ŽELJEZNIČAR

BROJ 907 || SRPANJ 2021.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

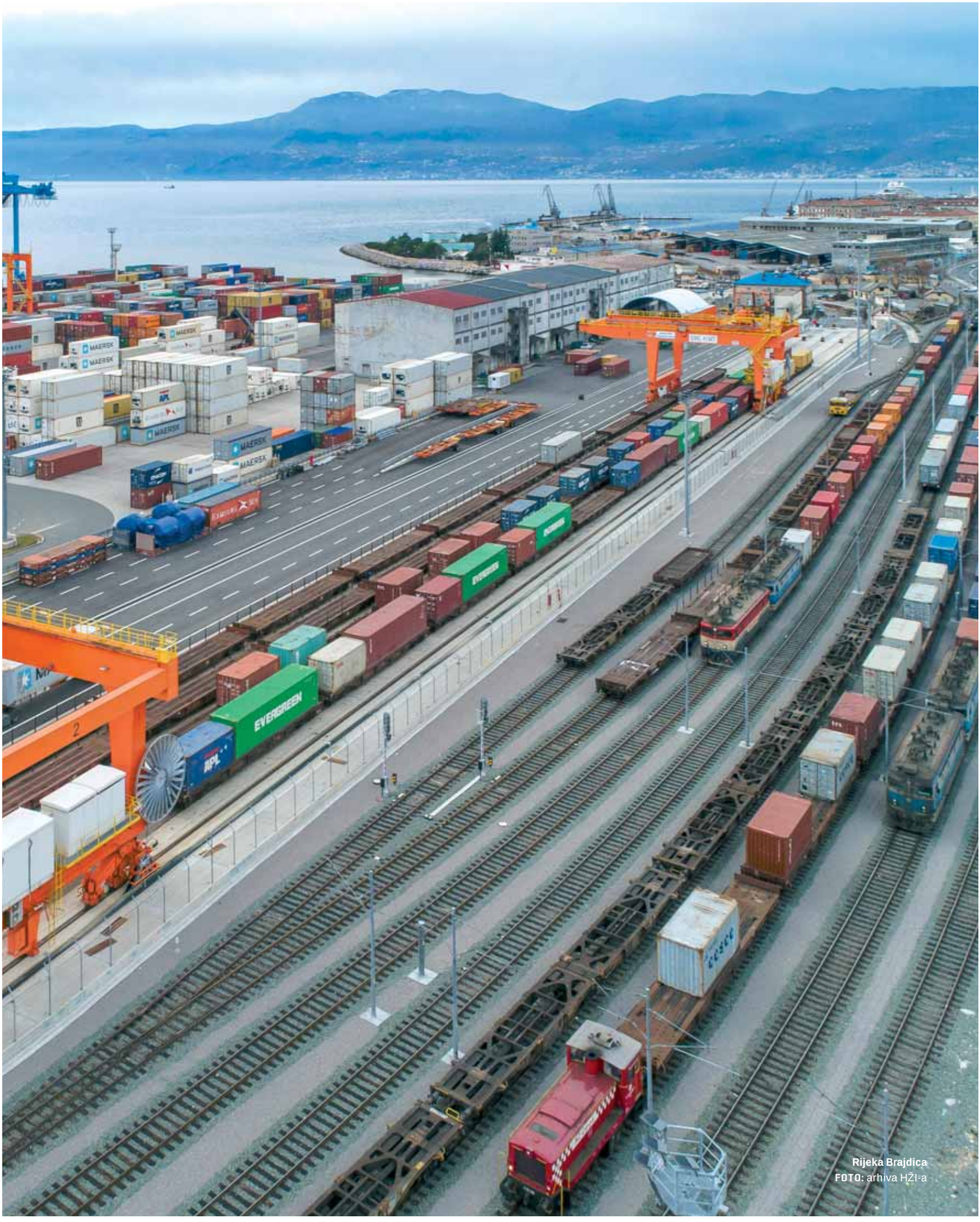


AKTUALNOSTI
Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ima _4

RADOVI
Modernizirano i u rad pušteno sedam željezničko-cestovnih prijelaza _6

EU FONDOVI
Projekt Rijeka Brajdica završno predstavljen CINEA-i _14

HŽ INFRASTRUKTURA



Rijeka Brajdica
FOTO: arhiva HŽI-a

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI | 4
Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ima

RADOVI | 6
Modernizirano i u rad pušteno sedam željezničko-cestovnih prijelaza

RADOVI | 10
Kolodvoru Rijeka polako se vraća izvorni sjaj

EU FONDOVI | 14
Projekt Rijeka Brajdica završno predstavljen CINEA-i

HŽPP | 22
Besplatan prijevoz studenata Osječko – baranjske županije

ZANIMLJIVOSTI | 24
Mali, ali veliki ljubitelj željeznice

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: Avenka Butković

ADRESA UREDNIŠTVA:
Zagreb, Branimirova 27
telefon: +385 (0) 1 4534 288
telefaks: +385 (0) 1 4572 131
www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1500 primjeraka
TISAK: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u lipnju nam je stiglo ljeto, s njime i nesnosne vrućine, no aktivnosti na željeznici provodile su se uobičajenim tempom, a bilo ih je poprilično.

Nakon godinu dana pauze zbog pandemije koronavirusa, početkom lipnja tradicionalno je obilježen ILCAD (Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima). Tim povodom HŽ Infrastruktura održala je akciju na pješačkome prijelazu »Sljeme« u Sesvetama. Interakcija i razgovor s ljudima, a sve uz dobru medijsku podršku, vesele nas i ohrabruju za nastavak godine. Nadamo se da će se s poboljšanjem epidemiološke situacije uskoro stvoriti uvjeti i za rad naše ekipe »Vlak je uvijek brži« u školama.

Osim edukativno-preventivnim akcijama HŽ Infrastruktura nastoji podizati razinu sigurnosti na našim prugama ulaganjima u infrastrukturu. Tako je u lipnju u rad pušteno sedam modernizirani željezničko-cestovnih prijelaza diljem Hrvatske. Uskoro ih se očekuje još.

Sredinom lipnja Europskoj izvršnoj agenciji za klimu, infrastrukturu i okoliš (CINEA) završno je prezentiran projekt Rijeka Brajdica koji je u cijelosti završen. Zbog epidemiološke situacije održana je videokonferencija na kojoj su sudjelovali predstavnici partnera na projektu, HŽ Infrastrukture i Lučke uprave Rijeka (LUR), te Susana Forjan iz CINEA-e. Prezentacija je obuhvatila cijelu povijest projekta, od procesa javne nabave do završnoga izvještaja. Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava potpisan je u studenome 2015. Ukupna vrijednost projekta iznosila je 35,6 milijuna eura, pri čemu je udio HŽ Infrastrukture 26 milijuna eura, a projekt je sufinanciran iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Maksimalna stopa sufinanciranja iz CEF-a iznosi 85 posto ukupne vrijednosti projekta, odnosno 30,26 milijuna eura.

Od radova koji nisu financirani EU-ovim sredstvima obišli smo gradilište na pruzi Greda – Sunja – Novska, gdje su Pružne građevine završile strojno rešetanje na 25 km dugoj dionici od Sunje do Hrvatske Dubice. Provjerili smo i kakvo je stanje s radovima u stajalištu Sesvetska Sopnica, zabilježili povratak teretnoga prijevoza u Istri, ali i ostala zanimljiva događanja i priče željezničarske tematike.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



MEĐUNARODNI DAN SVJESNOSTI O OPASNOSTIMA NA ŽCP-ima

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: Korporativne komunikacije HŽI

HŽ Infrastruktura obilježila je u četvrtak 10. lipnja 2021. na željezničko-pješačkom prijelazu »Sljeme« u Sesvetama 13. Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima ILCAD.

Svrha obilježavanja ILCAD-a, koji je u četvrtak obilježen u više od 50 zemalja svijeta, i edukativno-preventivne akcije »Vlak je uvijek brži«, akcije koju HŽ Infrastruktura tijekom cijele godine provodi već dulje od 20 godina, jest dodatno educirati sudionike u prometu o potrebi poštivanja prometnih pravila i signalizacije prilikom prelaženja preko željezničke pruge.
Tema ovogodišnje kampanje ILCAD, koja se provodi i u Europskoj godini željeznice, bila je distrakcija u prometu, odnosno sve ono što nas ometa, što nam odvlači pozornost u nekoj prometnoj situaciji, u ovome slučaju na željezničko-cestovnim prijelazima odnosno na pješačkome prijelazu preko pruge. To može biti audio (smanjenje mogućnosti osluškivanja prometa), vizualno (promjena percepcije prostora), fizičko (ometanje kretanja u prostoru) i kognitivno ometanje (utjecaj na koncentraciju na promet).

_Kako bi se smanjio broj nesreća, ponajprije je neophodno poštovati prometne znakove i prometnu signalizaciju. Važno je istaknuti to kako su svi željezničko-cestovni prijelazi u Republici Hrvatskoj, njih 1499, osigurani u skladu sa Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava. Za ovogodišnje obilježavanje ILCAD-a HŽ Infrastruktura odabrala je upravo ovaj pješački prijelaz preko pruge jer je ovo najprometniji željeznički koridor. – rekao je prisutnim medijima član Uprave Darko Barišić.

_Svi projekti modernizacije željezničke infrastrukture koje provodi HŽ Infrastruktura obuhvaćaju i radove na željezničko-cestovnim prijelazima, a u tijeku su dva velika projekta usmjerena isključivo na njihovu modernizaciju. Unatoč ulaganjima smatramo da je edukacija svih sudionika u prometu najbolja prevencija nesreća prilikom prelaženja preko pruge. Na primjer, na godinu bilježimo oko 400 lomova branika i polubranika zbog nesavjesnih vozača cestovnih vozila koji se zalijeću u spuštene (polu)branike ili voze tzv. slalom između njih. – dodao je Barišić.



Sudionici akcije »Vlak je uvijek brži«

Prijelaz »Sljeme« osiguran je svjetlosno-zvučnom signalizacijom i mimoilaznim ogradama, prilagođenima sudionicima u prometu, a kakva je situacija na prijelazu najbolje zna šef kolodvora Josip Ćorluka:

_Ovuda prolazi 210 vlakova i to sada dok još vlada korona, a inače ih je prolazilo i više, oko 230, pa možemo reći da je to je jedan od najprometnijih kolodvora. Nažalost, pješaci često nemaju strpljenja jer je prijelaz često aktiviran pa prolaze i kada ne bi trebali. Tada se uvijek može dogoditi nesreća. U zadnje četiri godine imali smo dvije takve situacije i tijekom noći. U jednoj je sudjelovao biciklist, a u drugoj motociklist. Nisu htjeli pričekati da vlak prođe, no, nasreću, sve je završilo bez većih posljedica. Takve će se situacije, nažalost, događati dok se ne napravi denivelacija pruge, odnosno dok se izgradi pothodnik. Nema drugog rješenja za Sesvete koje imaju otprilike 95 tisuća stanovnika, a velik broj stanovnika koristi željeznički prijevoz i prelazi preko pruge.

Osim što su se dijelili promotivni letci i materijali, s pješacima, biciklistima i motoristima, koji su tijekom akcije prelazili preko željezničko-pješačkog prijelaza »Sljeme«, razgovaralo se i upozoravalo ih se na opasnosti koje prijete prilikom neopreznog prelaženja preko pruge ako ne poštuju prometnu signalizaciju, pri nošenju slušalica ili pri hodanju uz prugu. Akcija je provedena u suradnji s Policijskom upravom zagrebačkom.



Darko Barišić u razgovoru za »Željezničar»



Josip Ćorluka u razgovoru za »Željezničar»



Razgovaralo se i s najmlađima





MODERNIZIRANO I U RAD PUŠTENO SEDAM ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIH PRIJELAZA

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Marko Puškarić

U sklopu projekta osiguranja i modernizacije 49 željezničko-cestovnih i jednog pješačkog prijelaza preko pruge na 50 lokacija diljem hrvatske željezničke mreže u redovitu funkciju regulacije prometa pušteno je sedam uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP).

Riječ je o prijelazima »Križovljan«, »Poljanec«, »Strmec«, »Krušljevec« i »Brezje« u Varaždinskoj, te prijelazu »Bračak« u Krapinsko-zagorskoj županiji. Navedeni prijelazi osigurani su svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicima.

Radovi se trenutačno izvode na još 28 željezničko-cestovnih prijelaza, a očekuje se da će prijelazi »Dukovec« i »Horvati« u Krapinsko-zagorskoj županiji, »Jalžabet«, »Vidovec-stajalište« i »Greda« u Varaždinskoj županiji, »Ostrna 1«, »Tedrovec« i »Širinec« u Zagrebačkoj županiji, »Voloder« u Sisačko-moslavačkoj županiji te »Županja 1« i »Županja 2« u Vukovarsko-srijemskoj županiji prvi među njima biti pušteni u rad. Projekt osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza vrijedan je 72,9 milijuna kuna (+ PDV), a radovi i nabava opreme financiraju se u sklopu projekta Svjetske banke »Održive hrvatske želje- znice u Europi«. Također, na pruzi Karlovac – Kamanje – DG u rad je pušten ŽCP Ozalj sufinanciran iz EU fondova.



ŽCP Krušljevec



ŽCP Križovljan



ŽCP Ozalj



ŽCP Brezje

NAPREDAK RADOVA NA REKONSTRUKCIJI PRUGE GREDA – SUNJA – NOVSKA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Velimir Šporčić

U sklopu radova i pripreme projekta na rekonstrukciji pruge M502 Greda – Sunja – Novska u dužini oko 74 kilometra i na usklađenju signalno-sigurnosnih uređaja na dionici Sisak Caprag – Sunja – Novska 25. svibnja 2021. nastavljeni su radovi na dionici Sunja – Hrvatska Dubica.

Izvođač radova Pružne građevine su u manje od mjesec dana završile radove strojnoga rešetanja na cijeloj dionici od Sunje do Hrvatske Dubice, u dužini oko 25 kilometara. Trenutačno su u pripremi radovi na strojnoj zamjeni kolosijeka.

Stručni nadzor nad radovima u nadležnosti je inženjera HŽ Infrastrukture, a voditelj projekta je Velimir Šporčić. Završetak radova na dionici Sunja – Hrvatska Dubica planiran je krajem 2022., a ukupna ugovorena investicija za tu dionicu iznosi 107 milijuna kuna.

Krajem lipnja izvodili su se završni radovi na pružnoj dionici od Grede do Sunje u dužini oko 30 kilometara, a sa završetkom radova maksimalna brzina je na toj dionici podignuta na 140 km/h.

Nakon što budu izvedeni radovi do Hrvatske Dubice, planira se pokrenuti postupak nabave za dionicu do Novske. Po završetku kompletne građevinske obnove te dionice planiraju se radovi na usklađenju signalno-sigurnosnih uređaja na dionici Sisak Caprag – Novska s daljinskom kontrolom iz kolodvora Sisak Caprag.

Nakon što budu završeni svi radovi na rekonstrukciji pruge M502 Greda – Sunja – Novska, očekuje se povećanje opsega putničkog prijevoza, a pruga će biti korištena i kao zamjenska relacija putničkoga i teretnoga željezničkog prijevoza tijekom radova na dionici Dugo Selo – Novska



Strojno rešetanje dionice Sunja – Hrvatska Dubica

RADOVI NA STAJALIŠTU SESVETSKA SOPNICA

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: Avenka Butković

Stajalište Sesvetska Sopnica gradi se u km 433+054 na željezničkoj pruzi za međunarodni promet M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo, točnije na željezničkoj pruzi između Zagreb Glavnog kolodvora i kolodvora Sesvete. Trenutačno se izvode provizoriji kako bi se građevinski radovi na pruzi mogli izvoditi uz istodobni tijek željezničkoga prometa.

Radove izvodi tvrtka Cenoza Promet d.o.o. iz Rijeke u suradnji sa stručnjacima HŽ Infrastrukture iz područja graditeljstva, geodezije, elektrotehnike i strojarstva. Maja Lončar, voditeljica projekta Sesvetska Sopnica, zaposlena u Sektoru za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova pri HŽ Infrastrukturi, dala nam je uvid u dinamiku izvedbe radova.

U razdoblju od 25. do 27. lipnja 2021. izvodili su se radovi na postavljanju drugoga provizorija na željezničkoj pruzi. Što su to provizoriji?

_Provizorij je privremeno rješenje koje omogućuje izvedbu radova na onim mjestima na kojima se izvode građevinski radovi i na kojima istodobno teče željeznički promet. Masa 21-metarskoga provizorija s položenim kolosijekom na njemu iznosi oko 40 tona, masa 14-metarskoga provizorija je oko 22 tone, dok je masa montažnih temelja 18 i pol tona. Provizoriji se montiraju i demontiraju uz pomoć dizalice odgovarajuće nosivosti.

Kako je osmišljen projekt stajališta Sesvetska Sopnica?

_U sklopu projekta bit će sagrađen 160 metara dug otočni peron sa svim propisanim oznakama. Zaštićeni pristup peronu dobit će se izgradnjom novoga pothodnika sa stubištima i dizalima za osobe smanjene pokretljivosti, a na peron će biti postavljeni nadstrešnica duga 60 metara, klupe, piktogrami, koševi te razglas.



Radovi na devijaciji vodoopskrbnoga cjevovoda

Koji su pripremni radovi neophodni prije same gradnje stajališta?

_Prije gradnje stajališta potrebno je izmjestiti postojeće instalacije, na primjer, vodoopskrbni cjevovod, telefonske i željezničke kabele. Potom se radi iskop, hidroizolacija i odvodnja pothodnika i ugrađuju provizoriji na četiri kolosijeka. Pripremni radovi obuhvaćaju zaštitu građevne jame, odvodnje te signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. Planirana je i izgradnja nove kontaktne mreže na ovoj dionici.



Davor Plenković i Maja Lončar

Kako teku radovi?

Prema Ugovoru br. 99/19, rok za završetak radova na stajalištu Sesvetska Sopnica predviđen je do kraja lipnja 2021., no zbog nepredvidivih okolnosti koje su se pojavile tijekom izvedbe pripremnih radova, na primjer, pri izmještanju postojećih instalacija, koje su u znatnoj mjeri usporile tijek radova, izvođač radova Cenoza Promet d.o.o. podnio je zahtjev za produljenjem roka završetka radova do 10. siječnja 2022., što će vrlo vjerojatno biti odobreno.

U kojoj ste trenutačnoj fazi izvedbe radova?

U tijeku je izvedba radova na devijaciji vodoopskrbnoga cjevovoda, koja je preduvjet za nastavak radova na pothodniku i ugradnji preostalih triju provizorija. Zato je lijevi kolosijek pruge M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo bio zatvoren za promet od petka 25. lipnja 2021. u 23.00 sata do ponedjeljka 28. lipnja 2021. u 3.00 sata, a oba kolosijeka pruge M401 Sesvete – Sava u nedjelju 27. lipnja 2021. od 8.00 do 13.00 sati radi radova na ugradnji 21 metara dugog provizorija na lijevome kolosijeku pruge M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo. Radovi na provizoriju iznimno su zahtjevni jer na ostalim kolosijecima željeznički promet redovito teče.

Koji pripremni radovi moraju biti izvedeni prije ugradnje provizorija?

Prije postavljanja i ugradnje provizorija potrebno je izvesti radove na izmještanju kontaktne mreže kako se ona tijekom zabijanja pilota ne bi oštetila. Nakon toga demontirat će se kolosijek. Na lijevi kolosijek bit će dovezeni bageri, a potom će ispod temelja i IPN profila biti zabijeno predviđenih 16 pilota.

Kako izgleda postavljanje provizorija?

Tek kada pripremni radovi budu u cijelosti dovršeni, počinje montaža dvaju temelja provizorija. Prije nego počnu radovi, na lijevi kolosijek pruge M102 ugrađuju se *mathe* sprave kako bi se spriječilo uzdužno pomicanje kolosijeka. Poslije toga temelji se na predviđeno mjesto ugradnje na lijevome kolosijeku pruge M102 prebacuju dizalicom preko dvaju kolosijeka. Provizorij se prebacuje i postavlja na temelje u dva dijela, a potom se ugrađuje kamen tucanik. Po završetku radova izvodi se probno opterećenje na provizoriju.

Za postavljanje i ugradnju provizorija uistinu su potrebni velika stručnost, iskustvo i koncentracija pri samoj izvedbi. Jeste li se malo pribojavali ishoda?

Naravno, uvijek postoji mogućnost da se pri tomu nešto neplanirano dogodi. Pri postavljanju provizorija mora se posebno paziti da se ne ošteti kontaktna mreža, pa je za nas svako postavljanje provizorija uvijek novi izazov i uspjeh, ako se sve dobro posloži.



Postavljanje i ugradnja provizorija na pruzi

RIJEČKOMU KOLODVORU POLAKO SE VRAĆA IZVORNI SJAJ

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ružica Stanić

U lipnju smo posjetili kolodvor Rijeka i pogledali kako napreduju radovi na rekonstrukciji kolodvorske zgrade.

Već više od godinu dana zgradu riječkog željezničkog kolodvora skriva skela. Pod njom se izvode vrlo složeni radovi obnove kojima je cilj kolodvorskoj zgradi vratiti sjaj koji je imala kad je izgrađena, krajem 19. stoljeća.

Radovi su vrijedni 15,8 milijuna kuna (bez PDV-a), a izvode ih Hedom d.o.o. i Spektar gradnja d.o.o. te Terracotta d.o.o., koja izvodi konzervatorske radove. Rekonstrukcija obuhvaća sanaciju pročelja zgrade, sanaciju prostora za prijam i otpremu putnika, sanaciju službenih prostora prometnog osoblja te sanaciju sanitarnog čvora za putnike i klimatizaciju zgrade.



Kolodvor Rijeka

Šef kolodvora Goran Jurkić proveo nas je kroz kolodvor i pokazao radove u različitim fazama. Trenutačno se uređuju službene prostorije prometnog osoblja, koje su vrlo lijepo obnovljene. U tijeku su radovi ugradnje klimatizacije kao i sanacija sanitarnog čvora. Za to je vrijeme prometno osoblje smješteno u komercijalne prostore kolodvorske zgrade koji nisu obuhvaćeni obnovom.

Na pročelju kolodvorske zgrade u tijeku je nanošenje završnih slojeva žbuke i izrada profilacije na fasadi prema uputama konzervatorskog nadzora. Gotovo sva vanjska stolarija (tipski prozori i vrata sjevernog i južnog pročelja) izrađena je, oličena i ug-



Prvi peron



Pomoćnik šefa kolodvora Gabrijel Knežević (lijevo) i šef kolodvora Goran Jurkić (desno)



Restaurirani ukrasni elementi



Restaurirani ukrasni elementi



Izvorne niše otkrivene u vestibulu



Obnovljeni prometni ured



Vestibul

rađena, a u tijeku je i izrada preostale stolarije prema prethodno izrađenim uzorcima koje je odobrio nadležni konzervatorski odjel. Usporedno s time izvode se i restauratorski radovi na elementima pročelja, što je prilično dugotrajan i opsežan posao.

Tijekom sanacije prostora za prijam i otpremu putnika u vestibulu je pronađena izvorna zidna plastika i oslici na zidovima pa su daljnji radovi u tom dijelu kolodvorske zgrade zaustavljeni dok se ne izradi projekt unutrašnjeg uređenja prema zahtjevu konzervatora. Stoga je pokrenut postupak javne nabave za izradu projekta. Osim toga, tijekom izvođenja radova ustanovljena je neispravnost sustava za zaštitu zgrade od munja, te je izrađena projektna dokumentacija i pokrenut postupak javne nabave za izvođenje novoga sustava. Sve će to, kao i pandemija koronavirusa, oduljiti cjelokupnu obnovu zgrade kolodvora Rijeka u odnosu na planiranu dinamiku.

KOLODVOR SUNJA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

Željeznički kolodvor Sunja nalazi se na pruzi Zagreb Glavni kolodvor – Sisak – Novska i rasporedni je kolodvor za prugu Sunja – Volinja – državna granica s BiH. Prema povijesnim artefaktima, Općina Sunja jest prostor burne prošlosti, ratova, trgovačkih puteva, a razvijala se, kao i obližnji Sisak, na razmeđi puteva, kultura i država. Davne 1881. kroz Sunju je uspostavljen željeznički promet koji je utjecao na razvoj trgovine i obrta, a Sunja se u to vrijeme formirala kao manji administrativni i upravni grad.

U željezničkome kolodvoru Sunja, koji je sagrađen nakon Domovinskoga rata, domaćin nam je bio šef kolodvora Josip Sučić. U smjeni smo zatekli prometnika Darka Vurdelju i na zamjeni blagajnice Željke Kušan blagajnicu iz Sisak Capraga Jasnu Išek, bivšu kolegicu stjuardesu.

_Sunja je u ratu bila gotovo potpuno razrušena; obranjena je, ali uništena. Tako je i naša kolodvorska zgrada srušena u Domovinskome ratu. Godine 1999. sagrađena je ova nova zgrada, a useljena je 5. svibnja 2011. – rekao je šef kolodvora.

Na komentar da je unatoč gužvi na terasi café-bara koji je u najmu kolodvor uredan, šef Sučić rekao je to da operativa kolodvora nema nikakvih problema s gostima lokala:

_Vidite da je terasa puna gostiju, a danas je ponovno počeo i poznati sajam u Sunji. Trenutačno je prostor na katu kolodvorske zgrade prazan, dok café-bar u prizemlju uspješno posluje. Osoblje kolodvora zaista nema nikakvih poteškoća s gostima lokala, a ni oni ne ometaju rad u kolodvoru, niti utječu na urednost kolodvorskoga prostora.

Josip Sučić je na radnome mjestu šefa kolodvora Sunja od 2011.:
_Nakon što sam završio školu, radio sam



Željka Mirčić i Josip Sučić



Darko Vurdelja

na radnome mjestu prometnika vlakova u Hrastovcu i Blinjskom Kutu, a na zamjene sam išao raditi u Majur, Sunju i Sisak Caprag. Više-manje klasični željezničarski život vodio sam sve do 1991. kada je počeo rat. Po završetku rata vratio sam se na željeznicu i počeo raditi u kolodvoru Sisak kao prometnik vlakova. Povremeno sam išao na zamjene u kolodvor Greda. Godine 1996. raspoređen sam na radno mjesto prometnoga istražitelja i povremeno radio kao školski instruktor u kolodvoru Sisak. Godine 1997. bio sam postavljen na radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora Sisak, gdje sam radio do 2011., kada sam došao ovdje.

Kolodvor Sunja bio je do rata vrlo prometno križanje željezničkih koridora, s velikim opsegom prometa i teretnih i putničkih vlakova. Kao stjuardesa poslovnoga vlaka Marjan-expressa godinama sam dva puta na tjedan prolazila kroz Sunju. Kada bih na povratku iz Splita ugledala vodotoranj u kolodvoru, već se računalo kao da smo u Zagrebu. Tako je bilo sve do 27. srpnja 1991. kada smo s Marjan-expressom *zapeli* u Bihaću. Vidjeli smo veliki plamen iz smjera Sunje, a bilo nam je rečeno da je u tijeku napad na Sunju i Komarevo. To je bio posljednji Marjan-express, a putnici i željezničko osoblje vratili su se u Zagreb nakon dva dana preko Bosne i bez vlaka.

_Taj sam napad dočekao u Komarevu. U Domovinski rat otišao sam 24. svibnja 1991., i to prvo kao pripadnik rezervnoga sastava policije, potom ZNG-a, 57. samostalnog bataljuna »Marijan Celjak« i na kraju kao pripadnik 12. domobranske pukovnije Sunja. Rat sam proveo u Komarevu, gdje sam živio i gdje živim i danas. Dana 10. studenoga 1993. ranjen sam hitcem iz snajpera u glavu i nekom srećom preživio. – prisjetio se šef kolodvora svojih ratnih nedaća.

U željezničkome kolodvoru Sunja raspoređeno je sedam prometnika vlakova, među kojima su tri prometnice, osam skretničara, jedan ložač centralnoga grijanja, putnička blagajnica i šef kolodvora. Području kolodvora Sunja pripada i podređeni kolodvor Hrvatska Dubica, u kojemu su raspoređena četiri prometnika vlakova, među kojima je jedna prometnica, i jedan skretničar. Području kolodvora pripadaju i nezaposjednuti kolodvori Staza, Šaš i Živaja te stajališta Brđani Krajiški, Hrastovac, Papići, Cerovljani i Višnjica.

_Radni dan nikako nije monoton; stalno se nešto događa. – napomenuo je šef kolodvora i nastavio:
_Na primjer, dana 25. svibnja počeo je remont pruge na dionici Sunja – Hrvatska Dubica. Uključeni smo u prometni dio za potrebe funkcioniranja kolodvora i prometa. Pored redovitih obaveza te radova u kolodvorskome prostoru dogode se i izvanredni događaji, čije neurednosti treba otkloniti što žurnije. U veljači ove godine zbog snježnih su se oborina grane drveća nagnule nad pružni pojas na dijelu pruge Sunja – Hrvatska Dubica. Drugi izvanredni događaj dogodio se u samome kolodvoru Sunja. Skretničar Mario Grgić prilikom odlaska po vlak br. 5002 primijetio je na vrijeme da je na skretnici broj 3 puknula desna tračnica. Oba smo događaja uspješno riješili te smo uspostavili tijek prometa i osigurali njegovu sigurnost u najkraćem mogućem roku. Policija i mi željezničari na ovome području povremeno uočimo skupine migranata koje pokušavaju ili pješke ili vlakom prijeći granicu i ući u Hrvatsku. Vrlo dobro surađujemo s Policijskom postajom Sunja tako da i te probleme za sada uspješno rješavamo. S obzirom na to da smo uz granicu, svi trebamo biti dodatno oprezni.

Na pitanja kako provodi vrijeme nakon radnoga vremena i koliko mu ostane vremena za hobije i obitelj, šef kolodvora odgovorio je da je sve u dobroj organizaciji i potpori obitelji:

_Imam četvero djece te suprugu i oni mi pomažu u obavljanju brojnih obveza nakon radnoga vremena. Svakoga dana putujem osobnim vozilom iz Komareva u Sunju i Hrvatsku Dubicu. Mi vam u ovome kraju volimo konje, poznati smo i po manifestaciji posavskih konja. Trenutačno imam 12 grla. Pored njih uzgajam golubove sisačke prevrtače i pismonoše te nekoliko vrsta papagaja (nimfe, tigrice, kozice) i nekoliko vrsta egzota (gould amadine, srebrnokljune zebe, australijske zebe, japanski galebići i dijamantni golubići). Volim lov i uzgajam lovačke pse (slovačke kopove) s kojima lovim divlje svinje. Trenutačno ih imam čak osam, a za lov na pernatu divljač imam pointera i setera.



Jasna Išek

PROJEKT RIJEKA BRAJDICA ZAVRŠNO PREDSTAVLJEN CINEA-i

Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

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

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: arhiva HŽI-a

U četvrtak 17. lipnja 2021. projekt Rijeka Brajdica završno je prezentiran Europskoj izvršnoj agenciji za klimu, infrastrukturu i okoliš (CINEA).

Zbog epidemiološke situacije predstavnici CINEA-e nisu došli na obilazak lokacije, nego je održana videokonferencija na kojoj su sudjelovali predstavnici partnera na projektu, HŽ Infrastrukture i Lučke uprave Rijeka (LUR), te Susana Forjan iz CINEA-e. Prezentaciju Projekta, službenog naziva „Razvoj multimodalne platforme u Luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata (POR2CORE-AG-CT)“, održao je Vojko Kocijan iz LUR-a kao predstavnik koordinatora projekta. Budući da je riječ o partnerskom projektu, HŽ Infrastruktura ima svojstvo korisnika, a na sastanku su je predstavljali voditelj projekta Marko Kukić i direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova Mirko Franović.

Prezentacija je obuhvatila cijelu povijest projekta, od procesa javne nabave do završnog izvještaja. Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava potpisan u studenom 2015. godine. Ukupna vrijednost projekta iznosila je 35,6 milijuna eura, pri čemu udio je HŽ Infrastrukture 26 milijuna eura, a projekt je sufinanciran iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Maksimalna stopa sufinanciranja iz CEF-a iznosi 85 posto ukupne vrijednosti projekta, odnosno 30,26 milijuna eura.
Radovi na rekonstrukciji i proširenju kapaciteta teretnoga željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica započeli su 30. svibnja 2018., a unatoč pandemiji koronavirusa završeni su u studenom 2020. Izvodila ih je zajednica ponuditelja Kolektor Koling d.o.o. i Euro-Asfalt d.o.o. dok je nadzor nad radovima izvela zajednica ponuditelja Investinženjering d.o.o. i Institut IGH d.d. Na gradilištu je bilo angažirano oko 130 radnika i 30 strojeva.
Po završetku radova uslijedila je dugotrajna procedura ishođenja svih potrebnih dozvola kao i odobrenje za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava koje izdaje Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Sada su sve dozvole dobivene, projekt je završen, a preostale su samo još završne administrativne radnje vezane uz korištenje europskih sredstava.



Završni sastanak HŽI-a, LUR-a i CINEA-e



Rijeka Brajdica



Rijeka Brajdica

U sklopu projekta rekonstruirani su gornji i donji pružni ustroj na osam kolosijeka, zamijenjena je kolodvorska rasvjeta, rekonstruirana kontaktna mreža, a sagrađen je i novi objekt za smještaj signalno-sigurnosnog i telekomunikacijskog uređaja te objekt za smještaj dizelskog agregata. Na području Lučke uprave Rijeka sagrađena su četiri nova kolosijeka u betonu, nove kranske staze za dizalice, parkiralište te odvodnja i separator za oborinske vode.

Najsloženiji radovi bili su oni na željezničkom tunelu Sušak, koji povezuje luku odnosno kolodvor Brajdica sa Sušak-Pećinama. Naime, tunel dug 1838 metara izgrađen je davne 1900. godine i s razine mora ima uspon od 21 ‰. U sklopu projekta na tunelu je izgrađena portalna građevina i tunel je proširen u duljini 400 metara te je u njemu izgrađen izvlačni kolosijek (izvlačnjak), čime je omogućena manipulacija kontejnerskim željezničkim kompozicijama bez prekidanja redovitog prometa vlakova. Radovi su bili vrlo složeni zbog toga što se iznad njega nalaze škola i naselje, zbog konfiguracije terena te jer je vrlo rijedak slučaj da se postojeća cijev tunela proširuje za dodatni kolosijek. Kako bi se olakšalo manevriranje vagona, izvlačnjak je izgrađen ispod razine postojećeg kolosijeka. U tunelu se istodobno izvodilo nekoliko vrsta radova, zbog kojih je bilo potrebno preusmjeriti ulicu Šetalište XIII. divizije, ispod koje prolazi tunel. Štoviše, zbog radova na projektu sav je željeznički promet s terminala Brajdica morao biti preusmjeren kroz središte grada Rijeke prugom L212, pa je od početka kolovoza 2018. godine do 24. rujna 2020. na snazi bila posebna regulacija prometa u središtu Rijeke, odnosno Ulicom Ivana Zajca i Riva. Međutim, Grad Rijeka pružio je punu podršku projektu te je s HŽ Infrastrukturom i LUR-om sklopio Sporazum o suradnji kojim se između ostaloga nastoji osigurati provođenje radova uz što manje utjecaja koji bi ometali život lokalne zajednice, odnosno građana Rijeke.

Na završnom sastanku komentirani su i izazovi s kojima su se HŽ Infrastruktura i LUR susreli tijekom provedbe projekta. Uz spomenuto preusmjeravanje željezničkog prometa kroz grad, na samom početku projekta bilo je potrebno riješiti složena imovinskopravna pitanja. Također, kao što je slučaj i s drugim projektima sufinanciranim iz europskih fondova, javna nabava bila je odužena zbog žalbi te je trajala više od godinu dana.

Međutim svi su izazovi prevladani, a Rijeka je, kao najvažnija hrvatska luka, dobila modernizirani teretni kolodvor s povećanim ukrcajnim i iskrcajnim kapacitetom. Uz to je omogućen veći kapacitet odvoza i dovoza željezničkoga kontejnerskog tereta te znatnije preusmjeravanje teretnog prijevoza na željeznicu, što ima pozitivne utjecaje na okoliš. Naime, prije radova na projektu samo se oko 25 do 30 posto tereta pretovarenog u luci Rijeka otpremalo željeznicom, dok se između 70 i 75 posto tereta prevozilo cestovnim pravcima. Dovršetkom projekta obnove i proširenja kolodvora Rijeka Brajdica udio tereta prevezenog željeznicom trebao bi se povećati na 50 do 60 posto, što će rasteretiti i cestovni promet u okolici luke.

_Zadovoljan sam provedbom projekta, koji je u ovim izazovnim vremenima uspješno priveden kraju. Iako po iznosu od 35,6 milijuna eura projekt Rijeka Brajdica ne privlači toliko pozornosti kao neki naši projekti koji su vrijedni milijarde kuna, ovo je izuzetno važan projekt sa znatnim koristima za prijevoz tereta željeznicom. U projektu je sudjelovao velik broj dionika, od partnera Lučke uprave Rijeka, preko izvođača radova, nadzora, upravljanja projektom, koncesionara Jadranska vrata d.d. (AGCT), Grada Rijeke i drugih. Projekt se izvodio u gradu koji je i turistička destinacija te je bilo potrebno dobro surađivati sa svim dionicima i omogućiti svakomu funkcioniranje njegovih aktivnosti, što smo i uspjeli. – rekao je voditelj projekta Marko Kukić.

POSLJEDICE POTRESA NA ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I OBJEKTIMA

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: Avenka Butković, Boris Šimundić

Razorni potresi koji su pogodili Zagreb 22. ožujka 2020. te Sisak, Petrinju i Glinu 29. prosinca 2020. ostavili su trag na željezničkoj infrastrukturi i objektima.

Oporavak od posljedica potresa u Zagrebačkoj, Sisačko-moslavačkoj, Karlovačkoj, Krapinsko-zagorskoj županiji te gradu Zagrebu ne bi bio moguć bez financijske potpore i stručne suradnje europskih, nacionalnih i lokalnih institucija.

U skladu s pravilima Europske unije i metodologijom Svjetske banke procijenjena ukupna izravna šteta u Hrvatskoj iznosi pet i pol milijardi eura, što je 10,2 posto bruto nacionalnog dohotka Republike Hrvatske. Budući da šteta prelazi visinu minimalne vrijednosti izravne štete, odnosno 0,6 posto bruto nacionalnog dohotka, Vlada Republike Hrvatske proglasila je u tim županijama elementarnu nepogodu velikih razmjera te uputila Fondu solidarnosti Europske unije zahtjev za dotacijom u iznosu od 319,19 milijuna eura.
Nakon potresa u 2020. Europska komisija dala je Vladi Republike Hrvatske punu potporu vezanu uz oporavak razorenih područja u obliku financijske i stručne pomoći. Europski parlament donio je 21. siječnja 2021. Rezoluciju o ublažavanju posljedica potresa u Hrvatskoj, kojom se Europska komisija poziva da u sinergiji s Vladom Republike Hrvatske osmisli brz i djelotvoran način raspodjele financijskih potpora iz Fonda solidarnosti Europske unije te Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda za sprečavanje rizika od katastrofa, otpornost, energiju i seizmičku prilagodbu na potresom pogođenim područjima, kako bi se što je moguće žurnije omogućio oporavak pogođenih područja.
Svjetska banka je primjenom RDNA metodologije (*Rapid Damage Needs Assessment*), odnosno metodologije za brzu procjenu štete, prikupila podatke o nastaloj šteti u prometu i na nekretninama radi pripreme



Zgrada vlakopratnje HŽPP-a



Zgrada vlakopratnje HŽPP-a

RDNA izvješća. U sektoru prometa i telekomunikacija podatke o procjeni štete prikupila je u suradnji s ministarstvima, radnim skupinama i partnerima, a u sektoru nekretnina u suradnji s Građevinskim fakultetom.
Procijenjena šteta u željezničkome sektoru u iznosu od 145,21 milijun kuna odnosi se na cjelokupnu željezničku infrastrukturu i nekretnine, posebno na željezničke zgrade i kolodvore u vlasništvu HŽ Infrastrukture te na nekretnine u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga.

Na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja HŽ Infrastruktura procijenjena šteta iznosi 35,59 milijuna kuna, a na nekretninama, željezničkim zgradama i kolodvorima, koje su u vlasništvu ili kojima upravlja HŽ Infrastruktura šteta iznosi 101,63 milijuna kuna.

Procijenjena šteta na nekretninama u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza iznosi 2,56 milijuna kuna, a na nekretninama u vlasništvu HŽ Carga 2,13 milijuna kuna, no svakako se mora istaknuti i izmakla dobit od putničkoga prijevoza u iznosu od tri milijuna kuna. U teretnome prijevozu troškovi su bili veći za 0,30 milijuna kuna.
Zaposlenici HŽ Infrastrukture u Sisačko-moslavačkoj županiji su nakon potresa obavili brz pregled pruge i pružnih građevina, a vanjski stručnjaci izvanredni stručni pregled desetak mostova. Nakon pregleda pruge dionica Sisak – Sisak Caprag puštena je u promet 20. veljače 2021. uz uvjet da se preko mostova Kupa Sisak i Kukuljevićevo ne vozi brzinom većom od 20 km/h bez kočenja. Privremena sanacija mosta Kupa Sisak dovršena je 17. travnja 2021. te je dogovorena izrada tehničke dokumentacije za njegovu trajnu sanaciju. Zbog opasnosti od urušavanja zgrade željezničkoga kolodvora u Sisku sagrađen je privremeni pješački prijelaz, a kontaktna mreža i elektroenergetska postojenja popravljeni su i pušteni u rad.
Sve predviđene radove, na primjer, izvanredne vizualne preglede mostova, stručne nadzore nad privremenom sanacijom mosta Kupa Sisak, glavne preglede i sanaci-



Upravna zgrada HŽ Infrastrukture



Upravna zgrada HŽ Infrastrukture



Kolodvor Sisak

je mostova, izradu glavnoga projekta, radove te stručne i projektantske nadzore nad trajnom sanacijom mosta Kupa Sisak zajednički će izvoditi stručnjaci iz područja graditeljstva, elektrotehnike, strojarstva i geodezije. Procijenjena vrijednost radova je 35.593.769,26 kuna.

U privremenu sanaciju uništenih odnosno oštećenih nekretnina koje su u vlasništvu HŽ Infrastrukture ili kojima upravlja HŽ Infrastruktura u gradu Zagrebu do 1. svibnja 2021. uložene su 54.393 kune, u Sisačko-moslavačkoj županiji 135.483 kune, a u Krapinsko-zagorskoj županiji 19.680 kuna. Ti podaci svjedoče o vrlo sporoj obnovi željezničkih nekretnina koje su oštećene u razornome potresu u 2020. Razlozi su višeznačni: neriješeni imovinskopravni odnosi, nepotpuna projektna dokumentacija i nedostatna financijska sredstva.

HŽ Putnički prijevoz omogućio je u razdoblju od 30. prosinca 2020. do 28. veljače 2021. besplatan prijevoz članovima Crvenog križa, Hrvatske gorske službe spašavanja, Stožera civilne zaštite te svih ostalih službi koje su sudjelovale u pružanju pomoći i sanaciji šteta na tome području. Samo na osnovi besplatnoga prijevoza HŽ Putničkome prijevozu izmakla je dobit u iznosu od tri milijuna kuna od prodaje prijevoznih karata. Željeznički prijevoz ponovno je uspostavljen 30. prosinca 2020. otvaranjem pruge na dionicama Sisak – Novska i Sunja – Volinja. Most Kupa Sisak ponovno je otvoren za promet 21. veljače 2021. te je željeznički prijevoz uspostavljen i na dionici Sisak – Sisak Caprag.

Vučna i vučena vozila HŽ Putničkog prijevoza nisu pretpjela znatnija oštećenja u potresu, ali je zato najviše oštećeno konačište Sisak u Sisku, a u Zagrebu upravna zgrada HŽ Putničkog prijevoza u Strojarskoj ulici i zgrada vlakopratnje u Ulici Grgura Ninskoga. Procijenjena vrijednost šteta na nekretninama HŽ Putničkog prijevoza iznosi 2.555.000 kuna.

HŽ Cargo imao je znatna oštećenja na objektima, čija je procijenjena vrijednost 2.130.000 kuna, i u teretnome prijevozu zbog oštećenja mosta Kupa Sisak, koja je procijenjena na 320.000 kuna. Štete na objektima odnose se na robno skladište i radionicu u Sisku, na robno skladište u Sisak Caprag te na halu depoa za električne i dizelske lokomotive u Ranžirnome kolodvoru u Zagrebu.



Kolodvor Sisak

IZAZOVI EUROPSKOG ZELENOG PLANA ZA UPRAVITELJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: HŽI



Marko Z. Žubrinić

Putem videokonferencije 24. lipnja održan je 17. plenarni sastanak PRIME-a, Platforme upravitelja željezničke infrastrukture u Europi. Glavni ciljevi PRIME-a su nadgledanje i *benchmarking* postignuća željezničkih infrastruktura, razmjena iskustava i dobrih praksi te razvijanje suradnje među upraviteljima infrastrukture u Europi. Na tome je sastanku kao predstavnik hrvatskoga upravitelja željezničke infrastrukture sudjelovao i član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubrinić.

Kristian Schmidt, direktor za kopneni prijevoz u Glavnoj upravi za mobilnost i promet pri Europskoj komisiji, predstavio je preporuku Europske komisije o pristojbama za rezervaciju (čl. 36 Direktive 2012/34/EU) u slučaju nastupa više sile, što je inače vrlo aktualna tema od početka pandemije zbog njezina poznatog utjecaja i na željeznički promet. O tome se prije predstavljanja preporuke raspravljalo i na PRIME-ovoj podskupini za naknade i unutar Europske komisije. Cilj detaljno razrađene preporuke jest postići poštivanje obveza te transparentnost i nediskriminaciju upravitelja infrastrukture.

Potom se govorilo o glavnim izazovima koji čekaju upravitelje infrastrukture u pogledu instrumenata ključnih za razvoj željezničkoga prometa, a to su, među ostalim, naknade za pristup infrastrukturi, financiranje, ulaganja, ali i zagušenost željezničke infrastrukture. Rasprava je bila temeljena i na podacima koje je prezentirao tim Alana Quineta iz SNCF Réseaua, a čija je glavna tema bila financijska održivost upravitelja infrastrukture. U prezentaciji je zaključeno to kako su razlike među državama vrlo velike, no da se ne zamjećuje da bi razlike u visini pristojbi bile prepreka za interoperabilnost.

Također su prikazani rezultati dubinske analize naplate usluga i financiranja upravitelja infrastrukture koju je izradila podskupina za KPI-je i *benchmarking* uz tehničku pomoć konzultantske kuće *Civity Management Consultants*. Dubinska analiza provedena je u suradnji s podskupina-



Sudionici Izvješća o ključnim pokazateljima uspješnosti PRIME-a Članovi PRIME-a

ma PRIME-a za ključne pokazatelje uspješnosti (KPI-jem), financije i naplatu, a njezin je cilj bio steći bolji uvid u različite modele naplate i financiranja te utvrditi moguće najbolje prakse i nedostatke u pravnome okviru. Njome je bilo obuhvaćeno razdoblje od 2012. do 2019., odnosno razdoblje prije pojave Covida-19, a istraživanjem je bila obuhvaćena i HŽ Infrastruktura. Analiza je pokazala da je željeznica učinila određene pomake u ostvarenju Europskog zelenog plana:

- Većina upravitelja infrastrukturom povećala je sigurnosne performanse proteklih godina, a sigurnost je jedan od važnih čimbenika kod odabira načina prijevoza.

- Smanjen je udio vlakova s dizelskom vučom, što pokazuje da željeznica čini korake prema tome da postane što zelenijom. Naime, više od 80 posto vlak-kilometara upravitelja infrastrukture ostvareno je na električni pogon.

Unatoč tomu svakako je potreban ozbiljan poticaj i povećanje kompetitivnosti željeznice uz veći razvoj intermodalnosti. Naime, da bi se postigao strateški cilj Europske komisije – klimatska neutralnost, odnosno 90-postotno smanjenje emisije stakleničkih plinova u prometu, do 2050. neophodno je udvostručiti opseg teretnoga prijevoza željeznicom, odnosno do 2030. neophodno je dovesti do rasta udjela željezničkog prometa i za 50 posto povećati opseg prijevoza dobara željeznicom.

Nakon toga održana je rasprava koju su moderirali članovi tima za podršku PRIME-a, a u kojoj su sudjelovali predstavnici ProRaila, Talijanskih željeznica, Trafikverketa i SZCZ-a, a teme su bile uloga naplate pristojba za infrastrukturu u financiranju željezničke infrastrukture, način uvođenja nove tehnologije (npr. implementacija ERTMS-a), podržava li aktualni plan naplate konkurentnost željeznice u odnosu na druge modalitete i koje bi pristojbe mogle poboljšati navedeno, kako se naknade mogu koristiti za poticanje učinkovite upotrebe kapaciteta, kako podržati razvoj daljinskih/međunarodnih putničkih usluga te kako bi sudionici ocijenili učinkovitost pristojbi za pristup infrastrukturi u odnosu na druge instrumente (zagušenost i kapacitet, uska grla i drugo).

Pred kraj videokonferencije prikazani su rezultati rada PRIME-a i aktivnosti njegovih podskupina te plan rada toga tijela za 2021. Kada je bila riječ o prioritetima rada u 2021., raspravom su dominirali epidemija bolesti COVID-19, njezine praktične implikacije i gospodarski učinci na željeznički sektor i mjere gospodarskoga rasterećenja, uključujući prilagodbe za praćenje naknada za pristup, a rad na tim temama i dalje će biti ključan. Kao što je poznato, Europska komisija je 2021. proglasila Europskom godina željeznice kako bi se podržalo postizanje ciljeva Europskog zelenog plana u prometu. Europska godina željeznice obilježava se diljem Europe nizom događanja, kampanja i inicijativa čija je svrha promoviranje željeznice kao održivoga, inovativnoga i sigurnoga načina prijevoza.

MLADA INŽENJERKA PRUŽNIH GRAĐEVINA NA SISAČKOME PODRUČJU

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Proljeće i ljeto doba su godine kada se intenziviraju građevinski radovi, napose u području niskogradnje u koju spada izgradnja i održavanje pružnih dionica.

Hrvatska željeznička mreža godinama je bila zapostavljena u odnosu na cestovnu mrežu, što zbog ratnih razaranja što zbog prioritetne gradnje cestovnih prometnica, no prioriteti su se promijenili. Glavnina cestovnih pravaca prema jugu i istoku države završena je, a željeznica je dočekala svoj red. Danas svjedočimo tomu da se gotovo svugdje gdje se prostiru pruge ponešto događa: ili se grade novi kolosijeci ili se rekonstruira postojeća mreža. To su veliki i važni poslovi za koje je potrebno vrijeme.

Proteklih dana obišli smo radove na dionici između Sisak Capraga i Sunje kako bismo svjedočili krajnje ozbiljnim radovima na objektima koji će godinama odolijevati vremenu i nepogodama. Još jedan od važnih razloga za obilazak gradilišta na kojima su radovi na cjelovitoj rekonstrukciji dvaju velikih propusta ispod željezničke pruge pri kraju bio je razgovor s mladom inženjerkom Anamarijom Brlić, koja se sa svojih nepunih 25 godina uhvatila u koštac s terenskim radom te zamijenila rad u uredu rukovođenjem gradilištem i radnom skupinom.

Prvi dio razgovora s Brlić obavili smo u Međimurskoj ulici u Zagrebu, na adresi na kojoj je registrirana tvrtka, planirajući da ćemo ubrzo svratiti do gradilišta na željezničkoj pruzi prema Sunji i završiti naš novinarski posao. Međutim, pogledi i razgovor o struci kao i o tome što se radi i koje su faze radova u tijeku pokazali su nam da se pred nama nalazi osoba koja donosi odluke, planira i upravlja procesima, ali ima i jako izraženu odgovornost prema vrijednostima zadaće koja se nalazi pred njom.



Anamarija Brlić

Četiri godine koje sam do sada provela u Pružnim građevinama brzo su prošle zbog dinamike posla i događanja. Svaki dan je drugačiji kao i obveze, a posla ima, što me uvijek raduje. Završila sam srednju tehničku školu građevinskoga smjera i potom tri godine tehničkoga veleučilišta – smjer niskogradnje. Niskogradnju, u koju spada izgradnja željezničkih pruga i objekata uz pružne dionice, nisam odabrala slučajno jer su moji roditelji zaposleni na željeznici. To je sigurno ljubav koja se gradi u obitelji, no sve drugo jest učenje bez kojega nema napretka. Naravno da sam neko vrijeme provela u uredu ulazeći u specifičnosti struke uz svestranu podršku mentora ing. Salopeka. Od upisa na građevinski studij željela sam se okušati na terenu, i to u svim uvjetima koje taj posao nosi sa sobom. Nema dobrog inženjera bez terenskoga rada jer sve ono što se nalazi u projektnoj dokumentaciji događa se na terenu, a vrlo brzo uočavaju se vrijednosti ili nedostaci planiranja. Želja za terenom mi se ispunila, i to prije nepune dvije i pol godine kada sam preuzela i vođenje radne skupine. Svejedno mi je gdje ćemo sutra raditi. Tamo gdje nas odluke o poslu odvedu; možda u Ogulinu, Slavonskome Brodu ili Vinkovcima. Vođenje gradilište jest posao koji se uči cijeli život. Sama biram radnu ekipu i vodim brigu o svemu jer o mojim odlukama ovisi dinamika posla.

Početak posla na gradilištu donio mi je i neke dvojbe, ponajprije kako će me prihvatiti zaposlenici koji su specijalisti u svojemu poslu i o željeznici znaju puno. Ta moja dvojba pokazala se potpuno nepotrebnom jer sam došla u izvrsnu radnu sredinu vrijednih zaposlenika Poslovnog područja Betonskih i čeličnih konstrukcija u sklopu Pružnih građevina.

Dvije i pol godine sam šef gradilišta, a uskoro očekujem mogućnost polaganja stručnoga ispita za ovlaštenoga inženjera. Uz posao nastavila sam se školovati kako bih u struci dosegla određenu razinu. Za sada sam na dobrome putu koji nije jednosta-

van, ali omogućuje usavršavanje u struci i bolji život. – rekla nam je u prvome dijelu razgovora Anamarija Brlić.

Kakav bi to tekst bio da nismo obišli gradilište. Vrijeme nas je poslužilo. U jutarnjim satima krenuli smo iz Siska prema petnaestak kilometara udaljenome gradilištu na kojemu se završavalo betoniranje upornih zidova na propustu. Prilaz kolskim putem prema pruzi i uvijek ista slika makadama popraćena rečenicama kako prema željezničkim kolosijecima ne vode nikakve ceste. To nam je odavno poznato kao i pješačenje do gradilišta, što po tračnicama što uz tračnice.
Na gradilištu su radnici radili na pripremi dolaska vlaka s niskopodnim specijalnim vagonom namijenjenim za transport kamiona miksera u kojemu se nalazi oko 8 m³ betona. Propust je visok i širok, iako se ta građevinska cjelina ne može vidjeti iz vlaka pa ni s gornjega dijela pruge.
Područje kroz koje se proteže željeznička pruga prema Kostajnici pošumljeno je, ali i ispresijecano vododerinama koje prilikom jakih kiša poplave.
Gradilište s propustima na kilometarskim položajima 358 i 357 uređeno je. Grubi iskopi zemlje i pijeska davno su napravljeni, novi su temelji iskopani, a armaturna mreža postavljena između ploha uskoro je trebala postati čvrst oslonac za prihvat svježega betona.
U našoj pratnji uz inženjerku Brlić bio je i doajen Marko Brekalo, voditelj radova na dionici od Siska Caprag do Sunje, koji na željeznici radi dulje od četrdeset godina.

_Radovi su pri kraju i sve teče prema planu, no ponekad nas u poslu prekidaju prolasci vlakova jer su nam tzv. zatvori pruge kratki. Tako mora biti. U tome kratkom vremenu koje nam je na raspolaganju moramo dopremiti materijal koji se ugrađuje u propust, alat i strojeve. Mjesto na kojemu se nalazimo nema mogućnosti prilaza drugim putem pa se sve doprema vlakom.



S lijeva na desno: Marko Brekalo, Željko Pavković, Anamarija Brlić, Anđelko Nujić, Paško Blažević, Mario Šemnički

– rekao nam je voditelj Brekalo.

Razgovor smo nastavili s poslovođom Mariom Šemničkim, koji nam je skrenuo pozornost na dobru podršku tvrtke kada su u pitanju poslovi na terenu, ali i na organiziran ručak. Nismo mogli ne primijetiti svojevrstan dnevni boravak u šumi izrađen od građevinskih dasaka, koji će biti uklonjen kada se bude uređivao prostor koji obuhvaća zonu građevinskih radova.
Šemnički nam je rekao da na željeznici radi više od dvadeset godina te da mu tehnologija rada nije strana. Vjerujemo mu jer smo ugledali konstrukciju čiji se završetak nazire.
Ponosni su na to što za šeficu imaju mladu Anamariju Brlić. Suradnja radnika i inženjerke Brlić na zavidnoj je razini:

_Suradnja otvara vrata novih perspektiva kroz rad i zalaganje svih. – komentirao je Šemnički.

Još jedan iz plejade vrijednih i stručnih radnika jest VKV majstor Željko Pavković, koji je u svojih dvadeset godina rada na željeznici propješačio cijelu Hrvatsku. Za gradilište pruge, misleći na gotovo nevidljive propuste s razine tračnica, kaže da je specifično jer su na istome mjestu prije nekoliko mjeseci naišli na poplavljeno područje. Pavković nam je rekao i to da su jedina radna skupina na čijemu je čelu mlada inženjerka i da su ponosni na suradnju s njom. Na gradilište se planiramo vratiti potkraj lipnja kada sve bude završeno.

_Od Sisak Capraga do Sunje imamo 18 propusta od kojih su tri veća. Propusti na kilometarskim položajima 357 i 358 najveći su na tome dijelu pruge. Naši radnici koji rade na ovakvim gradilištima često su suočeni s blatom i vodom jer su to poslovi ispod donjeg dijela željezničke pruge kuda voda prirodno otječe.
Vrijeme se donekle stabiliziralo kada su padaline u pitanju i radove privodimo kraju. – rekla je Brlić.

U Zagreb smo se vratili pod dojmom kako se puno toga može postići. Školovanje i potreba mladih ljudi da uče i rade zalog je da hrvatski željeznički sektor ima kadar za nastavak posla unatoč tomu što mladi odlaze raditi u inozemstvo.

BESPLATAN PRIJEVOZ STUDENATA OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Potpisan je Dodatak Ugovoru kojim će 1400 studenata Osječko-baranjske županije koristiti besplatan prijevoz.

Župan Osječko-baranjske županije Ivan Anušić i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić 16. lipnja 2021. potpisali su Dodatak Ugovoru o sufinanciranju troškova javnog prijevoza vlakom redovitih studenata s prebivalištem na području Osječko-baranjske županije (OBŽ). Zahvaljujući nastavku suradnje OBŽ-a i HŽPP-a prijevoz će za studente i dalje biti besplatan.

Ove je godine u županijskome proračunu za tu namjenu planirano 300 000 kuna, no zbog velikog interesa studenata bilo je neophodno osigurati dodatnih 500 000 kuna.

_Danas smo potpisali Dodatak Ugovoru, odnosno ukupnu vrijednost Ugovora povećali smo na 800 000 kuna, koliko Osječko-baranjska županija izdvaja za besplatni prijevoz vlakom redovitih studenata s prebivalištem na području naše županije. Kada smo potpisali prvi ugovor, ovu uslugu koristilo je 318 studenata, a danas imamo novih 1095 studenata, što znači da oko 1400 studenata koristi besplatan prijevoz vlakom unutar naše županije i izvan nje.
Nadam se da ćemo i u budućnosti zadržati ovaj projekt jer je iznos izdvajanja prilično velik, oko 150 000 kuna na mjesec, no projektom smo pomogli i pomažemo našim studentima kao i popularizaciji prijevoza hrvatskim željeznicama, koje mogu napraviti veliki iskorak u putničkome i drugim oblicima željezničkog prijevoza u Hrvatskoj. – rekao je župan Ivan Anušić.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić zahvalio je županu Anušiću i Osječko-baranjskoj županiji na potpori.

_Potpisani Dodatak Ugovoru vrlo je vrijedan, no uz financijsku vrijednost projekt ima još važniju poruku i vrijednost u tomu što je Osječko-baranjska županija zajedno s HŽ Putničkim prijevozom prepoznala prednosti besplatnoga prijevoza studenata. Projekt pokušavamo proširiti kako bismo svim studentima u Hrvatskoj omogućili besplatan prijevoz. Od svih prednosti projekta najveća je ta da studenti mogu sigurno putovati, pa tako i što češće vraćati se i ostajati na domicilnome području, a HŽ doprinosi i projektu demografske obnove. – istaknuo je Ukić.



S lijeva na desno: Željko Ukić, Ivan Anušić i Ivana Katavić Milardović

Ukić je naveo i druge kvalitetne projekte HŽ Putničkog prijevoza i Osječko-baranjske županije poput tzv. studentskoga vlaka uvedenoga prošle godine između Osijeka i Zagreba te dodao da HŽPP razmatra i druge mogućnosti povećanja razine kvalitete željezničke usluge.

_U sljedeće dvije godine HŽ Putničkom prijevozu bit će isporučena 33 nova elektromotorna vlaka, a u 2023. i 2024. još sedam dizel-motornih vlakova. Znači, u vrlo kratkome vremenu bit će 40 novih vlakova pa će gotovo 50 posto flote biti obnovljeno, a sigurno je da će dio tih vlakova voziti i na osječkome području – dodao je Ukić.

Pročelnica Upravnog odjela za gospodarstvo OBŽ-a Ivana Katavić Milardović podsjetila je na to kako se projekt razvijao od 2019. Suradnja OBŽ-a i HŽPP-a na tome projektu počela je u siječnju 2019., nakon čega su uz sufinanciranje Županije i HŽPP-a studenti trebali plaćati 25 posto cijene prijevozne karte do mjesta studiranja, a od 1. siječnja 2021. troškovi prijevoza redovitih studenata za mjesečne karte u 2. razredu vlakova u cijelosti se sufinanciraju. Uz to redovitim studentima u cijelosti se sufinanciraju i troškovi kupnje pojedinačnih prijevoznih karata od mjesta prebivališta do mjesta školovanja, pri čemu polazno i/ili odredišno mjesto mora biti na području Županije.
Katavić Milardović istaknula je to da je od siječnja do danas izdano 1095 novih potvrda studentima, od toga 203 potvrde za



mjesečne karte i 892 potvrde za pojedinačne karte, te da se nove potvrde i dalje izdaju.

Uz predočenje dokumenta kojim dokazuju status redovitoga studenta mjesečne sufinancirane karte redoviti studenti mogu kupovati na blagajnama kolodvora Osijek, Bizovac, Našice, Beli Manastir i Strizivojna-Vrpolje, a pojedinačne karte na blagajnama svih kolodvora. Redoviti studenti koji nemaju HŽPP-ovu pametnu karticu, na blagajnama trebaju predočiti potvrdu Upravnog odjela za gospodarstvo OBŽ-a i identifikacijski dokument (cijena izrade profila 20 kn + fotografija).

MALI, ALI VELIKI LJUBITELJ ŽELJEZNICE

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo, arhiva Petra Branisavljevića

Petar Branisavljević upravo je završio četvrti razred Osnovne škole kralja Tomislava na zagrebačkoj Trešnjevci s izvrsnim uspjehom. I to ne bi bilo posebno neobično da ovaj dječak nema niz drugih interesa koji nisu toliko uobičajeni za njegovu vršnjačku dob. Petar je, a što je bio i povod za ovaj razgovor, pasionirani ljubitelj željeznice, što se lako moglo primijetiti prilikom našega razgovora u Glavnom kolodvoru u Zagrebu.

To smo počeli otkrivati i kada je nedavno od Petra stigla elektronička poruka u kojoj je zamolio za tiskano izdanje »Željezničara«. Naravno da smo mu ga dostavili, ali i zainteresirali se za njegovo zanimanje za željeznicu.
Na pitanje kada i kako je sve to počelo odgovorio je:

_Zapravo su me ptice vodile do vlakova. Naime, tijekom *lockdowna* prošle godine šetao sam se s mamom gradom (Brozovom ulicom) i gledao sam ptice koje su također predmet mojega interesa. Tada je prošao teretni vlak i odlučio sam ga snimiti. Tako je krenulo pa sam otvorio *youtube* kanal »vlak ptica« na kojemu objavljujem videa vezana uz željeznicu i ptice. I prije sam volio vožnju vlakom (nagibnim) kojim sam često putovao na more prema Splitu.

S obzirom na to da nas je »Željezničar« spojio, pitali smo ga što ga najviše zanima u našemu listu:

_Prvo ga prolistam, a onda čitam detaljnije. Zapravo, zanima me sve, od aktualnosti do projekata i vijesti iz svijeta. Bilo mi je vrlo zanimljivo čitati o dolasku Regioja u Hrvatsku.



Petar Branisavljević

Osim što je ljubitelj željeznice Petar je i edukator svojih vršnjaka kada je u pitanju željeznica jer je dobro upoznat s opasnostima koje prijete na željezničkome području jer ona, naravno, nisu mjesta za igru. U svoje željezničke avanture Petar ne ide sam nego uz pratnju roditelja ili djeda:

_Najviše volimo otići do Zapadnoga kolodvora pa u Novi Zagreb na Rasputnicu. *Končarevci* su prečesti i stalno se snimaju pa nama ljubiteljima željeznice nisu toliko zanimljivi. Draže nam je snimiti neki drugi







ili strani vlak. To je onda pravi ulov.

A kada nije na terenu, ovaj desetogodišnjak slobodno vrijeme krati i za računalom:

_Kod kuće igram *igrice*, točnije simulaciju vožnje vlaka, što je jako realistično. To bi moglo biti i moje zanimanje kada odrastem. Volio bih biti strojovođa! – odlučno je najavio Petar dok nam je opisivao vlakove i njihove serije koji su stizali na perone glavnoga zagrebačkog kolodvora.

A kako na njegov hobi gledaju njegovi vršnjaci kojima je to možda malo i čudno?

_Oni najčešće svi igraju *pucačine* na računalu pa kada ih njihovi roditelji doprate kod mene na druženje i pogledaju što ja igram, požele i da njihova djeca igraju simulacije vožnje vlakova poput mene, no moram priznati da ni ja ne mogu odoljeti *igricama* u kojima se puca, no ipak rjeđe.

Zbog svega navedenoga Petar nerijetko



putuje vlakom. Kada smo završavali ovaj tekst, bio je na putu prema Splitu, i to nagibnim vlakom. Ne sumnjamo da je uživao i snimio dosta zanimljivoga materijala za svoj *youtube* kanal. Mladost je to koja ohrabruje jer na mladima svijet ostaje pa tako i željeznica. U ovome slučaju u dobrim je rukama.

ŽELJEZNIČKA BAŠTINA U ZREČU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Maleni lokomotivski depo i parna lokomotiva u Zreču

Zreče je gradić u Sloveniji, sjeverno od Celja, na obroncima Pohorja, u gornjoj dolini rijeke Dravinje. Dio je Štajerske, a ekonomija gradića usredotočena je na industriju i turizam. S obzirom na to da se ondje nalazi skijalište na Rogli, turizam je posebno važan u zimskim mjesecima. Nedavno otvoreno šetalište »Pot med krošnjami« na Rogli, kojim posjetitelji mogu prošetati desetak metara iznad tla i kroz krošnje guste šume, dodatno je obogatio turističku ponudu toga dijela Slovenije.

Zreče je od Zagreba udaljeno 115 kilometara, no vožnja automobilom traje gotovo dva i pol sata zbog lokalnih cesta na dijelu puta. U Zreču sam u posljednja dva mjeseca bio dva puta: prvi put kada je iz Ljubljane dovezena aktivna uskotračna parna lokomotiva 71-012, a drugi put kada je muzejska željeznica otvorena.

Entuzijasti i zrečke lokalne vlasti obnovile su dio nekadašnje uskotračne pruge Poljčane – Zreče i, iako je pruga duga samo nekoliko desetaka metara, riječ je o vrlo važnome projektu za željezničku baštinu.

Željeznička pruga kolosiječne širine 760 milimetara Poljčane – Slovenske Konjice – Zreče duga je 20,9 kilometara, za promet je otvorena 1892. od Poljčana do Slovenskih Konjica, a 1921. produžena je do Zreča. Pruga je povezivala željezničku prugu austrijske Južne željeznice (Südbahn) Beč – Trst i kolodvor Poljčane s regionalnim središtem Slovenskem Konjicama i nekoliko rudnika ugljena na području Zreča. Pruga je zatvorena 1962., a kolosijek je demontiran u ranim sedamdesetim godinama prošloga stoljeća. Danas na nekadašnju prugu podsjećaju muzejski eksponati. U Slovenskim Konjicama izložena je lokomotiva 72-018, proizvedena u tvornici Krauss u Münchenu 1905. pod tvorničkim brojem 5398, sa službenim vagonima i jednim teretnim vagonom, a u Zreču lokomotiva 71-023, proizvedena u Orenstein & Koppelu u Berinu 1922. pod tvorničkim brojem 10154, s jednim putničkim vagonom i dva teretna. Zanimljivo je to da ni jedna od tih lokomotiva nikada nije prometovala na pruzi Poljčane – Slovenske Konjice – Zreče.



Parnjača 71-012 dovezena je u Zreče iz ljubljanskog željezničkog muzeja

Godine 2020. postavljeno je 40 metara novoga kolosijeka ispred staroga željezničkog kolodvora u Zreču, između postojećega kolosijeka na kojemu je izložena parna lokomotiva 71-023 i zgrade kolodvora u kojoj se nalazi malena, no vrlo zanimljiva muzejska zbirka materijala o željeznici Poljčane – Zreče. Stara drvena zgrada željezničkoga skladišta iz kolodvora Rimske Toplice dovezena je u Zreče i preuređena u lokomotivski depo. Dana 28. studenoga 2020. u Zreče je dovezena i dizelska lokomotiva VL8, koju je proizvela tvrtka Jung 1966. pod tvorničkim brojem 13989. Lokomotiva je u vlasništvu Antona Galuna, glavnoga inicijatora projekta obnove, a kupljena je od austrijske željezničke tvrtke StLB (Steiermärkische Landesbahnen). Dana 24. svibnja 2021. u Zreče je dovezena i parna lokomotiva 71-012 (O&K 10168/1922) iz Ljubljanskoga željezničkog muzeja. Lokomotiva je iznajmljena, u voznome je stanju i u Zreču će vući muzejske vlakove. U planu je produljenje postojeće pruge od kolodvora Zreče do središta grada, u duljini od nekoliko stotina metara.

Dana 12. lipnja u Zreču je uz blagoslov župnika i svirku puhaćega orkestra potpaljena parna lokomotiva 71-012, šezdeset godina nakon što je pruga Poljčane – Zreče otvorena. Lokomotivom su se, uz opće veselje, gosti provozali kolosijekom.



Dizelska lokomotiva VL8 također vozi na muzejskoj željeznici u Zreču

ŽELJEZNICA U SKLOPU IZLOŽBE »INDUSTRIJSKA BAŠTINA HRVATSKOG ZAGORJA«

PIŠE: Janka Fučić
FOTO: Janka Fučić

U Muzeju seljačkih buna u Gornjoj Stubici 14. svibnja 2021. otvorena je izložba »Industrijska baština Hrvatskog zagorja« autora dr. sc. Josipa Kajinića. Dio izložbe posvećen je i željeznici, za što je zaslužan Hrvatski željeznički muzej.

Dvorci, ljetnikovci, sakralni spomenici i odmarališta uz termalne izvore objekti su od općega i kulturnoga interesa koje se uobičajeno traži na karti Hrvatskoga zagorja, no izložba »Industrijska baština Hrvatskog zagorja« otkriva i onaj manje poznati dio kulturne baštine toga kraja: industrijsku baštinu koja je nastajala od industrijske revolucije do danas. Mnogi su pogoni i zgrade danas zatvoreni i zapušteni i čini se neophodnim zaštititi ih i revitalizirati. To se posebno odnosi na one koji su upisani u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske.

Uz fotografije i nacrte zgrada u kojima su se nalazili pogoni pojedinih industrija na izložbi je moguće vidjeti fotografije predmeta ili same predmete koji su se proizvodili. Za potrebe izložbe posudili su ih mnogobrojni entuzijasti koji u svojim privatnim zbirkama čuvaju predmete koji svjedoče o nekadašnjoj proizvodnji u većinom ugaslim pogonima. Pojedini predmeti posuđeni su iz baštinskih tvornica Hrvatskog zagorja, ali i iz drugih institucija i muzeja pa tako i od Hrvatskoga željezničkog muzeja.

Na izložbi prikazana je baština koju su stvorili keramička industrija, staklarska industrija, rudnici i ugljenokopi, industrija građevnoga materijala, farmaceutska industrija, drvna industrija, tekstilna industrija, industrija kože i obuće, energetska industrija, metalna industrija, industrija plastike i gume, industrija prehrambenih proizvoda te željeznička baština. U skladu s time moguće je vidjeti predmete koje je proizvela industrija kamenine, otvorena u Krapini već 1800. kao nastavak tradicije izrade glinenog posuđa. U tvornici se izrađivalo posuđe od specifične keramike u tehnici ocakline. Poslije je ta industrija zatvorena i premještena u Celje. U Krapini danas postoji napuštena zgrada tvornice Krapinske kamenine.



Josip Kajinić



Vaza kamenina



Tapiserija prema slici Luje Lozice

Lutkom u rudarskoj odori, alatom i drugim predmetima prikazani su ugljenokopi i rudnici. Početkom 19. stoljeća, nakon što su otkrivena ležišta sumpora u Radoboju, počeo se eksploatirati ugljen i pokrenut je razvoj rudarstva jer je za rafiniranje sumpora i pogona radobojskoga stroja kojim su se iz rudače proizvodile sumporne pastile bio potreban ugljen. Najprije je bio korišten smeđi ugljen vađen u samome Radoboju, a postupno su se otvarali i drugi rudnici, i to u Ivancu 1874., Novome Golubovcu 1875., Starome Golubovcu 1876. itd. Danas su ugljenokopi napušteni, no neki od njih imaju još dobro očuvane vanjske objekte.

I za pogon parnih lokomotiva, koje su Hrvatskim zagorjem počele voziti 1886., kada su izgradnjom pružne dionice između Zaprešića i Varaždina povezani Zagreb i Varaždin, bio je potreban ugljen te je i željeznica bila zamašnjak za otvaranje novih rudnika. Dionica između Varaždina i Čakovca za promet je otvorena 13. prosinca 1886., a pruga od Zaboka do Gornje Stubice 19. studenoga 1926. Sa sigurnošću se može ustvrditi to da će s modernizacijom i elektrifikacijom pruge Zaprešić – Zabok također doći do razvoja novih gospodarskih sadržaja u tome kraju. Na izložbi je željeznička baština prikazana nizom predmeta, među ostalima, modelima parnih lokomotiva, čak i cijeloga vlaka, koji su vozili kroz Hrvatsko zagorje početkom 20. stoljeća te fotografijama. Izložena su i dva obnovljena stolića s umjetničkim intarzijama, dio opreme kolodvora u Kumrovcu.

U Hrvatskome zagorju zanemariva nije bila ni farmaceutska industrija. U Pregradi je od 1894. postojao pogon za proizvodnju lijekova vlasnika A. A. Thierryja. Poznati su bili proizvodi »Thierryjev balzam« i »Thierryjeva centifolijska mast«. Svi su njegovi proizvodi bili obilježeni zna-



Stolić s intarzijama



Maketa željeznice



Apoteka

kom zaštićenim u Londonu 1900. Zgrada ljekarne preventivno je zaštićena kao kulturno dobro.

U Donjoj Stubici su se 1901. počeli proizvoditi lijekovi, a najpoznatiji proizvod bio je »Elsa fluid«, koji je imao raznovrsnu primjenu, odnosno bio je namijenjen za liječenje raznih bolesti, protiv bolova, dezinfekciju i njegu zuba i kose i slično, te je postigao uspjeh širom svijeta. Zgrada ljekarne obitelji Feller registrirano je kulturno dobro.

I dandanas na rubnome prostoru Hrvatskog zagorja, u Savskome Marofu nalazi se najveći dio Plivine proizvodnje, koju je preuzela tvrtka Teva.
Drvna industrija na području Hrvatskog zagorja postoji od 1893. kada je osnovana pilana F. Lamera u Maceljskoj šumi. Pogoni su bili u Đurmancu i Krapini te Ivancu i Lepoglavi. Uz mnoge druge proizvode u pogonima tvornice Šavrić izrađivali su se stolci u tzv. kolonijalnome stilu, najvećim dijelom namijenjeni za izvoz. U Ivancu se nastavlja proizvodnja građevne stolarije, lamperije, piljenih elemenata i brodskih podova u privatiziranoj tvornici.

U Bedekovčini nalazi se zgrada nekadašnje industrije opeke Zagorka. Ta je zgrada pod zaštitom i upisana u Registar Ministarstva kulture. Proizvodnje opeke obustavljena je, no opeka se proizvodila od 1899., kada je tvornica Zagorka osnovana, do 2013.
U sklopu izložbe izložene su i različite vrste boca za piće, lijekove i parfeme, fotografije, drveni kalup te proizvodi koji karakteriziraju staklarsku industriju. Povoljna lokacija i blizina nalazišta kremenoga pijeska – lapora i ugljena te jeftina radna snaga privukli su investitora koji je već 1860. u Humu na Sutli osnovao staklarsku industriju. Osim proizvodnje staklene ambalaže u Humu na Sutli razvila se i industrija proizvodnje plastičnih predmeta i ambalaže. Ta se industrijska grana nije ugasila, dapače, i danas uživa ugled te zapošljava veći broj ljudi. Ne treba zaboraviti ni tekstilnu industriju, koja je zahvaljujući velikome broju zaposlenika u tvornicama u Oroslavju, Krapini, Zaboku i Velikome Trgovišću ostavila možda najdublji trag na području Hrvatskoga zagorja. Izložbu krase tapiserije živih boja izrađene u tvornici Regeneracija iz Zaboka, a mogu se vidjeti i šivaći strojevi, plišane igračke iz Krateksa, uzorci tkanina iz Krateksa, klupka pređe iz Predionice Klanjec, fotografije te niz drugih predmeta. Tekstilna se industrija razvila nakon Prvoga svjetskog rata zbog povoljnih političkih i gospodarskih okolnosti i povoljne radne snage, a postoji i danas.

Tvornica Regeneracija iz Zaboka, koja se razvila kao preteča kružne ekonomije, osim po proizvodnji netkanih tekstila i tepiha iz odbačenih tekstilnih materijala postala je poznata širom svijeta po svojim tepisima. Ušla je i u »Guinessovu knjigu rekorda« time što je krajem osamdesetih godina prošloga stoljeća u njoj izrađena tapiserija »Povijest Iraka« u veličini od čak 1242 kvadratna metra. Izložba se može razgledati do 26. rujna 2021.

TERETNI PRIJEVOZ U ISTRI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Nakon više od osam godina, na istarskoj je pruzi 17. lipnja za potrebe HŽ Infrastrukture vozio prvi teretni vlak u organizaciji Rail Cargo Logistike. Vlak je prevozio željezničke tračnice, a iz smjera Zagreba u Istru stigao je preko Rijeke, Pivke i Divače. Vlak je vukla ÖBB-ova dizelska lokomotiva 2016 085 s osobljem RCCC-a i RCCS-a. Vlak je pod brojem 48597 vozio od Buzeta do Vodnjana, a prema Buzetu pod brojem 86954/86956/48596.

Prije više od mjesec dana posjetio sam kolodvor Pazin i sa šefom kolodvora Josipom Grabarom razgovarao o raznim aspektima željezničkoga prometa u Istri. Putnički prijevoz u Istri teče, a HŽPP putnike prevozi motornim vlakovima serije 7122. To su stari dizel-motorni vlakovi iz Švedske koji su kupljeni rabljeni, no u relativno dobrome stanju i kapaciteta primjerenoga za lokalne željezničke pruge u Hrvatskoj. Nažalost, na istarskoj je pruzi teretni prijevoz stao u travnju 2013., kada je nacionalni teretni željeznički operator HŽ Cargo prestao voziti teretne vlakove na pruzi Buzet – Pula i na privremeno zatvorenoj pruzi Lupoglav – Štalije. U razgovoru se Grabar prisjetio nekih sretnijih vremena za teretni željeznički prijevoz u Istri, kada su teretni vlakovi prugom prevozili razne vrste tereta.

Kolodvor Pazin nalazi se istočno od središta grada, u kilometarskome položaju 70,502, i ima pet kolosijeka. Kolodvor je dug 516 metara. Dva kilometra sjeveroistočno od kolodvora, u smjeru Lupoglava nalazi se čelični željeznički most preko rijeke Pazinčice i ceste Pazin – Cerovlje. Izvorni most sagrađen je 1874. Ukupna duljina objekta iznosi 25,9 metara. Između mosta i kolodvora Pazin pruga se penje usponom od 20 promila. Takav se uspon nastavlja i južno od kolodvora Pazin, prema stajalištu Heki.

Istarske pruge Divača – Kanfanar – Pula i Kanfanar – Rovinj za promet su otvorene 18. kolovoza 1876., na rođendan austrougarskoga cara Franje Josipa I., nakon tri



S lijeva na desno: skretničar Vlado Matković, prometnik Raul Polić i šef kolodvora Josip Grabar



Putnici u Istri voze se HŽPP-ovim motornim vlakovima

godine gradnje koja je počela u prosincu 1873. u Pazinu. Pruga Divača – Pula duga je 122 kilometra, a pruga Kanfanar – Rovinj 22 kilometra. Pruga Kanfanar – Rovinj ukinuta je 1966. Na poluotoku su poslije sagrađene još neke pruge. U ožujku 1948. odlučeno je da će se sagraditi pruga Lupoglav – Štalije, a radovi su počeli u svibnju 1948. Pruga je za promet otvorena 30. prosinca 1951. Redoviti teretni prijevoz prugom Lupoglav – Štalije počeo je teći šest mjeseci poslije, a putnički 1959., no brzo je ukinut zbog malog broja putnika. Pruga je duga 52,4 kilometra. Danas je, nažalost, zatvorena za promet nakon što je dio kolosijeka oštećen klizanjem tla.

RCCC-ov teretni vlak koji je za potrebe HŽ Infrastrukture u Istri prevozio željezničke tračnice fotografirao sam na nekoliko slikovitih lokacija između Lupoglava i Buzeta. Kolodvor Lupoglav nalazi se u položaju 48,937 km, stajalište Ročko Polje u 46,076, a kolodvor Roč u 41,152 km. Maksimalni usponi na dionici Lupoglav – Roč iznose 20 promila.



Teretni vlak s ÖBB-ovom lokomotivom serije 2016 prolazi kroz Ročko Polje



Zaposlenik PG-a
FOTO: Boris Šimundić

EUROPSKA GODINA ŽELJEZNICE **2021.**



UKRCAJTE SE!

Željeznica povezuje Europu.

#EUYearofRail

ISSN 1330-0547

www.hzinfra.hr