

ŽELJEZNIČAR

EPD J 901 || PROSINAC 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Božić i nova 2021. godina

RADOVI

Na dionici Zaprešić – Savski Marof brzina podignuta na 120 km/h

6

EU FONDOVI

Rijeka Brajdica dobila uporabnu dozvolu

8

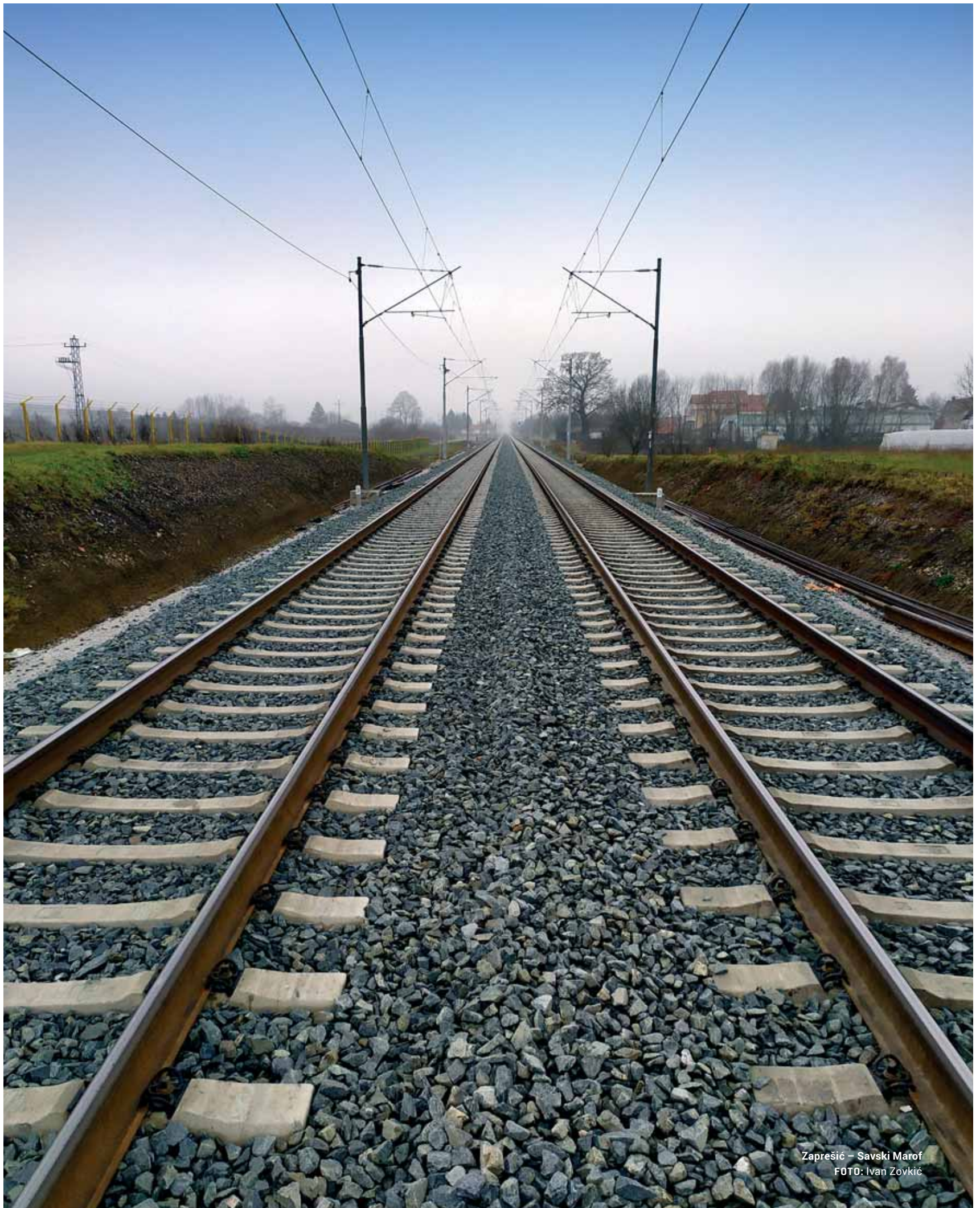
EU FONDOVI

Izrada studijske dokumentacije za modernizaciju dionice Karlovac – Oštarije

12



HŽ INFRASTRUKTURA



Zaprešić – Savski Marof
FOTO: Ivan Zovkić

IZDVOJENO

PREGLED

Godina velikih izazova

4

RADOVI

Na dionici Zaprešić – Savski Marof brzina podignuta na 120 km/h

6

EU FONDOVI

Rijeka Brajdica dobila uporabnu dozvolu

8

EU FONDOVI

Složenost upravljanja projektom Vinkovci – Vukovar

10

EU FONDOVI

Izrada studijske dokumentacije za modernizaciju dionice Karlovac – Oštarije

12

KULTURA

Vinkovačkoj »Štajgi« tri nominacije za »Zlatni studio«

24

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

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: HŽI

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,

kakva je samo godina iza nas! Kada smo u ovo vrijeme prošle godine užurbano, ali uz pozitivni adrenalin završavali pripreme za proslavu Božića i nove 2020., tko je uopće mogao pomisliti na to da će početak novoga desetljeća donijeti praktički nov način života ili, kako je to danas popularno reći, novo normalno.

Gledajući općenito, bilo je i sretnih i pozitivnih događaja. Vratimo li se na početak godine, sjetit ćemo se da su potpisani ugovori važni za obnovu naše infrastrukture. U veljači potpisani su ugovori za obnovu pružnih dionica Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor te Virovitica – Pitomača, a u ožujku, netom pred *novo doba*, ugovor za megaprojekt HŽ Infrastrukture, rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugog kolosijeka između Križevaca preko Koprivnice do državne granice s Mađarskom. A potom...

Potom smo brzo počeli učiti koliko je unatoč svim znanstvenim i tehnološkim dostignućima, čovjek malen i ranjiv. Svijet je zapljusnula nepogoda kao da je pisana po scenariju romana Stephena Kinga. Namjerno ne želim napisati već bezbroj puta izgovoren naziv te nepogode. Namjerno ne želim napisati ni naziv druge nepogode koja je potom toga hladnog proljetnog jutra užasнула Zagrepčane i istjerala ih iz kreveta. U tim trenucima nije suludo zvučala teza o mogućoj najezdi skakavaca ili o kakvoj drugoj biblijskoj pošasti.

Nastavak znate. Cijeli svijet, pa tako i mi na željeznici, još uvijek se bori, radi, živi i iščekuje nadu. Neki nadu vide u cjepivu, neki ju jednostavno vide u nadolazećoj 2021., a nekima su nadu pružile senzacionalne hrvatske rukometašice koje su nam u prosincu donijele europsku broncu.

Ja sam nadu vidio u božanstvenome prizoru kada se nakon 800 godina na nebu pred sam Božić pojavila Betlehemska zvijezda. Ako vam se to čini apstraktnim ili naivnim, možda je dovoljno osvrnuti se oko sebe i nadu možda jednostavno pronađete u nečijemu osmijehu.

U tome duhu, drage kolegice i kolege, uredništvo »Željezničara« želi vam obilje mira i blagoslova za Božić te zaista sretnu 2021. godinu.

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



GODINA VELIKIH IZAZOVA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a

U 2020. pandemija koronavirusa znatno je promijenila naše živote te poslovne procese u brojnim djelatnostima pa tako i u željezničkom sektoru. U nastavku smo po mjesecima izdvojili događaje koji su obilježili godinu.

SIJEČANJ

Tek otvorena nova pruga između Gradeca i Svetog Ivana Žabna privukla je brojne putnike kojima je napokon prilično skraćeno putovanje željeznicom iz Bjelovara prema Zagrebu. Sredinom siječnja provozali se smo i mi vlakom te prikupili pozitivne dojmove putnika.



VELJAČA

HŽ Infrastruktura 3. veljače 2020. s tvrtkom Swietelsky potpisala je ugovor za izvođenje radova na obnovi pruge Virovitica – Pitomača, vrijedan 170 milijuna kuna. S istom tvrtkom zatim je potpisan i ugovor za izvođenje radova na obnovi pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof u vrijednosti 365,7 milijuna kuna.



OŽUJAK

Premda je potpisan ugovor za radove na željezničkom megaprojektu Križevci – Koprivnica – državna granica, ožujak nećemo pamtili po dobrome. Rasplamsala se pandemija koronavirusa, cijela je zemlja stavljena u *lockdown*, obustavljen je željeznički putnički prijevoz, a Zagreb je pogodio snažan potres u kojem su između ostalog oštećeni i brojni željeznički objekti. Počelo je »novo normalno« vrijeme, koje traje do danas.



TRAVANJ

U travnju smo se već polako prilagodili novim okolnostima. Iako usporeni, poslovni procesi na željeznici tekli su, a teretni prijevoz čak je bilježio rast. Još je uvijek na snazi bio *lockdown* u cijeloj državi.



SVIBANJ

U svibnju je ponovno uspostavljen željeznički putnički prijevoz uz posebne epidemiološke mjere. Maske i distanca postale su naša svakodnevnica, a brojni radovi na našoj željezničkoj mreži ponovno su se intenzivirali. Pred vratima je bilo ljeto i činilo se da smo prebrodili pandemiju.



LIPANJ

U sklopu modernizacije pruge od Vinkovaca do Vukovara, infrastrukturnog projekta sufinanciranog iz fondova Europske unije, u lipnju je počelo izvođenje pripremnih radova neophodnih za nadogradnju pruge i njezinu elektrifikaciju. Projekt obnove 18,7 kilometara pruge vrijedan je 542 milijuna kuna.



SRPANJ

U srpnju smo obišli gradilišta HŽ Infrastrukture koja se ne sufinanciraju EU-ovim sredstvima. U punom zamahu izvodila se rekonstrukcija pruge Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor, projekt vrijedan 365,7 milijuna kuna. Prilikom obilaska terena krajem srpnja moglo se vidjeti preko 200 metara dugačko postrojenje PM - 1000 URM na izlazu iz kolodvora Zaprešić kako lagano napreduje prema Savskom Marofu.



KOLOVOZ

Da radovi na pruzi između Savskog Marofa i Zaprešića dobro napreduju, uvjerio se krajem kolovoza i resorni ministar Oleg Butković, koji je obišao gradilište. Bili smo i u posjetu EU-ovim projektima HŽ Infrastrukture Rijeka Brajdica i Zagrebačko pristanište, gradilištima na riječkom području. Radovi na Brajdici praktički su bili završeni.



RUJAN

Iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. sufinancirat će se nabava 21 elektromotornoga vlaka, a u siječnju HŽ Putničkog prijevoza 21. rujna potpisan je ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava. Provjerili smo i kako teku radovi na EU-ovu projektu HŽ Infrastrukture elektrifikacije i modernizacije pruge od Zaprešića do Zaboka.



LISTOPAD

Veliki investicijski radovi na obnovi dionice od Zaprešića do Savskog Marofa iz vode se planiranom dinamikom. Prema planu do kraja godine svi bi radovi na toj dionici trebali biti završeni, nakon čega počinje obnova dionice od Savskog Marofa do Zagreb Zapadnog kolodvora.



STUDENI

U studenom se ponovno rasplamsala pandemija koronavirusa, no aktivnosti na željeznici išle su svojim tokom. S tvrtkom Končar potpisan je ugovor o kupoprodaji 21 elektromotornog vlaka. Nabava novih 11 elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski i 10 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz za HŽ Putnički prijevoz sufinancira se iz EU-ovih fondova, a ukupna vrijednost Ugovora o kupoprodaji iznosi 844,7 milijuna kuna.



PROSINAC

S novim voznim redom, od 13. prosinca, brzina prometovanja vlakova na dionici od Zaprešića do Savskog Marofa podignula se sa 60 na 120 km/h. Rezultat je to radova na obnovi spomenute pružne dionice. Također HŽ Infrastruktura je u prosincu potpisala ugovor za izradu studijske dokumentacije za projekt modernizacije dionice željezničke pruge od Karlovca do Oštarija.



NA DIONICI ZAPREŠIĆ – SAVSKI MAROF BRZINA PODIGNUTA NA 120 km/h

PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: Ivan Zovkić

S novim voznim redom, koji je na snagu stupio 13. prosinca 2020., brzina prometovanja vlakova na dionici od Zaprešića do Savskog Marofa podignuta je sa 60 na 120 km/h.

Rezultat je to radova na obnovi spomenute pružne dionice, a koji se odnose na obnovu gornjega i donjega pružnog ustroja, sanaciju pružnih građevina, usklađivanje signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja i obnovu kontaktne mreže.

U sklopu radova kolosijeci tračnica tipa 60E1 zamijenjeni su novim prednapetim betonskim pragovima s elastičnim pričvrstnim priborom u zastoru od tučenca. Na cijeloj pružnoj dionici ugrađen je tamponski sloj. Također se obnavljaju pružni jarci, saniraju mostovi i propusti, uređuju željezničko-cestovni prijelazi. U sklopu elektroenergetskoga infrastrukturnog podsustava izvedeni su radovi na kompletnoj obnovi sustava kontaktne mreže i zamjeni dotrajalih dijelova signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkoga infrastrukturnog podsustava.

S krajem godine završena je većina radova na dvokolosiječnoj pruzi dionice Zaprešić – Savski Marof duljine 5,2 km. Pri kraju su radovi na peronima i uređenim površinama u stajalištima Zaprešić Savska i Brdovec te se uklanjaju privremene površine za prihvat putnika. Također se kraju pri vode radovi na uređenju kolodvorske zgrade u kolodvoru Savski Marof.

Nakon obnove dionice Zaprešić – Savski Marof iduće godine počat će obnova dvokolosiječne pruge od Zaprešića do Zagreb Zapadnog kolodvora u duljini 12,6 km. U sklopu tih radova planirana je obnova kolodvora Zaprešić i Podsused Tvornica te stajališta Podsused i Kustošija.

Radovi na obnovi počeli su u svibnju ove godine i izvode se planiranom dinamikom pa se njihov završetak očekuje u ljeto 2022.



Zaprešić – Savski Marof

Više o projektu

Pruga se nalazi na glavnoj grani koridora RH1 i sastavni je dio buduće transeuropske željezničke mreže, a preko nje se željeznička mreža Republike Hrvatske neposredno povezuje sa željezničkom mrežom Europske unije. Istodobno to je vrlo važna

pruga za prigradski željeznički prijevoz kojim se Zagrebačka županija povezuje s Gradom Zagrebom kao i za gradski željeznički promet u Zagrebu. Prugom teče mješoviti promet.

Radovi na njezinoj obnovi vrijedni su 365,7



Zaprešić – Savski Marof



Stajalište Brdovec



Stajalište Zaprešić-Savska

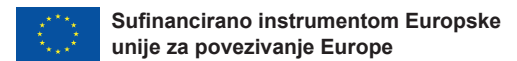
milijuna kuna (bez PDV-a), od čega se veći dio financira iz kredita Svjetske banke. Obnovom predmetne dionice pruge povećat će se razina ukupne sigurnosti i inter-

operabilnosti željezničkoga prometa, brzina kretanja vlakova, kapaciteta i propusne moći pruge, omogućit će se prijevoz većeg broja putnika u dnevnome migracij-

skom prometu, smanjit će se troškovi održavanja, povećat će se pozitivan utjecaj na zaštitu okoliša, razina udobnosti i brzina putovanja te smanjiti razina buke.

RIJEKA BRAJDICA DOBILA UPORABNU DOZVOLU

PIŠU: Ivan Kartelo, Marko Kukić
FOTO: arhiva HŽI-a



Početak prosinca projekt Rijeka Brajdica, o kojemu smo redovito izvještavali u prethodnim brojevima »Željezničara«, dobio je uporabnu dozvolu, a kako bi se definitivno označio kraj projekta čeka se još samo rješenje Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Dakle, spomenuti projekt, u kojemu su HŽ Infrastruktura i Lučka uprava Rijeka investicijski partneri, a 85 posto sredstava od 35,6 milijuna eura osigurano je iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), uspješno je priveden kraju. Sve to unatoč vrlo zahtjevnim radovima na rekonstrukciji i obnovi postojećega teretnog željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica, proširenju dijela postojećega tunela Sušak u duljini od 400 m te izgradnji novoga intermodalnog kontejnerskog terminala Brajdica.

S dovršetkom radova željeznički kolodvor i kontejnerski terminal dobili su osam novih, rekonstruiranih kolosijeka na željezničkome dijelu i četiri potpuno nova kolosijeka na kontejnerskome terminalu. Paralelno s rekonstrukcijom postojećih i izgradnjom novih kolosijeka izvedeni su radovi na proširenju postojećega željezničkog tunela Sušak u duljini od 400 m (sam tunel Sušak dug je 1838 m), čime je omogućena manipulacija kontejnerskim željezničkim kompozicijama bez prekidanja redovitog prometa vlakova. Na području kontejnerskog terminala Brajdica, kojim upravlja Lučka uprava Rijeka, također su dovršeni radovi na izgradnji temelja novih kranskih staza, odvodnje i prekrcajnih staza.

Sa završetkom tih radova riječki će teretni multimodalni kolodvor biti u stanju formirati i do 20 kompozicija kontejnerskih blokvlakova na dan, što će povećati ukrajni i iskrajni kapacitet željeznicom na 360 000 TEU na godinu (TEU je orijentacijska jedinica kapaciteta transportnoga kontejnera duljine 6,1 metara i širine 2,44 me-



Teretni kolodvor Brajdica

tra). U ovome trenutku tek oko 25 do 30 posto tereta pretovarenog u luci Rijeka otprema se željeznicom, dok se između 70 i 75 posto tereta prevozi cestovnim pravicima. Može se očekivati to da će se udio tereta

prevezenog željeznicom povećati na 50 do 60 posto, što će rasteretiti i cestovni promet u okolici luke.

Nakon izvrsno obavljena posla voditelj projekta Marko Kukić izrazio je veliko zadovoljstvo:



Marko Kukić

Zadovoljan sam ponajprije time što je projekt dovršen na vrijeme, u planiranim vremenskim okvirima. Posebno sam zadovoljan jer su radovi na rekonstrukciji i proširenju tunela Sušak bili vrlo zahtjevni. Naime, iznad samoga tunela nalaze se riječko naselje Sušak i osnovna škola pa je građevinske radove trebalo posebno pažljivo izvoditi uz minimalne negativne posljedice po svakodnevni život građana Rijeke. Uz to posebno smo ponosni upravo na spomenuti izvlačni kolosijek u tunelu Sušak koji je jedinstven zbog činjenice da su dva kolosijeka sagrađena na dvije različite razine pa je visinska razlika na kraju izvlačnoga kolosijeka veća od četiri metara. Ovim putem zahvaljujem svima koji su na bilo koji način doprinijeli i sudjelovali u



Izvlačni tunel Sušak

provedbi ovog projekta te svim građanima grada Rijeke što su nas trpjeli nešto dulje od dvije godine.

Sada kad je sve gotovo znatno se rasterećio željeznički promet kroz Rijeku, koji je

zbog građevinskih radova u protekle dvije godine praktički tekao kroz središte grada, a istodobno je Rijeka kao najvažnija hrvatska luka ovim projektom dobila modernizirani teretni kolodvor povećanoga ukrajnog i iskrcajnog kapaciteta.



Zagrebačko pristanište

Punom parom i na Zagrebačkom pristaništu

Modernizacija i povećanje kapaciteta za tijekom željezničkoga teretnog prijevoza na riječkome pravcu nastavljaju se još jednim zajedničkim projektom HŽ Infrastrukture i Lučke uprave Rijeka koji će, kada bude dovršen, povezati rekonstruirani teretni riječki terminal i novi intermodalni terminal s kontejnerskim terminalom Zagreb Deep Sea (DSCT). Projekt nazvan »Unaprjeđene infrastrukture u luci Rijeka – kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište« (Zagreb Deep Sea) vrijedan je oko 32 milijuna eura i za njegovu je provedbu također osigurano sufinanciranje iz europskog fonda Instrument za povezivanje Europe (CEF) u visini od 85 posto. Radovi na Zagrebačkom pristaništu su u punome jeku, a obuhvaćaju rekonstrukciju 12 postojećih kolosijeka, izgradnju kabelaške kanalizacije na području cijeloga kolodvora, rekonstrukciju kontaktne mreže i kolodvorske rasvjete, ugradnju sustava tehničke zaštite i sustava odvodnje, izgradnju zida zaštite od buke te na području Lučke uprave Rijeka izgradnju četiriju potpuno novih kolosijeka u betonu, kranske staze i prekrajnih mostova.

Planiran rok (imajući na umu trenutačnu situaciju) završetka ETAPE1 (dio HŽI) jest 1. travnja 2021. Radovi u Lučkoj upravi Rijeke trebali bi biti gotovi krajem rujna sljedeće godine.



Zagrebačko pristanište

SLOŽENOST UPRAVLJANJA PROJEKTOM VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Tomislav Čorak, projektni tim



Postavljanje provizorija na mostu Bobotski kanal

Vođenje željezničkih infrastrukturnih projekata sufinanciranih europskim sredstvima kao što je projekt »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« jest složen posao koji od voditelja projekta zahtijeva maksimalan angažman i prema potrebi 24-satno upravljanje radovima i mogućim situacijama na gradilištu. Pandemija koronavirusa dodatno je otežala provedbu radova na projektu Vinkovci – Vukovar s obzirom na to da su djelomično usporeni dopremanje opreme i strojeva te mobilizacija radnika. Zahvaljujući povećanoj angažmanu voditelja projekta i projektnoga tima te izvođača radova, radovi uglavnom napreduju planiranom dinamikom. Planira se da će modernizirana pruga biti puštena u promet u drugoj polovini 2022.

Kao i na svakome većem željezničkom infrastrukturnom projektu, imenovanje voditelja projekta nadogradnje i elektrifikacije pruge Vinkovci – Vukovar obuhvaća brojne ovlasti i odgovornosti. Ovlasti podrazumijevaju upravljanje projektom unutar odobrenoga budžeta, koordinaciju svih sudionika u projektu, financijsku, pravnu i tehničku pripremu i planiranje poslova u vezi s gradnjom te praćenje toga plana. Zadaća voditelja projekta jest i vrlo zahtjevna koordinacija ishođenja svih potrebnih odobrenja, ugovora i odluka od odgovarajućih institucija. Voditelj također koordinira projekt u svim fazama građenja, upravlja rizicima projekta u skladu s analizama, ovjerava račune i obračunske situacije, organizira provedbu internih tehničkih pregleda te izrađuje i koordinira sva potrebna izvješća. Složenost upravljanja projektom podrazumijeva i koordinaciju otklanjanja

nedostataka tijekom provedbe projekta, koordinaciju posebne regulacije prometa tijekom radova, ažurno praćenje zakonske nacionalne i europske regulative, organiziranje i sudjelovanje u vidljivosti projekta.

Tijekom radova voditelj projekta Vinkovci – Vukovar Marko Žganec s kolegama proveo je kroz gradilište studente i profesore Građevinskog i arhitektonskog fakulteta Osijek. Njihov je posjet bio vezan uz izradu praktičnog djela seminarskog rada u sklopu predmeta Upravljanje projektima na zadnjoj akademskoj godini. U sklopu vidljivosti projekta za stručnu javnost voditelj Žganec upoznao je studente s ciljevima projekta, načinom upravljanja i organizacijskom strukturom projekta. Također ih je upoznao s projektom kao složenom građevinom sačinjenom od više funk-

cionalno i tehnološko povezanih cjelina te s podijeljenošću radova na etape odnosno faze po dionicama i s ishodom građevinskih i uporabnih dozvola.

Studenti su se upoznali sa složenošću organizacije sudionika u gradnji po fazama i konstruktivnim elementima te sa složenošću ostalih čimbenika projekta od načina njegova financiranja preko upravljanja rizicima, nadzora troškova, vremena i kvalitete izvedbe projekta do same komunikacije o projektu:

Fakultet i profesorica mentorica zamolila nas je da upoznamo studente s čimbenicima projekta Vinkovci – Vukovar i s izazovima u upravljanju. Studente sam tijekom obilaska gradilišta, kroz projektnu dokumentaciju te kroz intervju upoznao s izazovnošću upravljanja ovakvim projektom, a na samome gradilištu studenti su se upoznali s radovima i njihovom dinamikom. Studenti su najviše zanimanja pokazali za projektnu dokumentaciju i ostale pripreme faze koje omogućuju da se krene s radovima te etape i faze građenja. S obzirom na to da je ovo projekt sufinanciran s 85 posto europskih sredstava, studente je zanimao način apliciranja projekta za sufinanciranje. Upoznao sam ih kratko s postupcima koji prethode apliciranju za europska bespovratna sredstva te im je pojašnjen postupak izrade i vrednovanja rezultata ekonomsko-financijske analize i studije izvodljivosti koje su izrađene u sklopu pripreme projektne dokumentacije. – rekao je Žganec.

I dalje su najopsežniji radovi u kolodvorima Vukovar-Borovo Naselje i Vukovar, na mostu Bobotski kanal te na propustima na otvorenoj pruzi. Na mostu Bobotski kanal montiran je provizorij i temelj provizorija, uklonjeni su upornjaci, izvode se armiranobetonski piloti, a u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje gradi se pothodnik koji bi trebao biti gotov u prvoj polovini

2021. Studenti su se prilikom razgovora na gradilištu upoznali i s posebnom regulacijom prometa tijekom radova te sam ih upoznao s njezinim specifičnostima. Naime, s obzirom na potrebe prometa luke Vukovar, nemamo permanentni zatvor pruge te se tijekom radova kontinuirano prilagođavamo i usklađujemo. – dodao je Žganec.

Radovi na projektu obuhvaćaju rekonstrukciju 18,71 km pruge, njezinu elektrifikaciju, ojačanje za promet vlakova mase 25 t/o, opremanje signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima, rekonstrukciju kolodvora i stajališta te rješavanje

željezničko-cestovnih prijelaza osiguravanjem i svođenjem. Glavni cilj projekta »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« jest nadogradnja, elektrifikacija, rekonstrukcija i obnova postojeće jednokolosiječne željezničke pruge. Projekt uključuje rekonstrukciju željezničkih kolodvora Vukovar-Borovo Naselje i Vukovar te stajališta Nuštar i Bršadin-Lipovača. Također obuhvaća sve potrebne radove na željezničkim infrastrukturnim podsustavima, odnosno na građevinskom, prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom te elektroenergetskom podsustavu.



Projektни tim na terenu sa studentima Građevinskog fakulteta Osijek

IZRADA STUDIJSKE DOKUMENTACIJE ZA MODERNIZACIJU DIONICE KARLOVAC – OŠTARIJE



PIŠE: Željka Mirčić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

HŽ Infrastruktura je 8. prosinca 2020. sa zajednicom ponuditelja koju čine EKONERG – institut za energetiku i zaštitu okoliša d.o.o. i MOBILITA EVOLVA d.o.o. potpisala ugovor za izradu studijske dokumentacije za projekt modernizacije dionice željezničke pruge od Karlovca do Oštarija, dionice na pruzi M202 Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka. Ugovor je dio projekta »Izrada studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke pruge M202 Zagreb GK – Rijeka dionica Karlovac – Oštarije«.

Ugovor je vrijedan 4,15 milijuna kuna bez PDV-a te se sufinancira iz Kohezijskog fonda putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. u visini od 85 posto sredstava prihvatljivih troškova, dok će preostalih 15 posto osigurati HŽ Infrastruktura d.o.o.

U sklopu Ugovora bit će izrađeni studija izvodljivosti, analize troškova i koristi (CBA) i studija o utjecaju zahvata na okoliš.

Rok za izradu ugovorene studijske dokumentacije je 18 mjeseci od dana sklapanja ugovora.

Cilj projekta izrade studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju pruge Karlovac – Oštarije u dužini 40 km jest zadovoljenje tehničko-tehnoloških uvjeta kojima moraju udovoljavati glavne koridorске pruge za međunarodni prijevoz te povezivanje širega područja Karlovca i Oštarija na koridor RH2.

Izrada studijske i projektne dokumentacije preduvjet je za izvođenje radova na toj pružnoj dionici, kojima će se osigurati veće brzine, skratiti vrijeme putovanja, povećati kapacitet pružne dionice, povećati razina sigurnosti željezničkog prometa i zadovoljiti uvjeti interoperabilnosti na cijelome Mediteranskom transeuropskom željezničkom koridoru, čiji je sastavni dio pružna dionica Karlovac – Oštarije. Trenutačno se na koridoru RH2 izvode naj-



složeniji i najzahtjevniji željeznički infrastrukturni projekti. Po završetku radova u sklopu projekata duž toga koridora bit će sagrađena pruga visoke učinkovitosti i zadovoljavajuće propusnosti za prijevoz tereta od luke Rijeka do jedinstvene transeuropske prometne mreže, a putnički će prijevoz biti usklađen s europskim standardima.

Ciljevi modernizacije koridora RH2 jesu uspostavljanje visokokvalitetnoga željezničkog teretnog i putničkog prijevoza te kvalitetne veze luke Rijeka, grada Rijeke i riječkoga bazena s drugim dijelovima Republike Hrvatske i Europe kao i privlačenje novih prijevoznika na željezničku infrastrukturu mrežu, što će u konačnici doprinijeti povećanju prihoda.

POTPISAN SPORAZUM U SURADNJI S IDA-om

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



U sklopu EU-ova projekta ICARUS 1. prosinca potpisan je Sporazum o suradnji s Istarskom razvojnom agencijom u cilju razvoja biciklističkoga i željezničkoga prometa na istarskome području.

Nastavljajući suradnju na projektu ICARUS u sklopu programa prekogranične suradnje Italija – Hrvatska INTERREG predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Željko Ukić i direktor Istarske razvojne agencije (IDA) dr. sc. Boris Sabatti potpisali su Sporazum o suradnji, čija je svrha poboljšati prometnu povezanost u Istarskoj županiji korištenjem biciklističkoga i željezničkoga prometa, što će doprinijeti razvoju poduzetničkih i turističkih aktivnosti.

Potpisivanju Sporazuma prethodila je analiza nedostataka i potreba za razvojem infrastrukture u cilju poticanja mobilnosti putnika na području Istarske županije. Na temelju Sporazuma bit će uvedene pilot-

aktivnosti vezane uz potencijal razvoja željezničkoga prometa u cilju učinkovitijega povezivanja i multimodalnosti kao i dodatne promocije i turističke valorizacije te razvoja novih proizvoda na području Istarske županije, uključujući cikloturizam. U sklopu pilot-aktivnosti koje će provoditi IDA do početka turističke sezone 2021. za smještaj bicikala bit će preuređen prostor vagona dizel-motornoga vlaka serije 7122, a bit će nabavljeni i informacijski paneli te postavljene punionice za električne bicikle na području općina i gradova uz željezničku trasu, što će doprinijeti i jačanju lokalnoga gospodarstva u Pazinu, Poreču i Rovinju te općinama Kanfanar i Lupoglav. Uz to projektom Grada Rovinja i Općine Kanfanar nekadašnja trasa željezničke pruge prenamijenit će se u biciklističku stazu koja će u cilju postizanja multimodalnosti biti povezana sa željezničkim prometom.

Navedene pilot-aktivnosti bit će objedinjene u promotivni video koji će potaknuti

stanovnike i turiste na istraživanje ljepota Istre, na čemu će IDA raditi u suradnji s općinama i gradovima, Turističkom zajednicom središnje Istre i Istarskom razvojnom turističkom agencijom.

Održivost rezultata postignutih u sklopu projekta ICARUS osigurana je provedbom aktivnosti u sklopu projekta MIMOSA u sklopu programa prekogranične suradnje Italija – Hrvatska INTERREG, kojim će se u iduće dvije godine razvijati usluge za promociju područja i razvoj mobilnosti, što uključuje razvoj sustava pametnih kartica i platforme Via Istra.

Ciljevi projekata ICARUS i MIMOSA usmjereni su na uvođenje informacijsko-komunikacijskih tehnologija, promjenu navika putnika radi poticanja korištenja ekološki prihvatljivijih oblika prijevoza te na multimodalnost, odnosno na korištenje više održivih oblika prijevoza pri povezivanju obale i unutrašnjosti.

ODRŽANE REGIONALNA I OPĆA SKUPŠTINA UIC-a

PIŠU: Elena Lalić, Ivan Kartelo

FOTO: Elena Lalić



Marko Z. Žubrinić

U prosincu su preko videokonferencije održane Regionalna i Opća skupština UIC-a, a na obje je sudjelovao i član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubrinić.

Dana 14. prosinca održana 31. UIC-ova regionalna skupština za regiju Europa, a otvorio ju je regionalni predsjednik Francisco Cardoso dos Reis (IP, Portugal), koji je istaknuo ne samo UIC-ova postignuća u teškome kontekstu globalne pandemije 2020., već i činjenicu da je UIC-ova regija Europa odigrala znatnu ulogu u koracima prema naprijed.

Na dnevnome redu očekivano je bio utjecaj pandemije koronavirusa na željeznički sektor. Istaknuto je kako je unatoč svemu željeznički promet prošao bolje nego neki drugi modaliteti.

Iako su usluge putničkoga prijevoza smanjene ili obustavljene, teretni prijevoz zabilježio je blagi porast opsega. U vezi s praćenjem toga razvoja u veljači je uspostavljena UIC-ova radna skupina za COVID-19 u kojoj su članovi razmjenjivali ideje i pružali pomoć u suočavanju sa zdravstvenom krizom uz niz korisnih informacija i dokumenata kao smjernica. Raspravljalo se o novim idejama za trenutak uspostave stanja »novo normalno« i u skladu s time o reakciji željeznice i o smjeru u kojemu treba krenuti. UIC je u tome kontekstu omogućio kontinuitet poslovanja i zajamčio da će se događanja održati prema planiranome programu uz razradu nadolazećeg programa projekata, s fokusom na daljinskome radu i održavanju sastanaka preko interneta.

Svjestan činjenice da su članovi znatno pogođeni gospodarskom krizom zbog pan-

demije UIC je objavio plan za hitne slučajeve i za ograničavanje takvoga ekonomskog utjecaja koliko je god to moguće. Unatoč krizi istaknut je pogled u budućnost, odnosno 2021., koja će biti obilježena kao Godina željeznice i stota obljetnica UIC-ova osnutka. Nasljednik trenutnog Shift2Raila trebao bi početi s radom i pritom će UIC igrati veću ulogu; bit će objavljena željeznička tehnička strategija za Europu (RTSE) koja će se ažurirati vezano uz aktualni razvoj te će davati strateški smjer za sektor u sljedećih pet, deset i 15 godina.

Devedeset i sedma Opća skupština UIC-a počela je 16. prosinca. Sastancima je predsjedao Gianluigi Castelli, predsjednik Talijanskih državnih željeznica (FS), a Općoj skupštini UIC-a obratio se Philippe Citroen, generalni direktor UNIFE-a, istaknuvši ka-

ko će se transformacija europskoga željezničkog prometa oslanjati na uspješnu digitalizaciju željezničkoga prometa putem ERTMS-a. Istaknuo je pritom da će budući sustav željezničkih mobilnih komunikacija (FRMCS) biti ključni pokretač ERTMS-a i digitalizacije željeznice.

U 2021. osim stote obljetnice osnutka UIC-a obilježavaju se godišnjice mnogih željezničkih događaja širom svijeta i Europska godina željeznice. U skladu s time najavljen je niz događanja, kampanja i inicijativa koje će promovirati željeznicu kao održivu, inovativnu i sigurnu vrstu prijevoza. Bit će istaknute prednosti željeznice za ljude, gospodarstvo i klimu te će se usredotočiti na preostale izazove kako bi se stvorila uistinu integrirana mreža željeznica i mobilnosti.

Najistaknutija bi mogla biti koordinirana kampanja »Vlak za Glasgow«, koja će se provoditi u suradnji s CER-om i EIM-om, a koja će sudionike, uključujući nacionalne vlade, nevladine organizacije, donositelje odluka i novinare iz cijeloga svijeta, vlakom odvesti u Glasgow na sljedeću konferenciju Ujedinjenih naroda COP 26 o klimatskim promjenama.

UIC-ov generalni direktor Francois Davenne je u svojem srednjoročnom izvještaju istaknuo to da je UIC ovo razdoblje iskoristio za osnutak radne skupine za COVID-19, koja je prikupljala informacije i bila vrlo moćan alat za povećanje kohezije, što je omogućilo uređivanje pet dokumenata. Odlučeno je da se pokrene proces »novo normalno« u kojemu će tema biti način na koji će COVID-19 utjecati na globalne željezničke trendove, odnosno hoće li pandemija ubrzati postojeće trendove ili stvoriti neočekivane varijante. Davenne je također istaknuo kako UIC stvara inovacije kroz projekte.

6. Digitalna konferencija i dodjela digitalnih nagrada za 2020.

Šesto izdanje Digitalne konferencije i dodjele digitalnih nagrada u organizaciji UIC-a održano je preko internetske poveznice 11. prosinca 2020. Među stotinjak sudionika diljem cijelog svijeta na sastancima je sudjelovao član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubrinić.

Istaknuto je to da će u budućnosti digitalizacija prožimati sva željeznička pitanja i da će digitalna tehnologija moći poslužiti kao okosnica mobilnosti iz perspektive telekomunikacija. Osobito je istaknuto to kako se u budućnosti najavljuje automatizirano upravljanje i autonomni vlakovi. Na konferenciji je bilo govora i o tome kako je željeznički sektor četvrti po izloženosti kibernetičkim napadima te da je u si-

gurnost neophodno ulagati znatna sredstava.

Pobjednici pete UIC-ove digitalne nagrade u kategoriji produktivnosti su Mindsay iz Francuske za projekt automatizacije korisničkih usluga za željeznice, u kategoriji sigurnosti IVM srl iz Italije za digitalnu optimizaciju željeznica na interakciji kotač-tračnica, kojom se omogućuje projekt predvidljivog održavanja 4.0, te Beijing JingWei Information Technology Co., Ltd. iz Kine za projekt inteligentne analize rizika od željezničkih nesreća, a u kategoriji usluga RailWatch GmbH & Co. KG iz Njemačke za projekt »Ako ne znate ništa, morate vjerovati u sve«.



HRVATSKI KOLODVORI



Kolodvor Koprivnica
Foto: Dragutin Staničić



Kolodvor Opatija-Matuji
Foto: Branimir Butković



Kolodvor Varazdin
Foto: Dragutin Staničić



Kolodvor Tovarnik
Foto: Dragutin Staničić



Kolodvor Vodnjan
Foto: Vlatka Skorić



Zagreb Glavni kolodvor
Foto: Dragutin Staničić



Kolodvor Gradec
Foto: Branimir Butković



Kolodvor Sisak
Foto: Zeljko Hakarić





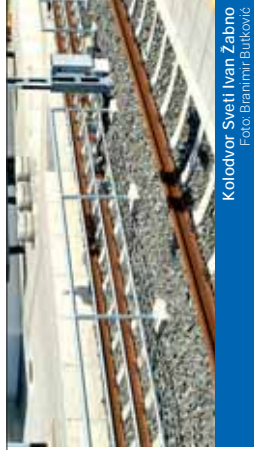
Kolodvor Našice
Foto: Branimir Butković



Kolodvor Orovac
Foto: Branimir Butković



Kolodvor Pleternica
Foto: Branimir Butković



Kolodvor Sveti Ivan Žabno
Foto: Branimir Butković



HŽ INFRASTRUKTURA

2021.

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.,
Zagreb, Ulica Antuna Mihanovića 12,
www.hzinfra.hr

SIJEČANJ

January

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

VELJAČA

February

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |

OŽUJAK

March

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 | 31 | | | | |

TRAVANJ

April

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | | |

SVIBANJ

May

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | |
| 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| 31 | | | | | | |

LIPANJ

June

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 | | | | |

SRPANJ

July

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |

KOLOVOZ

August

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 | | | | | |

RUJAN

September

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | | | |

LISTOPAD

October

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

STUDENI

November

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 | | | | | |

PROSINAC

December

| P | U | S | Č | P | S | N |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |

IZVRŠNA SLUŽBA OJAČANA NOVIM RADNICIMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Tijekom godine izvršna služba Područne radne jedinice prometa Jug ojačana je s 45 novih radnika, ponajviše skretničara. Posao se sada obavlja na kvalitetniji način; manje je bolovanja, prekovremenih sati i neiskorištenih dana godišnjega odmora.

Područna radna jedinica prometa Jug upravlja prometom na dionici ličke pruge od Splita do Gračaca (uključivo) te na prugama Knin – Zadar i Perković – Šibenik. Pod ingerencijom jedinice jest i zemljopisno odvojena pruga Ploče – Metković – državna granica. Pod nadležnošću PRJ prometa Jug jest i trenutačno zatvorena dionica unske pruge od Knina do Ličkog Dugog Polja.

Voditelj PRJ prometa Jug jest Ante Jakelić, čiji željezničarski korijeni sežu u neka davna vremena. Karijeru na željeznici počeo je kao prometnik u rodnome Perkoviću, a tijekom 29 godina radnoga staža radio je i kao prometni dispečer, instruktor prometa, pomoćnik direktora za prometni sektor, a prije četiri godine počeo je obnašati današnju funkciju. Razgovor smo započeli neizbježnom temom odnosno pandemijom:

Teško je reći da je situacija normalna, no mi odolijevamo i možemo reći da se snalazimo bez većih poteškoća. U radnoj jedinici zaposleno je 365 radnika, a do sada je oboljelo njih 25, no nisu svi iz istoga kolodvora, a s obzirom na to da smo tijekom godine zaposlili 45 novih radnika izvršne službe, nemamo poteškoća u tome da održimo turnuse.

Ove je godine iskorištenost godišnjih odmora na kraju studenoga iznosila 80 posto i situacija već dugo nije bila takolovoljna:

Imali smo velik broj starijih radnika pa su bolovanja bila česta. Mnogi su bili pri-



Ante Jakelić

vremeno nesposobni i bio je velik broj prekovremenih sati. Mladi radnici koje smo zaposlili puno nam znače. Najveći je dio dobio ugovore o radu za radna mjesta skretničara jer su nam stariji radnici »gubili grupe«, a dio ih se doškolovao za prometnika. Bilo je *fer* da se njih internim natjecajima raspoređi na poslove prometnika.

Pruge su, osim zadarske, za promet otvorene 24 sata, a iznimka su kolodvori Split, Šibenik i Ražine, koji tijekom noći imaju petosatne prekide u radu prometne službe. Na zadarskoj pruzi od 2013. ne voze putnički vlakovi, a opseg teretnog prijevoza je mali. Nekoliko puta na mjesec TMD obiđe prugu i to bi bilo sve. Na zadarskoj pruzi uvedeno je osmosatno radno vrijeme, a nedjeljom i praznicima pruga je zatvorena. Dio radnika sa zadarske pruge privremeno je raspoređen na ličku prugu:

U ličkim kolodvorima malo je domicilnoga stanovništva i šaljemo zamjene. U Zrmanji i Malovanu rade ljudi iz Knina, a radnike sa zadarske pruge raspoređujemo u iste smjene tako da se četvorica mogu prevesti u istome automobilu. Dvojica ostanu u Gračacu, a druga dvojica odvezu se do Malovana. Čini se da u Lici domicilno stanovništvo nema interesa za rad na željeznici pa Kninjani popunjavaju radna mjesta u kolodvorima i za njih je organiziran prijevoz kombijem.

Tijekom godine Pružne građevine održale su remont na 3,5 kilometara pruge od Gračaca do Malovana. Na toj su dionici zbog konfiguracije tla betonski pragovi zamijenjeni drvenima. Trenutačno se ra-



Kolodvor Split



Kolodvor Knin

dovi izvode na remontu pruge od Ražina do Šibenik Luke. Ta je dionica duga oko tri kilometra. Na splitskome području privode se kraju radovi na izgradnji stajališta Dujmovača, a u planu je gradnja još dvaju stajališta (Sveti Kajo i Solin Širina). Izvedena je i sanacija zasjeka tunela Dujmovača i usjeka Komin te su u cijelosti renovirani i elektrificirani 7. i 8. kolosijek u teretnome kolodvoru Ploče.

Ove godine u Solinu su se pojavili novi tereti. Iz Gospića je prevezeno četrdeset pet tisuća tona kalcita:

Taj je prijevoz odrađen bez pogreške. Bile su najavljene nove količine, ali to za sada nije realizirano. Iz Solina i Kaštel Sućurca počelo se voziti i staro željezo.

Na području PRJ prometa Jug dovoze se gorivo, kukuruz, ječam i plin, a odvoze ce-

ment i prazni vagoni. U šibenskoj luci tradicionalno se prevoze umjetno gnojivo i fosfati. U Pločama su ENNA Transporti istisnuli HŽ Cargo i preuzeli veliku većinu teretnoga prijevoza.

Planirana održavanja željezničkih objekata se zbog nedostatka sredstava često odgađaju i zato treba pohvaliti angažman samih radnika da uredi svoje prostore:

Na puno zgrada trebalo bi izvesti radove u sklopu tekućeg održavanja; vrata i prozori su dotrajali; trebalo bi promijeniti laminat, obojiti radne prostorije. Kako u kojem kolodvoru, ali naši su ljudi puno toga obnovili sami. Kupi se materijal i oni odrađe posao. Tako su radnici sami uredili radne prostorije u Kosovu, Metkoviću, Šibeniku i Ražinama, na čemu im ovom prilikom još jednom zahvaljujem.



Radnik PRJ-a prometa Jug

DOBRA GODINA ZA VEĆINU PRIJEVOZNIKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na tržištu željezničkoga teretnog prijevoza u Hrvatskoj posluje deset prijevoznika: HŽ Cargo d.o.o., ENNA Transport d.o.o. (prije PPD Transport d.o.o.), Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o., Train Hungary Maganvasut Ipari, SŽ-Tovorni promet d.o.o., Rail & Sea d.o.o., Transagent rail d.o.o. (prije Tranagent špedicija d.o.o.), CER Cargo d.o.o., Eurorail logistics d.o.o. i Pružne građevine d.o.o. Rezultat liberalizacije usluga u željezničkome teretnom prijevozu, koja je počela 2013., jest porast opsega teretnog prijevoza. Na tržištu se pojavljuju novi prijevoznici, svi s idejom da će preuzeti određeni postotak prijevoza.

Prve godine otkako je ukinut monopol nacionalnoga prijevoznika (2013., op.a.) na našim prugama prevezene su 10 662 000 tona tereta. Sljedeće dvije godine bili su ostvareni lošiji rezultati, no od 2016. počeo je konstantan rast prevezenih količina. Protekle je godine bilo prevezeno 14 737 000 tona tereta, a izgledno je da će se brojke povećati i ove godine. Ako se promatraju ostvareni tonski kilometri (u milijunima), ta brojka kontinuirano raste od 2013. Počelo je s 2086 milijuna tkm, a u 2019. bilo je ostvareno 3002 tkm. Bolji su i rezultati za prva tri kvartala 2020. u usporedbi s istim periodom 2019. Usprkos pandemiji i smanjenim gospodarskim aktivnostima rezultati ostvareni u teretnome prijevozu bolji su nego oni ostvareni u prethodnoj godini.

Najveći udio na tržištu i dalje ima HŽ Cargo (48 posto), ali uz napomenu da se on kontinuirano smanjuje.

U nastavku prijevoznicima smo postavili pitanja u kojoj su mjeri zadovoljni ostvarenim rezultatima prijevoza u 2020. i svojim udjelom na tržištu te što očekuju od sljedeće godine (prijevoz, uključivanje novih vozila...).

Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o.

Zadovoljni smo rezultatima i svojim udje-



lom na tržištu u 2020. Ostvareni rezultati manji su od planiranih, no bolji u odnosu na realizaciju u 2019.

U 2021. očekujemo kvalitetnije stanje infrastrukture te realizaciju prijevoza na razini iz 2020. uz nešto izmijenjenu strukturu prijevoza. Fokusirat ćemo se na tranzitni prijevoz na glavnim koridorskim linijama.

HŽ Cargo d.o.o.

HŽ Cargo d.o.o. već dugi niz godina posluje s gubitkom. Trend poslovanja sa znatnim gubitkom nastavio se i u 2020. Od 2017. na poslovanje HŽ Carga d.o.o. znatno je utjecalo otvoreno tržište željezničkih usluga. Na tržištu prometuje desetak privatnih prijevoznika koji u odnosu na HŽ Cargo d.o.o. posluju s manjim fiksnim troškovima, većom fleksibilnošću i modernijim voznim parkom.

Opseg željezničkoga teretnog prijevoza u 2020. u Republici Hrvatskoj je u porastu od tri posto, dok HŽ Cargo d.o.o. i dalje gubi udio na tržištu. Smanjenje opsega prijevoza, pad prihoda kao i financijska opterećenja iz prethodnih razdoblja dodatno su ugrozila financijsku stabilnost.

Starost i tehničke karakteristike voznoga parka znatno su tehnološko ograničenje i smanjuju konkurentnost Društva u određenim segmentima poslovanja.

U studenome 2020. HŽ Cargo d.o.o. uzeo je u najam električnu lokomotivu Siemens VECTRON X4 A17, a u prvome kvartalu 2021. planiran je najam još triju električnih lokomotiva veće snage.

U 2021. očekujemo blagi rast prihoda od prijevoza te nastavljamo s modernizacijom voznoga parka i informatizacijom poslovnih procesa.

Transagent rail d.o.o.

Jako smo zadovoljni rezultatima ostvarenima u 2020. Posebno raduje činjenica da smo zadržali rast unatoč pandemiji i trenutačnome usporavanju na proljeće.

Općenito gledajući, još jednom pokazala se izuzetna žilavost željezničkog prijevoza u odnosu na druge vrste prijevoza.

Globalni pad gospodarskoga rasta sigurno će se odraziti i na naše aktivnosti u sljedećoj godini. Sada je zaista teško predvidjeti kada će doći do ponovnoga gospodarskog rasta. Sigurno je da će do njega



doći i da će biti eksponencijalan. Transagent Rail će u sljedećoj godini nastojati biti spreman za sve scenarije. Zato ćemo nastaviti s uvođenjem dodatnih modernih lokomotiva koje su se pokazale vrlo fleksibilnima u eksploataciji.

ENNA Transport d.o.o.

S obzirom na okolnosti nastale zbog pandemije koronavirusa, zadovoljni smo ostvarenim rezultatima jer smo uspjeli povećati prevezene količine određenih roba i zadržati stabilno tržišno poslovanje unatoč turbulentnim okolnostima u kojima trenutno svi poslujemo.

Sljedeće godine nadamo se okončanju ili barem zauzdavanju pandemije. Očekujemo stabilnost na tržištu roba kao i povećanje opsega prijevoza na željezničkoj mreži Republike Hrvatske i susjednih zemalja. ENNA Transport jedan je od prvih prijevoznika koji su na hrvatsko tržište dovezli najnovije i najmodernije lokomotive, pružajući kvalitetne usluge prijevoza. I u sljedećoj godini planiramo proširenje vozno-ga parka kako bismo ostali jedan od vodećih željezničkih prijevoznika u regiji.



U POSJETU GRADILIŠTIMA NADOMAK ĐURMANCU I SISKU

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Krajem studenog obišli smo gradilište u Đurmancu na kojem se rekonstruira željeznički nadvožnjak, a već koncem istoga tjedna ista skupina zaposlenika Pružnih građevina radi na sanaciji mosta preko rijeke Odre, na samom ulazu u Sisak sa zagrebačke strane. Glavni inženjer gradilišta Krešo Kožić srdačno nas je dočekaao nadomak mostu i otkrio nam kakvi se radovi izvode.

Pružne građevine prije koju godinu izvodi se radove na antikoroziivnoj zaštiti cjelokupne mosne konstrukcije kad su uočena oštećenja nastala zbog dugotrajnog korištenja i posipavanja solju pješačke staze koja s vanjske desne strane prati konstrukciju. Dio zakovica kojima se spajala mosna konstrukcija dobio je zračnost te je bilo neophodno zamijeniti ih novima uz potrebna ojačanja čelične konstrukcije i dodatak oko 3,5 t čelika, a i dotrajalost statičnih ležajeva mosta zahtijeva zamjenu i postavljanje novih ležajeva.

Nakon što su ovlaštteni inženjeri utvrdili stanje, izrađena je tehnička dokumentacija u kojoj je potanko opisan postupak i praćenje radova.

Kožić u Đurmancu i na mostu preko Odre pred Siskom promatra radove, obilazi pojedine sekcije na kojima se izvode radovi i koordinira posao u cjelini. Sve su to iskusni zaposlenici koji svoje radne postupke temelje na velikom broju već odrađenih istih ili sličnih poslova.

S obzirom na to da je riječ o jednokolosiječnoj pruzi, tē subote i nedjelje vlakovi nisu prometovali prugom prema Sisku i iz pravca Siska. Privremeni je zatvor pruge, kako se željezničarski kaže, do nedjelje u 19.30 sati, nakon čega pruga mora biti sigurna i osposobljena za promet.

Odra na tom mjestu ne izgleda malenom kako je često zamišljamo. Rijeka je široka oko 60 m, koliko slobodnom procjenom iznosi i duljina mosne konstrukcije s prilazima mostu.



Glavni inženjer gradilišta Krunoslav Kožić i zamjenik Juraj Martinović

Zvuk kompresora, uređaji za zavarivanje, veliki dizelski agregat i mnoštvo potrebnog alata čine gradilište uređenim i dobro postavljenim. Uz sâm željeznički nasip nalazi se nekoliko kontejnera sa svim potrebnim materijalima.

Po riječima zamjenika glavnog inženjera Jurja Martinovića, otvaranje pruge slijedi drugog dana u večernjim satima, a do tada mnogi radovi u toj fazi moraju biti završeni.

Jedan je od glavnih šefova gradilišta i Tomo Rabuzin, iskusni zaposlenik Pružnih građevina koji suvereno nadzire, kontrolira radove i ništa ne prepušta slučaju. Otvoren za razgovor o poslu, ostavlja dojam dobrog čovjeka, što se vidjelo i u njegovoj komunikaciji sa zaposlenicima. Jednostavan je i pristupačan u poslu i razgovoru. Nekoliko dana prije Đurmanec nas je dočekaao pomalo tmuran i siv, s očekivanom kišom koja se sredinom dana pretvorila u kišnu oluju, a na gradilištu je, po riječima Tome Rabuzina, uzrokovala poplavu iskopa ispod podvožnjaka gdje se postavljala armaturna mreža.

Već sljedećega dana ispumpali smo vodu da se radovi mogu nastaviti. – kaže nam Rabuzin.

Tijekom pripreme teksta zamolili smo Kožića da nam ispriča o kakvim je gradilištima riječ, jer svako je gradilište specifično i zahtjevno.

Radove na podvožnjaku u Đurmancu izvode Pružne građevine, Poslovno područje Betonske i čelične konstrukcije, od 20. listopada, a po ugovoru sve mora biti završeno do kraja ožujka 2021. Radovi se sastoje od obijanja betona s postojeće konstrukcije, iskopa nove temeljne ploče između upornjaka radi produbljenja nivelete ceste, betoniranja novih zidova, upornjaka i krila nadvožnjaka, uklanjanja provizorija, montaže novoga kolosijeka te, na kraju, radova polaganja novog asfalta te uklapanja nivelete s postojećim cestama. – rekao je Kožić.

Tijekom razgovara s glavnim šefom gradilišta u Đurmancu, Tomom Rabuzinom, ne-



Šef gradilišta Tomo Rabuzin na rekonstrukciji nadvožnjaka kod Đurmanca

tom pred pojavu prvih kapljica nadolazeće kiše i obveznog vjetra pred oluju, kazao nam je da je tog ponedjeljka na gradilištu mala skupina zaposlenika, svega njih devet. Međutim, Pružne građevine organiziraju gradilište prema potrebi inteziteta radova. Uključivanje dodatnih zaposlenika kao i osiguranje potrebne mehanizacije uobičajena je pojava jer se posao treba završiti.

Osnovna zadaća Poslovnog područja Betonske i čelične konstrukcije jest građenje i održavanje betonskih i čeličnih konstrukcija, nadvožnjaka, mostova, tunela i usjeka u cilju održavanja infrastrukture neophodne za željeznički promet.

Uključuju se kompresori, agregati i bušilica. Sve počinje odzvanjati. Vrijeme prolazi, a već sljedećega dana tim mostom uspostaviti će se redoviti promet vlakova. Nervoze nema, jedino se pojačava hladnjak vjetar. U zavjetrini potpuno druga slika, pogled na požutjelu jesen koju nam je priroda donijela, a tako brzo odnijela najljepše boje, koje krasi prirodu i našu

svakodnevicu kad se nađemo na pitoresknom mjestu kakvo je gradilište na popravku mosta na Odri.

Tijekom pojave bolesti COVID-19 tvrtka se dobro organizirala i sve poduzela kako bi

sačuvala zdravlje zaposlenika, ali i nastavila rad. Jedna je od odluka i rad u manjim skupinama uz pridržavanje svih epidemioloških mjera koje je propisao Glavni stožer.



Demontaža dotrajalih ležajeva na mostu

VINKOVAČKOJ »ŠTAJGI«

TRI NOMINACIJE ZA »ZLATNI STUDIO«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Kristijan Cimator

Partnerstvo HŽ Infrastrukture i Gradskog kazališta »Joza Ivakić« Vinkovci u sezoni 2019./2020. istaknuto je na pet metara dugom plakatu na pročelju kazališne zgrade.

Povod za to partnerstvo predstava je »Štajga«, posvećena 140. obljetnici dolaska željeznice u Vinkovce. Istodobno slogan »Vinkovci i željeznica vole se javno« upućuje na to da se predstava dotiče gotovo svake obitelji u tome gradu željeznice i željezničara. Posebno veseli to što je uspjeh predstave prepoznat na nacionalnoj razini. Naime, predstava i dvoje glumaca nominirani su za nagradu »Zlatni studio«, koja će biti dodijeljena u veljači 2021. U realizaciji predstave pomogli su i vinkovački željezničari na čelu s legendarnim Pavom Božičevićem.

Ravnatelj kazališta i producent predstave »Štajga« Zdenko Rečić i sam vuče korijene sa željeznice i pritom nije jedini:

Antun, moj otac, bio je nadzornik pruge, a na željeznici su radili djed Ivan te bratić Branko. Mene je željeznica stipendirala. I u Ivankovu i u Vinkovcima živjeli smo pokraj kolodvora. Željezničari su radili težak posao i svega su se nagledali. Ova je predstava posveta svim željezničarima i suprugama željezničara koje su prolife suza i suza. Predstava je rađena prema tekstu Ivane Šojat, a dio su predstave njezini djed i baka. Kao dijete ona ih je posjećivala u Vinkovcima, a njezin djed Pavo radio je na željeznici.

Gradsko kazalište »Joza Ivakić« Vinkovci tom je predstavom u režiji Jasmina Novljakovića oduševilo Vinkovčane. Planove da se predstava odigra u Osijeku i Zagrebu zaustavila je pandemija, no vrijednost »Štajge« i glavnih protagonista prepoznao je stručni žiri »Jutarnjeg lista«, koji je toj predstavi dodijelio čak tri nominacije za nagradu »Zlatni studio«. U konačnici će presuditi glasovi čitatelja i zato se dragi



Scena iz predstave

željezničari i prijatelji željeznice potrudite. »Štajga« s potpisom Ivane Šojat nominirana je u kategoriji najbolje kazališne predstave. Nominirane su i predstave »Bambina« (HNK Split), »Ništa novo« (HNK Varaždin), »Gruntovčani« (Kerempuh) i »Zagreb 2020.«.

Drugi je nominacija ona Miroslava Čabraja u kategoriji najbolje muške uloge. Za »Zlatni studio« Čabraja ima konkurenciju

u Draganu Despotu, Hrvoju Kečkešu, Hrvoju Klobučaru i Giulianu Đaniću.

Treću nominaciju u kategoriji Novo lice u kazalištu i filmu zavrijedila je članica ansambla GK-a »Joza Ivakić« Matea Marušić. U toj kategoriji nominirani su još Bernard Tomić, Anica Kontić, Robert Španić i Franko Jakovčević. Nagrade koje je Matea Marušić do sada osvojila u cijelosti opravdavaju riječi kritike: »To je ime koje svakako treba zapamtiti«.



Nakon premijere

VINKOVČANI OBIŠLI VUKOVARSKA SPOMEN-OBILJEŽJA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: arhiva Udruge željezničkih umirovljenika HŽ Vinkovci



Članovi Udruge ispred spomen-obilježja na Trpinjskoj cesti

Udruga željezničkih umirovljenika HŽ Vinkovci, dijelom zbog skućenog prostora, no ponajprije zbog pandemije, svoje je aktivnosti preusmjerila na otvoreni prostor. Ipak, posjet Vukovaru novo vodstvo, na čijemu je čelu Drago Majstorović, nije moglo preskočiti.

Ne tako davna važnost vinkovačkoga željezničkog čvorišta, u kojemu je nekada radilo oko 3500 radnika, dobro je poznata svim željezničarima. Velikom broju tih ljudi željeznica je bila više od posla. Danas je drugo vrijeme, no mnogobrojni Vinkovčani i danas su vezani uz željeznicu. Udruga željezničkih umirovljenika HŽ Vinkovci okuplja upravo takve članove.

Udruga okuplja 160 članova, među kojima polovica redovito plaća članarinu. Od veća ove godine umjesto Ante Zovkića predsjednik Udruge jest Drago Majstorović.

Naš sugovornik na željeznici je proveo cijeli radni vijek. Kao prometnik radio je u brojnim kolodvorima, a tijekom rata šest je godina radio na riječkoj pruzi i živio u konačištu u Moravicama:

„Prije rata radio sam kao prometnik na vinkovačkome području, a rat me zatekao u Vrapčani. Taj je kolodvor bio okupiran i poslije razoren. Promet je bio prekinut, a posla je bilo malo. Išao sam na zamjene u Cernu i Županju, a na kraju sam otišao na riječko područje. Tamo su me lijepo primili, a šef Milan Salopek pitao me jesam li spreman raditi tamo gdje je to potrebno. Tako sam kao prometnik radio u brojnim kolodvorima na riječkome području, a živio sam u Moravicama.

Kada je 2000. otišao u mirovinu, Drago Majstorović uspio je riješiti najvažnije životne probleme:

„U Moravicama sam dobivao dnevnice; bilo je prekovremenih sati. Najvažnije je to što sam školovao djecu, sina Tomislava i kći Melitu, a danas sam ponosni trostruki djed.

Udruga željezničkih umirovljenika HŽ Vinkovci godinama je djelovala u Mađarskoj školi i upravljala muzejskom zbirkom u kolodvoru. Otkako je Mađarska škola pre-

nesena u vlasništvo Grada Vinkovaca, umirovljenici su smješteni u skućenoj prostoriji u kolodvoru:

„Nadam se da ćemo uz pomoć gradske uprave uspjeti doći do adekvatnijeg prostora. Za sada smo naše aktivnosti preusmjerili na otvorene prostore.

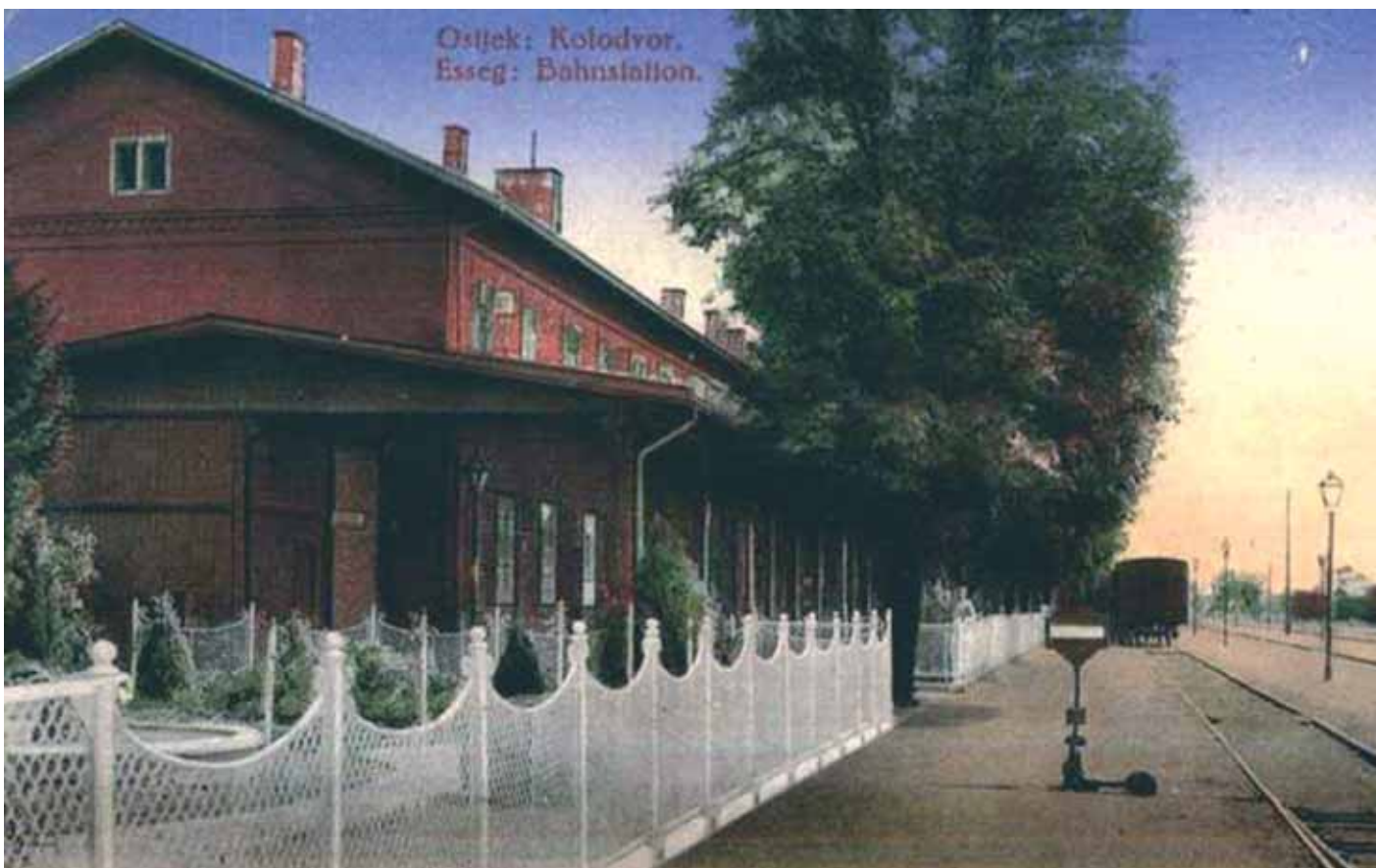
Pandemija koronavirusa ograničila je gotovo sve aktivnosti Udruge, no ipak je realiziran posjet Vukovaru na Dan sjećanja na žrtve Domovinskog rata.

Trinaest članova Udruge 13. studenoga 2020. posjetilo je Spomen-dom hrvatskih branitelja na Trpinjskoj cesti, Memorijalno groblje žrtava Domovinskog rata, Spomen-obilježje Ovčara, groblje u Lovasu te spomenik nestalim osobama:

„Ovom prigodom još jednom bih želio zahvaliti našim domaćinima, a posebnu zahvalnost dugujemo županu Vukovarsko-srijemske županije Boži Galiću i našem vinkovačkom gradonačelniku Ivanu Bosančiću.

PRVI VLAK U OSIJEKU 20. PROSINCA 1870.

PIŠE: Zvonko Ćurak
FOTO: arhiva Zvonka Ćurka



Kolodvor Osijek

Prvi vlak u Osijek je stigao 20. prosinca 1870. godine, nepunih dvadeset godina prije izuma prvog automobila. U to vrijeme teretni prijevoz u gradu je tekao konjskim i volovskim zapregama ili karavanama. Putovalo se kopnom u fijakerima, jahanjem konja, a dosta se i pješlačilo. Osijek je imao sreću, kao, uostalom, većina naselja svijeta koja su nastajala uz tokove rijeka i druge vodene plovne putove. Uvođenjem željeznice u promet došlo je do revolucije u kopnenom prijevozu. Željeznica je postala masovni prijevoznik po količini, ekonomičnosti, brzini i komforu.

U takvim okolnostima i stupnju razvijivosti prijevoznih kapaciteta dolazak željezni-

ce u grad Osijek omogućio je brz razvoj cijele regije i grada kao značajnog kulturno-ekonomsko-administrativnog središta. Do dolaska željeznice promet grada Osijeka bio je orijentiran na rijeku Dravu.

Nakon višegodišnjih napora uprave grada Osijeka u kojoj su bili viđeniji poduzetnici, politički aktivisti i tadašnja vlastela prvi je vlak u Osijek stigao 20. prosinca 1870. Da bi vlak prolazio kroz Osijek, trebalo je ishoditi nekoliko bitnih dozvola tadašnjih vlasti u Budimpešti i Beču. Trebalo je odrediti mjesto prelaska Dunava (Bogojevo – Skela-Bezdan ili Bogojevo – Erdut), utvrditi lokaciju kolodvora Osijek, izgraditi most na Dravi i utvrditi planove za gradnju pruga u nadolazećem vremenu. Izgradnja

pruga kroz Slavoniju bila je uvjetovana političkim prilikama. Naime, nakon Berlinskog kongresa 13. srpnja 1878. Austro-Ugarska anketirala je Bosnu i Hercegovinu.

U takvim okolnostima prvi vlak u Osijek stigao je iz smjera Vojvodine i povratno nastavio put preko Baranje u Mađarsku, čime je Osijek bio povezan željeznicom sa cijelom Europom. Toga je dana u Osijeku sve bilo na nogama. Političari su organizirali protokole, narod su uveseljavala različita kulturno-umjetnička društva, sviralo je nekoliko orkestara, među kojima se posebno isticala limena glazba. Vlak je po nekim podacima ušao na prvi od četiriju kolosijeka u 12 sati i 30 minuta. Dočekan je bučnim pljeskom, pjesmom i glazbom.



Kolodvor Dalj

Mnoštvo se guralo da vidi novo čudo tehnike koje riga dim i paru, stenje i šišti parajući nosnice i uši. Nestvarno je izgledala skromna zgrada kolodvora okićena cvijećem, zastavama i raznobojnim ukrasima. I same dvije parne lokomotive bile su okićene raznobojnim papirima, platnima, zastavama i grančicama crnogorice. Osoblje vlaka dostojanstveno je prvo izašlo iz vlaka da bi već pripremljenim krpama obrišali rukohvate na izlaznim vratima kako putnici ne bi prljali ruke. Pri izlasku putnika iz vlaka kolodvorsko osoblje u svečanim uniformama ukrašenim službenim oznakama i bijelim rukavicama uz naklon je i osmijeh glasno pozdravljalo putnike. Na prostoru s istočne strane kolodvora bio je postrojen kordon vojnika također u svečanim odorama u stavu mirno.

Vlakom je doputovao velik broj političkih i vjerskih uzvanika, izaslanika vlade i raznih institucija, članovi plemićkih obitelji te važne osobe iz kulturnog, znanstvenog i upravnog života. Bilo je tu i predstavnika diplomacije, poduzetnika, glazbenika te željezničkih stručnjaka. Kolodvor je bruja od pjesme, plesa, glazbe i, nadasve, zvukova parne lokomotive. S improvizirane pozornice održan je niz pozdravnih govora, želja i planova koje su najviše održali političari. Pozdravni govor uzvanicima i okupljenom pučanstvu održao je tadašnji gradonačelnik Nikola Živanović. Sâm pro-

tokol provodio se većim dijelom na mađarskom jeziku, pogotovo u dijelu kada se govorilo o željeznici i planovima njezina razvoja. Treba spomenuti da su najveći broj željezničara bili Mađari što je uvjetovano strukom i upravnim sastavom željezničara.

Nakon više od dva sata boravka u osječkom kolodvoru vlak s većinom uzvanika nastavio je u 14 sati i 55 minuta vožnju preko dravskoga drvenog mosta u Baranju (Darda – Beli Manastir) i dalje prema

Budimpešti.

Prolaskom željeznice kroz Osijek, pored ostalog, omogućeno je masovnije i brže kretanje stanovništva, odlazak na školovanje i posao u udaljenija mjesta, prijevoz vlastitih proizvoda do središta potrošnje...

Nakon dvadesetak godina uočena je potreba gradnje većeg kolodvora i pratećih skladišnih, utovarno-istovarnih rampi, radionica i prostora raznih uslužnih djelatnosti. Tako je mađarski inženjer Ferenc Pfaff, poznati projektant željezničkih kolodvora širom Austro-Ugarske Monarhije, izradio projekt zgrade osječkoga kolodvora. Pfaff je projektirao niz kolodvora, među kojima i kolodvore u Zagrebu, Varaždinu, Karlovcu, Rijeci i Pečuhu. Osječki kolodvor izgrađen u današnjem obliku 1898. godine. Treba napomenuti da je kolodvorska fasada bila od fasadne cigle crvene boje i da se uskoro sprema restauracija zgrade u prvobitni izgled od prije 150 godina.

Danas povodom 150 godina dolaska prvoga vlaka u Osijek željezničari sjetno razmišljaju o sadašnjosti i budućnosti željeznice. Gradska uprava u suradnji s HŽ Infrastrukturuom na javni prostor planira postaviti parnu lokomotivu serije 51-014. Ta lokomotiva i najavljen obnova kolodvorske zgrade bit će vrijedan spomen 150 godina otkako je prvi vlak doputovao u Osijek.



Kolodvor Beli Manastir

BOŽIĆNA BAJKA U KATEDRALI SVETIH MICHELA I GUDULE

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: Avenka Butković

U ovim, nadasve kaotičnim vremenima, dok svi pomalo živimo svoj *dan-podan*, duboko uronjeni u potragu za smislom našega postojanja, otkrivamo ona posebna mjesta u kojima samo misli putuju kroz vrijeme. Jedno takvo posebno mjesto jest katedrala svetih Michela i Gudule u Bruxellesu.

Ono što je Parižanima crkva Notre-Dame, Briselčanima je upravo katedrala svetih Michela i Gudule. Sva povijesna događanja, važna za belgijsku kraljevsku obitelj i građane, održavaju se stoljećima u toj prekrasnoj katedrali: krunidbe, vjenčanja, pokopi, proslave belgijske neovisnosti. Papa Ivan Pavao II. posjetio je Bruxelles 1982. i upravo u toj katedrali služio misu.

Možda je njezina posebnost prekrasno dnevno svjetlo koje prodire kroz vitraje na prozorima galerije s prikazom Karla Velikoga kako s mačem i kuglom u ruci stavlja Karla V. i caricu Izabelu Portugalsku pod svoju zaštitu. Možda je njezina posebnost iznimno akustična izvedba a *capella* pjevanja uz zvukove orgulja s gotovo 4300 svirala i 63 registra, koja je u njih ugradio njemački graditelj Gerhard Granzing radi tzv. zvukovnog bojanja. Ili su možda njezina posebnost betlehemske jasllice koje svakoga prosinca, u vrijeme dočajača, odišu svečanim božićnim ruhom. Maštovite izvedbe betlehemske jasllice iz Brazila, Poljske, Češke, Italije, Španjolske, Portugala, Polinezije i Koreje stapaju se u prekrasnu harmoniju boja, svjetla i tišine, stvarajući ozračje blagoga smiraja, pa se vrijeme dočajača u glavnome europskom gradu smatra jednim od najljepših u Europi.

Atmosferu Bruxellesa, povijesno i arhitektonski prepoznatljivoga po prekrasnim muzejima i galerijama, ali i najvažnijim europskim institucijama, može se oživjeti šetajući Europskom četvrti, koja se proteže od Rue de la Loi/Wetstraat kroz Leopold Park do Luxembourg Markta. Šetajući područjem Mont des Arts, pre-



Jasllice

krasnim mjestom krajobrazne arhitekture i važnih građevina poput Bibliotheque Albert I., Palais Royal i Palais de Congress, ulazi se u prostor trga s kojega se pogled stapa s vizurom središnjega dijela Bruxellesa i koji vodi prema glavnome trgu Grote Marktu.

Muzej belgijskih pivara, Belgijski centar stripa, Kuća Petera Paula Rubensa, Muzej čokolade, Kraljevski muzej vojne povijesti, Muzej fotografije, Kraljevski muzej lijepih umjetnosti, Muzej dijamanta i Planetarij samo su neke od znamenitosti koje se mogu obići.

Bruxelles je glavni grad Europske unije, ali i grad kulture pive, čokolade i vafla. Hrvati piju kavu, Englezi čaj, a Belgijanci pivo.

Najpoznatije pivo je ono s okusom trešnje, popularni Kriek. Među poznatijima su i Stella Artois, Leffe i Hoegaarden. Belgijsku kulturu ispijanja pive UNESCO je još 2016. uvrstio na popis nematerijalne svjetske kulturne baštine. Zato su belgijski pivari 2020. inicirali projekt *Belgian Beer World* u sklopu kojega bi se na prostoru nekadašnje zgrade burze sagradio muzej piva.

U malim, decentno ukrašenim dućanima prodaju se domaće čokolade, vafla i bomboni, koji su najbolji na svijetu, tako barem tvrde ponosni prodavači slatkiša. Turistička atrakcija jest čokolada u liku dječaka pod nazivom »Manneken Pis«, koji je jedan od najpoznatijih gradskih simbola. »Manneken Pis« jest mala brončana statua koja se nalazi pokraj gradske vijećnice



Katedrala sv. Mihaela i Gudule

u samome središtu grada. Prema jednoj legendi, u 14. stoljeću neprijatelj je pokušao osvojiti grad rušeći gradske zidine eksplozivnom napravom. Dok su oni strpljivo čekali da eksplozija razori gradske bedeme, naišao je dječak koji se pomokrio na gorući fitilj i tako spasio grad. Prema pak drugoj legendi, bogati trgovac izgubio je sina te zamolio sugrađane da mu pomognu u potrazi za njim. Dječaka su pronašli u vrtu kako bezbrižno *zalijeva cvijeće*. U znak zahvalnosti trgovac je sagradio prekrasnu fontanu sa statuom dječaka. Kipar Jerome Duquesne izradio je 1619. statu dječaka u bronci, koja je postala prepoznatljivim gradskim simbolom te se u važnim prigodama odijeva u posebnu odjeću, koja se potom daruje Gradskome muzeju. Tako je prije desetak godina dječak bio odjeven u slavonsku narodnu nošnju, koja je poslije predana u postav Gradskoga muzeja.



Čokoladni »Manneken Pis«



Atomium

»Atomium«, djelo arhitekta Andréa Waterkeyna, predstavljen na Svjetskoj izložbi 1958. u Bruxellesu, simbol je novoga atomskog doba i druga gradska znamenitost. Pokraj skulpture nalazi se Park Mini Europe s maketama najpoznatijih europskih građevina, na primjer, Eiffelova tornja u Parizu, Kosog tornja u Pisi, vulkana Vezuva, Berlinskog zida i crkve svetog Marka u Zagrebu. To su samo neke od poznatijih europskih građevina. »Atomium« je stotinjak metara visoka aluminijsko-čelična struktura, sastavljena od devet sfera povezanih cijevima koje tvore kristalnu strukturu. Kuriozitet je mali restaurant na najvišoj kugli »Atomiumove« strukture.

Bruxelles je sjedište Europske unije i većine njezinih institucija, na primjer, Europskog parlamenta, Europske komisije i Vijeća Europske unije, odnosno mnogih međunarodnih organizacija poput Organizacije Sjevernoatlantskoga sporazuma (engl. NATO ili fran. OTAN), Eurocontrola, Zapadnoeuropske organizacije i Svjetske carinske organizacije. Službeni jezici su jezici država članica Europske unije, a radni jezici u Europskoj uniji su engleski, njemački, francuski, talijanski i španjolski.

Belgija je prometno izvrsno povezana s drugim europskim gradovima zračnim, ce-

stovnim i vodenim putevima, a Briselčani koriste gradski autobusni i tramvajski prijevoz te prijevoz metroom, koji je sagrađen davne 1976.

Uz puno manjih željezničkih kolodvora u gradu se nalaze i tri velika, i to Glavni kolodvor Bruxelles, Sjeverni kolodvor Bruxelles i Južni kolodvor Bruxelles. Belgija ima najgušću željezničku mrežu na svijetu, a Bruxelles je vlakovima velikih brzina povezan s europskim gradovima, i to s Londonom Eurostarom, s Parizom, Amsterdamom i Kölnom Thalysom, a s Kölnom i Frankfurtom InterCityjom. Ako parafraziramo poznatu latinsku sentenciju »Svi putovi vode u Rim«, modernija inačica glasila bi »Svi putovi vode u Bruxelles«.



Kolodvor Schuman

BARANJSKI ČIRO U BLAGDANSKOME RUHU

PIŠE: Zvonko Ćurak
FOTO: Zvonko Ćurak

U ovo blagdansko vrijeme grad Beli Manastir može se ponositi svojim Ćirom koji je ukrašen bezbrojnim lampicama. Vlak je postao možda najatraktivnijom lokacijom u gradu, mjestom pored kojega se građani, mladenci, ljubitelji željeznice i posjetitelji grada fotografiraju za uspomenu.

U Slavoniji i Baranji su polovinom 19. stoljeća bila građena naselja na plodnoj ravnici. Stanovništvo je bilo okrenuto poljoprivredi. S vremenom su ta naselja, »pustare«, dobivala karakteristike radničkih naselja. Sagrađene su škole, trgovine, ambulante, domovi kulture, upravne zgrade te stanovi za radnike.

Za potrebe povezivanja naselja do 1915. sagrađeno je oko 150 kilometara uskotračnih pruga. Rast »pustara« nastavljen je nakon Drugog svjetskog rata naseljavanjem stanovništva iz drugih krajeva Hrvatske i BiH.

Nekadašnja baranjska uskotračna željeznica 1955. posjedovala je 12 lokomotiva, sedam putničkih vagona, više od 200 četveroosovinskih teretnih vagoneta i 544 dvoosovinska vagoneta.

Uskotračnim su se prugama dovozili proizvodi u kolodvore normalnoga kolosijeka Čeminac, Beli Manastir, Petlovac, Šumarine i u luku Kazuk na Dunavu. Glavno čvorište i centralni pretovar nalazili su se u Belom Manastiru. S lukom Kazuk na Dunavu bili su povezani industrijski kolosijeci tvornice šećera i mlijeka u Belome Manastiru i tvornice strojeva u Kneževu te većina pustara. Od 1957. postupno su bile ukidane neke pružne dionice da bi 1962. prestala voziti Beljska željeznica. Najduže se zadržala relacija od Belog Manastira do šećerane kojom su se vozili radnici i đaci. Šezdesetih godina prošloga stoljeća baranjski Ćiro svakodnevno je vozio od šećerane do Belog Manastira, relacijom



Ćiro

dugom dva kilometra. Iz šećerane je vlak polazio svakoga punog sata, a iz Belog Manastira svakih 90 minuta, počevši od 5.00 do 22.30 sati. Vožnja je trajala od pet do 10 minuta, ovisno o raspoloženju strojovođe. Ako se dogodilo da putnik zakasni, vlak se uvijek moglo zaustaviti, a moglo se i potrčati pa uskočiti. Cijena prijevoza bila je simbolična.

Parna lokomotiva »Đuro Đaković«, proizvedena 1952., s tri putnička vagona jedini su sačuvani dio nekadašnjega voznog parka Beljske željeznice. Putnički četveroosovinski vagoni su oko 1920. prepravljeni od teretnih vagona. Na postolje s obje uzdužne strane vagona bio je postavljen sanduk s prozorima i klupama pa su putnici sjedili leđima okrenuti prozorima.

Od 1957. kombinat Belje postupno je ukidao uskotračne željeznice kao nerentabilne, a 1968. zatvorene su i pruge normalnoga kolosijeka Beli Manastir – Batina Skela i Beli Manastir – Baranjsko Petrovo Selo. Tijekom Domovinskoga rata zatvorena je i baranjska šećerana u čijemu je

dvorištu ostavljen i baranjski Ćiro kao spomenik koji podsjeća na ukinutu uskotračnu željeznicu. U spašavanje toga vlaka 2014. uključio se, pored ostalih, Klub željezničkih umirovljenika Osijek. U nekoliko se navrata pisalo tadašnjemu gradonačelniku Ivanu Dobošu i europskoj parlamentarki Biljani Borzan te ih se molilo da se vlak sačuva. Konačno je 2016. vlak odvezen u Slavonki Brod i nakon tri godine restauratorskoga rada izložen je u punome sjaju u Belom Manastiru. Na Dan grada 11. prosinca 2019. vlak je predstavljen građanima.

Ćiro je upisan u registar zaštićenih kulturnih dobara Ministarstva kulture RH kao vlak i parna lokomotiva »Đuro Đaković« pod brojem Z-6029. U ovo blagdansko vrijeme grad Beli Manastir može se ponositi svojim Ćirom koji je ukrašen bezbrojnim lampicama. Vlak je postao najatraktivnijom lokacijom u gradu, mjestom pored kojega se građani, mladenci, ljubitelji željeznice i posjetitelji grada fotografiraju za uspomenu.



Jaslice u kolodvoru Delnice
FOTO: Željko Pjevac



Teretni kolodvor Brajdica
FOTO: HŽI