelu ružu kao simbol mira. U govoru na platou ispred željezničkoga kolodvora tadašnji predsjednik Tuđman istaknuo je to kako je dolazak vlaka u Vukovar znak i odlučnost hrvatske države

da ostvari mir i pomirbu te uspostavi povjerenje za trajan mir u budućnosti.

Vožnje posebnih vlakova pratila je cijela Hrvatska. Treba reći to da su organizacija putovanja odnosno osposobljavanje razrušenih i miniranih pruga za sigurnu vož-

nju te priprema vlakova za vožnju zahtijevali jako puno truda svih uključenih željezničara. Posao je odrađen na najbolji mogući način i zbog toga ove stranice posvećujemo tim ljudima, našim bezimnim željezničarima.



»Vlak slobode« polazak iz Zagreba

POČELI RADOVI NA PROJEKTU HS2

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: John Zammit/hs2.org



Početak rujna službeno su počeli radovi na kontroverznom projektu izgradnje pruge za vlakove velike brzine u Engleskoj HS2, koja će povezivati London, Birmingham, Manchester i Leeds. Zagovornici projekta tvrde da će se njime stvoriti 22 000 radnih mjesta i smanjiti gužve u željezničkom putničkom prijevozu te pomoći uravnoteženju britanskog gospodarstva investiranjem u prometne veze izvan Londona.

Prema prvim procjenama, još iz 2009., projekt HS2 ukupno je trebao koštati 37,5 milijardi funti. Godine 2015. procijenjen je na 56 milijardi funti. Najnovije službene procjene upozoravaju da bi ukupna vrijednost mogla biti čak više od 100 milijardi funti te da bi projekt mogao kasniti do pet godina.

Neki kritičari nazivaju HS2 projektom taštine i tvrde da bi se toliki novac mogao mnogo bolje utrošiti. Drugi pak upozoravaju na štetu za okoliš. S pandemijom koronavirusa počeli su i prigovori da nova pruga više neće biti potrebna jer ljudi manje putuju i više rade od kuće.

Ministar prometa Grant Shapps na to je odgovorio da prugu ne grade za sljedećih nekoliko godina, nego za sljedećih 150 godina.

„Mislim da to zapravo pokazuje mnogo vjere u budućnost ove zemlje. – dodao je.

VODIKOV POGON SVE POPULARNIJI

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: alstom.com



Nakon godinu i pol testiranja u Njemačkoj, u Austriji će početi prometovati putnički vlakovi na vodikov pogon. Alstomovi vlakovi Coradia iLint (na slici) za početak će voziti tri mjeseca (do kraja studenog 2020.) na jugu zemlje, gdje bi trebali zamijeniti dizelske vlakove.

Početak 2022. Austrijskim saveznom željeznicama (ÖBB) isporučit će se 14 vlakova na vodik Coradia iLint. Ti su vlakovi relativno tihi, njihova je maksimalna brzina 140 km/h, a otpuštaju samo vodenu paru, zbog čega su ekološki poželjni. U Njemačkoj već vozi 41 takav vlak.

U Škotskoj je pak Sveučilište sv. Andrije počelo tražiti industrijskog partnera za sudjelovanje u projektu »Vlak s nula emisija«. U sklopu projekta električni vlakovi klase 314 koji su povučeni iz prometovanja trebali bi biti opremljeni vodikovim gorivim ćelijama.

Britanski upravitelj željezničke infrastrukture Network Rail objavio je privremenu Strategiju za dekarbonizaciju vuče na mreži, u kojoj su svoje mjesto našli i vlakovi na vodikov pogon, na prugama koje se ne isplati elektrificirati.

Također u rujnu španjolski Talgo predstavio je vlastiti vodikov pogon, koji je još u fazi ispitivanja.

OTVOREN ŽELJEZNIČKI »MEGAMOST«

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: railway-technology.com



U Indiji je 17 godina poslije polaganja kamena temeljca otvoren željeznički »megamost« na rijeci Kosi. Most je svečano otvorio indijski premijer Narendra Modi putem videokonferencije.

»Megamost« je dug 1,9 km i nalazi se u saveznoj državi Bihar na istoku zemlje, a izgradnja je koštala 70,1 milijun dolara. Željeznički most unaprijedit će prometnu povezanost sjeveroistočnog dijela Bihara, ali je i strateški važan s obzirom na blizinu indijsko-nepalske granice.

Osim željezničkog mosta na Kosiju, istoga je dana premijer Modi svečano otvorio nekoliko drugih željezničkih projekata u toj saveznoj državi. Među njima su nova hala za električne lokomotive u Barauni, novi željeznički most na rijeci Kiul te pet projekata elektrifikacije. Pokrenuti projekti ukupno su vrijedni 407,63 milijuna dolara. Njihov je cilj unaprijediti željezničku mrežu u toj saveznoj državi, poboljšati povezanost sa susjednom saveznom državom Zapadnim Bengalom i s istočnom Indijom općenito te stvoriti nova radna mjesta.

DOVRŠEN BAZNI TUNEL CENERI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Dvadeset i osam godina nakon što je izgradnja objekata NEAT počela, posljednji veliki objekt, bazni tunel Ceneri, dovršen je i predan Švicarskim saveznicama (SBB). Time je dovršen i koridor dug četiri metra od Basela do Chiassa.

Dana 4. rujna tvrtka AlpTransit, koja je bila zadužena za izgradnju koridora NEAT (*Neue Eisenbahn-Alpentransversale* – Nova željeznička alpska transversala), predala je Švicarskim saveznicama tunel Ceneri koji se nalazi u južnome kantonu Ticinu. Prema SBB-u, novi će tunel skratiti vožno vrijeme na relaciji Zürich – Lugano sa sadašnja dva sata i 16 minuta na nešto manje od dva sata.

Projekt NEAT, koji je uključivao izgradnju baznih tunela Lötschberg, Gotthard i Ceneri, dobio je odobrenje Švicarskog parlamenta 16. prosinca 1992., a 29. studenoga 1998. švicarski su građani glasali za NEAT na referendumu. Godine 1992. počeli su prvi geološki radovi, a izgradnja baznoga tunela Ceneri počela je 2. srpnja 2006. Ukupna vrijednost tunela iznosila je 3,6 milijardi švicarskih franaka, a ukupna vrijednost cijeloga projekta NEAT 23 milijarde švicarskih franaka!

U jeku pandemije organizacija putovanja na otvorenje tunela Ceneri bila je dugotrajna i zamršena. Nakon što sam dobio akreditaciju za svečanost otvorenja i konferenciju za novinare dan prije, počeo sam tražiti prijevozne karte. Odustao sam od zrakoplova do Züricha te sam odlučio u Švicarsku putovati noćnim vlakom br. 414. Vlak iz Zagreba polazi u 18.38, a u Zürich stiže nakon vrlo duge vožnje od 14 sati i 42 minute. U Zürichu sam presjeo u švicarski ICN nagibni vlak koji prometuje do Lugana i kroz bazni tunel Gotthard dug 57 kilometara stigao o južni kanton Ticino, u kojemu se nalazi tunel Ceneri. Nakon što sam se prijavio u hotel, u 13.30 sati otišao sam do sjevernoga portala tu-



Nagibni vlak SBB-a izlazi iz starog Ceneri tunela koji se nalazi na mnogo višoj nadmorskoj visini od novog

nela na kojemu se održavala konferencija za novinare kojoj su prisustvovala švicarska predsjednica Simonetta Sommaruga, austrijska ministrica za klimu, okoliš, energiju, mobilnost inovaciju i tehnologije Leonore Gewessler i talijanska ministrica infrastrukture i prometa Paola De Micheli. Prije konferencije Švicarska i Italija potpisale su ugovor o modernizaciji pruge Simplon – Novara. Ta će se pruga modernizirati do 2028.

Istočna cijev baznoga tunela Ceneri duga

je 15 452 metra, a zapadna 15 289 metara. Razmak između cijevi je 40 metara, a redoviti promet putničkih vlakova kroz tunel početi će teći u prosincu ove godine.

Proslava otvorenja tunela Ceneri odigrala se na njegovu sjevernome kraju 4. rujna. Nakon svečanosti vratio sam se u kantonalnu prijestolnicu Bellinzonu i vlakom otputovao u najveći švicarski grad Zürich. Noćni vlak iz Züricha za Zagreb polazi u 20.40 sati i nakon vožnje kroz Austriju i Sloveniju u Zagreb stiže u 10.49 sati.



Ceremonijalno otvorenje tunela 4. rujna 2020.

ŠVICARSKI ZENTRALBAHN PREUZIMA MIB

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Švicarska željeznička tvrtka metarskoga kolosijeka Zentralbahn, nastala spajanjem tvrtki Brünig bahn (koja je bila u vlasništvu SBB-a) i Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) prije petnaestak godina, dogovorila je s elektranom Kraftwerke Oberhasli AG (KWO) preuzimanje željezničke tvrtke MIB. MIB (Meiringen-Innertkirchen-Bahn) vlakove vozi na pet kilometara dugoj pruzi Meiringen – Innertkirchen koja je važna za lokalni prijevoz u središnjoj Švicarskoj.

Prema potpisanome ugovoru, Zentralbahn će preuzeti MIB 1. siječnja 2021. zajedno sa šest zaposlenika. Elektrana Kraftwerke Oberhasli, koja je prugu Meiringen –

Innertkirchen sagradila 1926. kao industrijsku željeznicu za potrebe izgradnje hidroelektrana, počela je njome pružati uslugu redovitoga prometa nakon Drugog svjetskog rata. Posljednjih godina uprava elektrane koja Švicarskoj isporučuje oko sedam posto ukupno utrošene električne energije odlučila je da redoviti prijevoz putnika nije i ne može biti dio njihove osnovne djelatnosti. Do te je odluke došlo zbog sve strože regulative za redoviti putnički prijevoz. Elektrana će i dalje pružati uslugu redovitog prometa na nizu turističkih žičara i uspinjača u regiji, koje su također izvorno sagrađene za potrebe dopreme tereta do elektrana. Godine 2019. prugom Meiringen – Innertkirchen prevezeno je

256 000 putnika.

Pruga metarskoga kolosijeka Meiringen – Innertkirchen elektrificirana je sustavom od 1,2 kV istosmjerne struje i Zentralbahn u idućemu desetljeću planira konverziju na sustav od 15 kV, 16,7 Hz. To bi omogućilo vožnju izravnih vlakova na relacijama Interlaken – Innertkirchen ili Luzern – Innertkirchen.

Elektrana Kraftwerke Oberhasli svoje proizvode isporučuje brendom Grimseltrom, nazvanim po prijevoju koji se nalazi desetak kilometara južno od Innertkirchena. U svojem vlasništvu ima i vrlo uspješnu turističku tvrtku Grimselwelt.



DEVEDESET GODINA SLAVNOGA GLACIER EXPRESSA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Tvrтка Glacier Express, koja je operator istoimenoga slavnog turističkog vlaka, organizirala je 13. kolovoza slavljenu vožnju u povodu 90. obljetnice vožnje toga vlaka. Tvrtku Glacier Express u jednakim omjerima posjeduju željezničke tvrtke RhB (Rhätische Bahn) i MGB (Matterhorn Gotthard Bahn).

Glacier Express je 1930., kada je uveden, bio, ali i danas je najsporiji ekspresni vlak na svijetu, no njegova je svrha turistima pokazati neke od najljepših predjela Švicarske na putovanju dugom 291 km između slavnih turističkih središta St. Moritz i Zermatt. Prvi Glacier Express krenuo je iz Zermatta u 7.30 sati 30. svibnja 1930., a vlak su vozile tri željezničke tvrtke: Visp-Zermatt-Bahn (VZ), Furka Oberalp Bahn (FO) i RhB. Danas tvrtke RhB i MGB, tvrtka nastala spajanjem VZ-a i FO-a, imaju 28 panoramskih vagona koji voze u sklopu Glacier Expressa. Te vagone proizveli su talijanska Breda 1993. i švicarski Stadler između 2006. i 2009. Unutrašnjost dvaju vagona je 2018. pregrađena u vrlo ekskluzivni vagonski razred Excellence u kojemu osim u vrhunskoj udobnosti putnik uz skupu nadoplatu uživa u vrhunskoj *haute cuisine* kuhinji, nizu skupih sireva i vrhunskim vinima.

Trenutačno, zbog epidemiološke situacije, voze dva para vlakova Glacier Express, koji iz Zermatta polaze u 8.52 i 9.52 sati, a u St. Moritz stižu u 16.38 i 17.38 sati. Uobičajeno voze tri para tih vlakova.

Za 90. obljetnicu Glacier Expressa svi vagoni koji voze u sklopu toga ekskluzivnoga vlaka uređeni su u RhB-ovim pogonima u Landquartu i MGB-ovim pogonima u Brig-Disis. Interijer vagona 2. razreda ukrašen je svijetlim hrastom, a 1. razreda tamnim orahom. Sjedala su tapacirana istom kombinacijom tkanine i kože kao i ona u vagonima razreda Excellence. U 1. razredu riječ je o kombinaciji tkanine s



Glacier Express prelazi preko slavnoga vijadukta Landwasser u istočnošvicarskome kantonu Graubünden

crnom kožom, a u 2. razredu tkanine sa smeđom kožom. Svi su vagoni opremljeni suvremenim informacijskim sustavom i *infotainmentom*. Uz to putnici na svojim tabletima ili mobilnim telefonima mogu pronaći dodatne informacije o ruti, turističkim mjestima, baštini i krajolicima, ali i pružiti izravnu povratnu informaciju te ocijeniti putovanje i uslugu. Audiosluga poboljšana je i opremljena informacijama na

dodatnim jezicima. Vanjski izgled vagona Glacier Expressa ostao je isti, jer je boje nje motiva švicarskoga bijelog križa na crvenoj podlozi vlaka postalo vrlo prepoznatljiv zaštitni znak toga vlaka.

U 2019. Glacier Express prevezao je gotovo 258 000 putnika između Zermatta i St. Moritza, što je izvrstan rezultat za jedan turistički vlak.



Vlak Glacier Express s lokomotivom RhB Ge 4/4 II 623

KRETA

PIŠE: Ivana Čepulić
FOTO: Ivana Čepulić

Kreta je jedno od rijetkih mjesta na koja sam otputovala u organizaciji putničke agencije. Na to sam se odlučila zbog cijene i jednostavnosti. Međutim, u želji da što bolje upoznam otok, na kraju sam ga ipak razgledala u vlastitoj organizaciji, putujući unajmljenim automobilom.

Sletjeli smo u zračnu luku Heraklion na sjevernoj obali Krete i smjestili se u skromnome hotelu u Hersonisosu, 25 km udaljenome turističkom gradu. Od agencijske ponude zanimao nas je samo jednodnevni izlet po najvažnijim znamenitostima Krete među kojima je najatraktivniji bio Knosos. Šetnju po tome arheološkom nalazištu predvodio je lokalni vodič, koji nas je upoznao s njegovom poviješću – stoljećima uspona i padova minojske i miken-ske kulture. Sa sigurnošću se zna da je to mjesto bilo naseljeno u brončano doba, točnije oko 2000. pr. Kr., od kada datira tzv. prva palača, ali postoje naznake da je ona bila sagrađena na ruševinama naselja koje se ondje nalazilo još u neolitiku, oko 7000. pr. Kr., pa je Knosos na glasu i kao najstariji grad u Europi. Nakon što je srušena prva palača, na njezinu je mjestu oko 1700. pr. Kr. sagrađena nova. Uz tu višekatnu palaču zamršenoga tlocrta vežu se razne legende poput onih o labirintu i Minotauru, Dedalu i Ikaru.

Nakon što smo razgledali ruševine i rekonstrukciju palače te dvoranu s freskama u nevjerojatnim, živim bojama, naš se izlet nastavio na ostacima grada Gortysa, nakon kojega su nas doveli i do stabla plateane u čijoj se sjeni, prema mitu, dogodio susret Zeusa i Europe. Nastavili smo prema jugozapadu i stigli do ruševina Festa, a na kraju i do glasovite plaže Matala. Posebnost je te plaže stijena koja je s jedne strane zatvara poput kakvoga zida koji izranja iz mora. Ta stijena sama po sebi ne bi bila tako neobična da nije puna umjetno načinjenih špilja koje datiraju iz neo-



Plaža Matala

litika. Kroz razna povijesna razdoblja Matala je bila važna luka, a u 1. i 2. stoljeću njezine špilje koristile su se kao grobnice, no ono po čemu su one najpoznatije pri pada puno novijoj povijesti – u njima su 60-ih godina dvadesetog stoljeća boravili hipiji.

Sljedećega dana odlučili smo početi samostalno razgledati otok pa smo unajmili automobil i uputili se prema zapadu. Vožnja po sunčanome ljetnom vremenu tekla je bez većih poteškoća. Jedini zastoji događali su se kada bi nam put prepriječila stada koza i ovaca. Tada je trebalo samo biti strpljiv i čekati.

Prva postaja na našem putu bio je grad Heraklion, najveći i najvažniji grad na Kreti. Prošetali smo se starom gradskom jezgrom, diveći se raznovrsnosti bizantskih i mletačkih utjecaja na arhitekturu, razgledali grčku pravoslavnu katedralu svetog Minasa iz 19. stoljeća i ostale znamenitosti, a najviše nas se dojmila pozamašna zbirka arheološkoga muzeja. Uz

ostale izložke koji su nam približili tajanstvenu minojsku kulturu, onaj najintragantniji svakako je bio poznati Disk iz Festa, čiji tekst do danas nije dešifriran.

Kretu smo nastavili otkrivati kroz gradove Rethimnon i Chania, polako se približavajući zapadnome kraju otoka. Prespavali smo na jednoj plaži u automobilu, što zbog nemilosrdnih napada komaraca baš i nije bilo ugodno. Sljedećega jutra nastavili smo put nakon kupanja na šljunčanoj plaži i doručka na klupi uz more.

Vozili smo dalje po planu prema gradu Kissamosu, zastajući povremeno kako bismo uživali na kakvoj lijepoj plaži, ušli u pokoju dražesnu crkvicu ili kupili štogod za jelo u seoskoj trgovini. Hranili smo se uglavnom kozjim i ovčjim sirom, kruhom i jogurtom ili tzatzikijem, a za desert je obično bila dinja ili neko drugo voće. Budući da nam je proračun bio prilično mršav, nismo si mogli priuštiti nekakav luksuz. Baš zato znali smo jesti na najljepšim mjestima – zaustavili bismo automobil neg-



Disk iz Festa

dje na vrhu brda i napravili piknik, koji bi prerastao u doživljaj za sva osjetila: pogled se nesputano pružao na sve četiri strane svijeta, preko zelenih šuma i maslinika; do ušiju su nam dopirali zvonjava i blejanje koza i ovaca, a kožu su nam milovali sunce i povjetarac; nepce smo častili skromnim, ali ukusnim obrocima.

Uputili smo se prema Koraki, gdje smo po planu trebali biti tek sljedećega jutra. Ondje smo našli savršenu plažu za svoj nam, no previdjeli smo da je šljunak ispod nas mnogo sitniji, štoviše, da je zapravo riječ o pješčanoj plaži. Kotači su se ukopali u pijesak i više nisu mogli ni naprijed ni natrag! Brže-bolje bacili smo se u potragu za kamenjem koje bismo mogli podmetnuti pod kotače, ali ništa nije pomoglo. Bili smo očajni! Tražeći pogledom kakav predmet koji bi nam mogao poslužiti kao rješenje našega problema, nešto mi je zapelo za oko na rubu plaže. Bile su to ležaljke koje preko dana koriste kupaći, a činilo se kao da pokraj njih netko sjedi. Prizvala sam u pomoć logiku i zdrav ra-



Manastir Kato Moni Preveli

zum i zaključila da se mora raditi o živome čovjeku, a ne o duhu i da je velika vjerojatnost da je taj čovjek dobronamjeran i

da će nam pomoći. Tako je i bilo. Bio je, doduše, pomalo pod utjecajem alkohola, ali za razliku od ostalih lokalaca s kojima smo dolazili u kontakt, vrlo razgovorljiv i srdačan. Rado nam je priskočio u pomoć i na kraju smo zajedničkim snagama uspješli pomaknuti automobil, podmetnuvši pod kotače drvene letvice koje smo u međuvremenu pronašli.

Ostatak putovanja nije bio tako dramatičan. Obišli smo dva zanimljiva samostana – gornji i donji manastir Moni Preveli. Nedaleko se nalazi jedno nestvarno lijepo mjesto – pješčana plaža s ušćem rijeke Kourtaliotiko okruženim palmama.

Zadnji dan prije odlaska proveli smo na krajnjemu istoku Krete, na platou Lassithi. Ondje smo se prošetalili među ruševinama drevne Gournije i ušli u špilju Dikteo Antro, u kojoj se, prema mitu, rodio Zeus. Tako je naše putovanje po Kreti završilo onako kako je i počelo – u znaku povijesti i mitologije.



Heraklion

U MUZEJU GRADA SPLITA OTVORENA IZLOŽBA »VLAK SLOBODE – 25 GODINA POSLIJE«

PIŠE: Renata Veličan

FOTO: Maja Vrančić, Muzej grada Splita

U čast 25. obljetnice vlaka »Sloboda« u Galeriji Muzeja grada Splita u Dioklecijanovoj ulici otvorena je 26. kolovoza izložba nastala kao rezultat zajedničkog rada i suradnje Muzeja grada Splita, Muzeja Domovinskog rata u Splitu i Hrvatskog željezničkog muzeja u Zagrebu. Autori izložbe i prigodnog kataloga su ravnateljica Muzeja grada Splita Branka Brekalo, dr. sc. Marijan Čipčić, v. d. ravnatelja Muzeja Domovinskog rata u Splitu Matej Gabrilo, Petra Ugrin te Renata Veličan iz Hrvatskog željezničkog muzeja. Pokrovitelji izložbe su Grad Split i HŽ Infrastruktura d.o.o.

Na inicijativu predsjednika Republike dr. Franje Tuđmana i uz velik doprinos svih željezničara vlakom »Sloboda« na simboličan način ponovno je, nakon četiri godine, jednog mjeseca i dva dana uspostavljena željeznička veza između Zagreba i Splita te samo tri tjedna nakon njezina završetka stavljena točka na vojno-redarstvenu operaciju »Oluja«. Izložba s brojnim izvornim artefaktima i dokumentarnom građom kao što su fotografije, novinske naslovnice, plakati, dijelovi ratnih i željezničkih odora kao i modeli dijela željezničke kompozicije vlaka »Sloboda« iz kolekcije modela Dragutina Staničića i Gorana Denca uz multimedijalnu prezentaciju približavaju posjetiteljima značenje i emocije putovanja i dana kada je iz Zagreba preko Karlovca, Gospića i Knina do Splita doputovao vlak s predsjednikom dr. Franjom Tuđmanom i cjelokupnim državnim vrhom. Uz građu i predmete iz fundusa muzeja, zahvaljujući šefu kolodvora Karlovac Željku Baršiću i šefu kolodvora Knin Krešimiru Belaku prvi put na jednoj izložbi izložene su bile i svečane bijele rukavice koje su šef kolodvora Karlovac Dragutin Duić i šef kolodvora Knin Marko Gugo nosili prigodom svečanog dolaska i ispraćaja vlaka »Sloboda«, koji je zbog putovanja predsjednika Republike dobio status posebnoga vlaka. Autorice grafičkog dizajna i



Andro Krstulović Opara, Branka Brekalo, Dorja Mandina Bulog, Petra Ugrin, Renata Veličan, Matej Gabrilo, Marijan Čipčić

likovnog postava izložbe su Dina Vuletin Borčić i Dorja Mandina Bulog, dok grafički dizajn kataloga i panoa izložbe potpisuje Dejan Berlan, recenziju dr. sc. Aleksandar Jakir.

Izložba se mogla pogledati do 25. rujna u Splitu, a od 5. listopada 2020. u Zagrebu, gdje će u muzejsko-poštansko-galerijskom vagonu Hrvatskog željezničkog muzeja na adresi Ulica grada Vukovara 47 biti postavljene izložbeni panoi. Izložba će se moći razgledati do 15. prosinca 2020. uz prethodnu najavu i rezervaciju termina posjeta putem e-adresa janka.fucic@hzninfra.hr ili renata.velican@hzninfra.hr te uz poštivanje svih epidemioloških mjera. Zahvaljujemo svim posuditeljima građe za ovu izložbu kao i svim kolegama željezničarima koji su nesebično s nama podijelili svoja sjećanja i znanje te nam i na taj način pomogli u realizaciji izložbe »Vlak slobode – 25 godina poslije«.



FOTO: Branimir Butković



Vukosavljevića
FOTO: Branimir Butković