

ŽELJEZNIČAR

BROJ 930 || SVIBANJ 2023.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Uskoro »naguravanje« novog mosta Drava u Botovu

4

EU FONDOVI

Radovi se privode kraju

6

AKTUALNOSTI

Otvorena izložba »Željeznički pružni objekti u Hrvatskoj«

10



HŽ INFRASTRUKTURA



IZDVOJENO

EU FONDOVI

Uskoro »naguravanje« novog mosta
Drava u Botovu

4

EU FONDOVI

Radovi se privode kraju

6

RADOVI

Radovi na dionici Donji Kraljevec –
Kotoriba

8

AKTUALNOSTI

Otvorena izložba »Željeznički pružni
objekti u Hrvatskoj«

10

AKTUALNOSTI

»Bez radnika promet će stati«

12

ZANIMLJIVOSTI

Velika izložba KŽMZ-a u Zagrebu

16

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Oskar Pigac

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Most Drava, Cengiz
Insaat

ADRESA UREDNIŠTVA:

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

NAKLADA: 750 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

s osobitom zanimanjem pratimo napredak na brojnim projektima HŽ Infrastrukture koji su sufinancirani EU-ovim sredstvima. Jedan od njih, koji spada u kategoriju megaprojekata, jest Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – mađarska državna granica. U svibnju smo posjetili gradilište jednog od najzahtjevnijih dijelova projekta, željezničkog mosta Drava. Novi most nalazi se pored konstrukcije staroga mosta koji je izgrađen prije više od 60 godina i kojim prolazi jednokolosiječna pruga, dok će novim mostom vlakovi voziti po dva kolosijeka. Bit će dug 300 metara, visok i širok 10 metara, a montira se na obali. Prvi segment mosta, duljine 100 metara, trebao bi biti »naguran« do prvoga stupa u lipnju, a do druge obale Drave preko drugoga stupa u kolovozu.

I dok su ti radovi na sjeverozapadu Hrvatske u punom jeku, na istoku, gdje se modernizira i elektrificira pruga od Vinkovaca do Vukovara, radovi su u završnoj fazi. Kolosiječni radovi u visokom su stupnju dovršenosti, s time da u kolodvoru Vukovar treba dovršiti izvlačnjak, za što je preduvjet stabilizacija pokosa izgradnjom potpornoga zida. Radovi na zgradama za smještaj elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja u Đergaju i Vukovaru završeni su, a radovi na rekonstrukciji dijela prijamske zgrade u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje pri kraju su. U tijeku su i završni radovi poput brušenja tračnica, uređenja varova, završnog uređenja pristupnih puteva, ugradnje pružne opreme te uređenja kolodvora i stajališta.

U Tehničkome muzeju Nikola Tesla u Zagrebu 17. svibnja otvorena je izložba »Željeznički pružni objekti u Hrvatskoj«. Uz navedenu izložbu objavljen je i znanstveno recenzirani katalog autora Josipa Kajinića. Izložba više od 200 odabranih predmeta, popraćenih s ukupno 33 kapa-ploče, prikazuje vrlo važnu temu vezanu uz željeznicu o kojoj šira javnost malo zna. Riječ je o željezničkim pružnim objektima, geotehničkim i hidrotehničkim te konstruktorskim, koji su izgrađeni i nalaze se ili su se nalazili uz željeznicu na području Hrvatske. Izložba će biti otvorena do 25. lipnja ove godine.

U svibanjskom broju našega lista također donosimo brojne druge zanimljivosti iz Hrvatske i svijeta.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



USKORO »NAGURAVANJE« NOVOG MOSTA DRAVA U BOTOVU

PIŠE: Željka Miša
FOTO: HŽI, Cengiz Insaat



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Novi most imat će dva kolosijeka, bit će dug 300 metara, a visok i širok 10 metara.

Zamislite 2600, na primjer, najnovijih automobila marke Golf na jednom mjestu. Sada zamislite sve te automobile nakrcane na 200 šlepera i da svu tu masu pretvorite u čelik. Upravo od takve količine čelika, točnije od četiri tisuće tona, sastojat će se rasponska konstrukcija novoga željezničkog mosta Drava koji se gradi u Botovu, u blizini granice s Mađarskom. Izgradnja mosta dio je projekta u sklopu kojega se rekonstruira postojeći i gradi drugi kolosijek na dionici Križevci – Koprivnica – mađarska državna granica. Radove izvodi turska tvrtka »Cengiz Insaat«, a upravo su radovi na mostu Drava najzahtjevniji dio cijeloga projekta.

Novi most nalazi se pored konstrukcije staroga mosta koji je izgrađen prije više od 60 godina i kojim prolazi jednokolo-

siječna pruga, dok će novim mostom vlakovi voziti po dva kolosijeka. Bit će dug 300 metara, visok i širok 10 metara, a mon-

tira se na obali. Prvi segment mosta dužine 100 metara trebao bi biti »naguran« do prvoga stupa u lipnju, a do druge obale



Ilustracija naguranog mosta



Most se na obali varenjem sklapa u rešetkastu čeličnu konstrukciju, a potom »gura« prema naprijed.



Protezat će se preko dva stupa koji su već izgrađeni u koritu rijeke Drave i dvaju upornjaka.

Drave, preko drugoga stupa u kolovozu.

Inače, na tridesetak metara ispod dna korita rijeke ukopana su ukupno 134 armiranobetonska pilota. Na njima su izgrađeni temelji, a na njima dva stupa i dva upornjaka preko kojih će se most protezati. U te stupove i upornjake ukupno je ugrađeno više od 13 tisuća kubnih metara betona i 1300 tona armaturnog željeza.

Most će s jedne na drugu stranu obale biti preguran metodom uzdužnoga potiskivanja. Jednostavnije rečeno, sada se sastavlja na jednoj strani obale, a kada bude izgrađeno 230 metara rešetkaste konstrukcije, početak će guranje do prvoga stupa. Nakon toga montirat će se ostatak mosta (još 70 metara), a potom će ga se nastaviti gurati do druge strane obale.

Radni dan turskih izvođača traje 11 sati, od 7 do 18. Jedan od važnijih poslova koje obavljaju jest varenje, jer se na taj način dijelovi mosta spajaju i sastavljaju u cjelinu. Za samo jedan var varilac aparatom mora proći 40 puta po istome mjestu dok ne postigne željenu debljinu i za to mu trebaju oko četiri sata. Da se svi ti varovi s mosta poslažu jedan do drugoga, bili bi dugi 100 kilometara, kao put od Zagreba do Koprivnice, što dovoljno govori o količini posla na tome čeličnom zdanju.

Most će biti zelene boje, a ispod nje cijela konstrukcija mora se prebojiti s još dva



Radnici su podignuli šator unutar kojega vare, pjskare i boje most. Šator se kreće po tračnicama. Kada završe radove na jednome dijelu mosta, on se pomiče prema naprijed.

sloja antikorozivne i temeljne boje. Kako bi zaštitili sebe i rasponsku konstrukciju od kiše, vjetera i utjecaja niskih temperatura zraka, radnici su preko mosta podigli veliki šator unutar kojega izvode sve radove poput varenja i pjskarenja. Šator se kreće po tračnicama i kada završe radovi na jednome segmentu mosta, šator se pogurne prema naprijed te radnici nastavljaju raditi na novome dijelu. Čelične elemente do željene pozicije podiže dizalica koja može podići dva puta po 25 tona, a po

potrebi koriste i autodizalice. Cijeli projekt modernizacije dionice Križevci – Koprivnica – državna granica, u sklopu kojega se gradi i most Drava, obuhvaća modernizaciju više od 42 kilometra željezničke infrastrukture. Obnavlja se postojeći kolosijek i gradi novi, rekonstruiraju se postojeći kolodvori i stajališta te grade novi kao i niz mostova, galerija, vijadukata, nadvožnjaka, podvožnjaka i pothodnika, paralelnih cesta i kontaktne mreže, a radovi napreduju iz dana u dan.

RADOVI SE PRIVODE KRAJU

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: projektni tim



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Unatoč otežavajućim okolnostima pod kojima se radovi izvode, projekt modernizacije pruge Vinkovci – Vukovar u visokom je stupnju dovršenosti. Napreduju završni radovi, a do kraja projekta preostaju još brojne procedure neophodne za puštanje modernizirane pruge u promet.

Provedba projekta »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« na cijeloj trasi ulazi u završnu fazu radova. Kolosiječni radovi su u visokom stupnju dovršenosti, s time da u kolodvoru Vukovar treba dovršiti izvlačnjak, za što je preduvjet stabilizacija pokosa izgradnjom potpornoga zida. Radovi na zgradama za smještaj elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja u Đergaju i Vukovaru završeni su, a radovi na rekonstrukciji dijela prijamne zgrade u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje su pri kraju. U tijeku su i završni radovi poput brušenja tračnica, uređenja varova, završnog uređenja pristupnih puteva, ugradnje pružne opreme te uređenja kolodvora i stajališta. Svođa cesta u Bršadinu, koja ima vlastitu građevinsku dozvolu, završena je i uskoro se očekuje zahtjev izvođača za njezin tehnički pregled.

Što se tiče radova na elektroenergetskome podsustavu, završeni su radovi na elektrovučnoj podstanici (EVP) Jankovci. S obzirom na to da se radi o zasebnoj dozvoli, izvođač je zatražio interni tehnički pregled HŽ Infrastrukture i on će biti proveden tijekom svibnja. Nakon što svi preduvjeti budu ispunjeni, očekuje se zahtjev za tehnički pregled i ishođenje uporabne dozvole.

Završeni su i radovi na izgradnji i regulaciji kontaktne mreže. Tijekom svibnja u planu je dovršetak internih ispitivanja postrojenja sekcioniranja kontaktne mreže Vinkovci koja provodi izvođač te pregled



Vukovar-Borovo Naselje

izvedenih radova koji će provesti predstavnici nadzora i HŽ Infrastrukture. Napreduju i radovi na rasvjeti u kolodvorima i stajalištima, a u visokoj fazi dovršenosti je i montaža opreme za napajanje sustava grijanja skretnica. Što se tiče prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava, u tijeku je ugradnja vanj-

skih elemenata uređaja u kolodvorima i na otvorenoj pruzi, a počelo je i ispitivanje unutarnje opreme. Ugradnja novih uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza u visokoj je fazi dovršenosti. Uskoro se očekuje ispitivanje kompletnoga sustava, uključujući ispitivanje softvera.

S obzirom na to da se početak radova podudario s pojavom prvih slučajeva zaraze COVID-om u Hrvatskoj i uvođenjem epidemioloških mjera, Projekt je od samoga početka bio izložen posljedicama toga. Ponajprije treba spomenuti nestašicu i poskupljenje građevnoga materijala te manjak radne snage, koji je postojao i ranije. Rješavanje uobičajenih poteškoća s kojima se susreću sudionici svakog projekta takvog opsega bilo je otežano i dodatno usporeno. Pritom se ponajprije misli na nepredvidive fizičke okolnosti od kojih rizik postoji praktički do zadnjega dana radova, a s obzirom na to da je riječ o kraju koji je bio zahvaćen Domovinskim ratom, moglo bi se reći da je takav rizik i veći. Budući da rješenja takvih nepredviđenih situacija najčešće rezultiraju potrebom za izmjenama projektne dokumentacije i ishodenih dozvola, produljenje roka za dovršetak radova neminovna je posljedica. Naime, HŽ Infrastruktura za svaku izmjenu projektne dokumentacije mora pokrenuti odgovarajući postupak, što već na početku zahtijeva dodatno vrijeme. Nakon izmjena projektne dokumentacije slijedi procedura ishoda građevinskih dozvola, koja je sama po sebi uvijek neizvjesna.

Uz sve navedeno i uložene napore da se zakašnjenje drži u relativno prihvatljivim okvirima, dodatni negativan utjecaj na radove imao je početak rata u Ukrajini, kada je eskalirao problem nestašice i poskupljenja građevnoga materijala.

Voditelja projekta modernizacije pruge Vinkovci – Vukovar Marka Žganeca upitali smo kakva procedura slijedi nakon što budu završeni svi radovi na trasi.

Po završetku svih radova predstoje brojne procedure čije je trajanje gotovo nemoguće precizno definirati. U sklopu definiranoga roka završetka radova izvođač je obavezan od naručitelja ishoditi potvrdu o preuzimanju. Nakon što se izvođač očituje o uspješnome završetku radova, to isto mora potvrditi inženjer te se nakon toga organizira interni tehnički pregled. Nakon toga slijedi tehnički pregled radi izdavanja uporabnih dozvola koji je u nadležnosti Ministarstva prostornog uređenja, graditeljstva i državne imovine. Treba spomenuti i proceduru izdavanja



Bukobran u Nuštru

odobrenja za puštanje u upotrebu građevinskoga, prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga te elektroenergetskoga infrastrukturnog podsustava koju provodi Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Drugim riječima, i nakon završetka fizičkih radova očekuje nas puno posla. Dok se provođenje internoga tehničkog pregleda u većemu dijelu može držati pod kontrolom, ostali pregledi i procedure nisu u nadležnosti HŽ Infrastrukture i unatoč propisanim rokovima nema jamstva da će biti provedeni u planiranim rokovima. Na primjer, nakon što zahtjev za odobrenje za puštanje u upotrebu pojedinog od navedenih željezničkih infrastrukturnih podsustava bude podnesen, rok u kojem treba

utvrditi je li dokumentacija potpuna iznosi 30 dana. Nakon što bude potvrđeno da je dokumentacija potpuna i ispravna, rok za izdavanje rješenja o odobrenju za puštanje u upotrebu je 60 dana.

Postoje, na žalost, i situacije kada treba udovoljiti pojedinim uvjetima koji ili nisu jasno ili nisu uopće definirani regulativom, već ovise o pojedincima koji su zaprimili zahtjeve. Sve to u konačnici rezultira situacijom da se u ugovorima za izvođenje radova vrijeme za administrativne postupke, na žalost, može usporediti s vremenom potrebnim za izvođenje radova, a što nije logično i na duže vrijeme nije održivo. – rekao je voditelj projekta Vinkovci – Vukovar Marko Žganec.



Ugradnja elektropostavne sprave



Regulacija kontaktne mreže

RADOVI NA DIONICI DONJI KRALJEVEC – KOTORIBA

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: Avenka Butković

HŽ Infrastruktura ugovorila je s Pružnim građevinama radove na pojačanome održavanju pružnih dionica Donji Kraljevec – Kotoriba, Kotoriba – državna granica i državna granica – Čakovec. Vrijednost radova iznosi 6.930.464,17 eura bez uračunanoga poreza na dodanu vrijednost. Planom investicija za 2023. i Planom investicija za razdoblje od 2023. do 2027. osigurana su financijska sredstva za investicijska ulaganja. Ugovoreni rok završetka radova je 31. prosinca 2024.

Radovi na obnovi pružne dionice Donji Kraljevec – Kotoriba počeli su u rujnu 2022., no zbog poteškoća u nabavi građe i znatno smanjenih planiranih financijskih ulaganja u redovito održavanje pruga u 2023. radovi su bili odgođeni do ožujka 2023.

Tijekom travnja i svibnja 2023. izvodili su se radovi na pojačanome održavanju pružne dionice Donji Kraljevec – Kotoriba, duge 11,61 km, unatoč tomu što pripadajuće projektne dokumentacije nije bilo. Prethodno su bila provedena geotehnička istraživanja te je izrađen geotehnički elaborat prema kojemu je ugradnja nove kolosiječne rešetke moguća bez zadiranja u nosive slojeve pružnoga tijela. Radovi su izvedeni u skladu sa snimkom postojećega stanja, korigiranom osi i niveletom kolosijeka te elaboratom iskolčenja. Tekući građevinski radovi obuhvatili su zamjenu postojeće kolosiječne rešetke novom na 2,72 km kolosijeka. Ugrađene su tračnice 60 E1, armiranobetonski pragovi i građa za elastično pričvršćenje.

Ivo Mamuzić, voditelj radova iz Pružnih građevina, istaknuo je:

Na pružnoj dionici Donji Kraljevec – Kotoriba u cijelosti je izvedeno strojno rešetanje pruge. Za tu dionicu osigurano je 17 tisuća armiranobetonskih pragova, a do sada su pragovi ugrađeni na četiri kilometra navedene dionice. U tijeku je ugrad-



Postavljanje novih armiranobetonskih pragova

nja novih tračnica jer su završeni radovi na zamjeni starih tračnica, podbijanju, reguliranju kolosijeka na visinu i pripremi za varenje. Stare će tračnice biti upotrijeb-

ljene za industrijske kolosijeke i pruge niže razine. Jako smo zadovoljni onime što smo do sada napravili. Vremenske prilike su dobre, građu imamo te se nadamo da



Ivo Mamuzić



Zlatko Opačak



Novo tračnice i armiranobetonski pragovi

ćemo radove završiti u planiranome roku.

Sektor za održavanje izradio je glavni građevinski projekt i proveo pripremu za izradu elektrotehničkoga projekta za nasip Tresetište na dionici Donji Kraljevec – Kotoriba, dok će Sektor za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova izvesti radove na sanaciji nestabilnosti nasipa.

Uz građevinske radove izvode se elektrotehnički radovi. Prije nego što su počeli građevinski radovi, izvedeni su radovi na isključenju i demontaži signalno-sigurnosnih uređaja. Po završetku građevinskih radova iznova se izvode radovi montaže, uključanja i funkcionalnog ispitivanja signalno-sigurnosnih uređaja te uspostavlja željeznički promet.

Damir Špiranec, brigadir signalno-sigurnosnih uređaja iz Sektora za održavanje, pojasnio je stanje u stajalištu Čakovec-Buzovec:

Radovi na stajalištu Čakovec-Buzovec završeni su. Izgrađeni su novi peroni s



Radovi u tijeku

vanjskih bočnih strana u duljini od 90 metara za prugu Čakovec - Mursko Središće – državna granica i od 120 metara za prugu državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica. Funkcioniranje uređaja osiguranja željezničko-cestovnoga prijelaza promijenjeno je i prilagođeno radi veće propusnosti cestovnoga prometa preko prijelaza. Na peronima postavljene

su nova rasvjetna tijela s inovativnom LED rasvjetom koja trenutačno nije u funkciji jer se od Hrvatske elektroprivrede čeka na odobrenje za priključak za napajanje. Uz peron pruge Čakovec – Mursko Središće – državna granica postavljeno je pet rasvjetnih tijela, a uz peron pruge državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica njih šest.

OTVORENA IZLOŽBA »ŽELJEZNIČKI PRUŽNI OBJEKTI U HRVATSKOJ«

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Tehnički muzej Nikola Tesla, Ivan Kartelo

U Tehničkom muzeju Nikola Tesla u Zagrebu 17. svibnja otvorena je izložba »Željeznički pružni objekti u Hrvatskoj«. Suautori izložbe su Josip Kajinić i Renata Veličan, zaposlenici Hrvatskoga željezničkog muzeja, a uz navedenu izložbu objavljen je i znanstveno recenzirani katalog autora Josipa Kajinića.

Izložba više od 200 odabranih predmeta, popraćenih s ukupno 33 kapa-ploče, prikazuje vrlo važnu temu vezanu uz željeznicu o kojoj šira javnost malo zna. Riječ je o željezničkim pružnim objektima, geotehničkim i hidrotehničkim te konstruktorskim, koji su izgrađeni i nalaze se ili su se nalazili uz željeznicu na području Hrvatske.

U ime domaćina ravnateljica Tehničkog muzeja Markita Franulić izrazila je zadovoljstvo time što Tehnički muzej može ustupiti prostor za održavanje izložbe, dok je član Uprave HŽ Infrastrukture Subhi Tawfiq rekao:

Više od 2500 km pruge za jednu ovako malu zemlju poput Hrvatske svrstavaju nas u vrh Europe i svijeta po broju kilo-



Renata Veličan i Josip Kajinić

metara pruga, a naporno radimo na tome da u dogledno vrijeme njihova kvaliteta i standard budu na još višoj razini. Danas ćete vidjeti željeznicu u malom, odnosno objekte koje možda i ne zamjećujete dok putujete vlakom, a sastavni su dio željezničkoga prometnog sustava. Izložbu smo priredili upravo kako bismo vas upoznali s infrastrukturom poput zasjeka, tunela i mostova bez koje željeznički promet ne bi bio moguć. Nadamo se da ćete nas nakon što razgledate izložbu malo bolje razumjeti u kontekstu modernizacije i obnove infrastrukture. I zašto sve to ide malo sporije. Ne radi se samo o zamjeni tračnica jer je željeznička infrastruktura puno više od toga. Kao kod sante leda na površini se vidi samo njezin dio. Ono sve što je ispod površine, što javnost ne percipira, a o čemu treba voditi računa, vidjet ćete danas i svih ovih dana u muzeju.

Velikome broju okupljenih obratio se i au-

tor izložbe Josip Kajinić koji je na početku zahvalio svim zaposlenicima HŽ Infrastrukture i ostalima iz željezničkog sektora koji su fotografijom, dokumentaci-



Josip Kajinić, Renata Veličan i Subhi Tawfiq



Plakat izložbe



Detalji s izložbe

jom, informacijom ili nečim drugim doprinijeli izložbi.

Ljudi željeznicu općenito percipiraju uglavnom kroz vlak i kolodvor, no sve te objekte kojima vlak vozi ne doživljavaju. Zato je ovo prilika da se ljudi upoznaju s tim aspektom na jedan jasan način. Nismo ljude htjeli opterećivati s puno stručnih podataka, nego da bude razumljivo i učeničkoj dobi. Izložbom smo željeli i osvijestiti javnost o iznimnoj vrijednosti pojedinih objekata. Naime, danas koristimo mnoge objekte koji su izgrađeni prije više od 150 godina i zato je ova izložba otvorila mogućnost da se posredno upoznaju neki od fascinantnih objekata koji su zaista remek-djela. Kada se u obzir uzmu načini gradnje, vrijeme gradnje i tehnike koje su

postojale tada, to su zaista baštinski objekti. Na tu njihovu vrijednost i potrebu očuvanja neophodno je upozoriti. Nadam se da ćemo ovom izložbom pomoći u tome da se javnost upozna s vrijednosti ovih objekata. – poručio je Kajinić.

Posjetitelji izložbe mogu se i upoznati s vrstama i tipovima objekata, njihovim fazama od projektiranja i izgradnje pa sve do redovitoga i(li) povremenoga održavanja tijekom njihove upotrebe. Također, izneseni su osnovni podaci o prugama, signalno-sigurnosnim uređajima te stabilnim postrojenjima električne vuče, a izdvojeni su i primjeri kompleksa s (vrlo) velikim brojem pružnih objekata.

Izložba će biti otvorena do 25. lipnja ove godine.



Detalj s izložbe

»BEZ RADNIKA PROMET ĆE STATI«

PIŠE: Željka Miša
FOTO: HGK

Ono što je na tržištu rada vrijedilo prije samo nekoliko godina, danas više ne vrijedi. Kao da smo jučer slušali vijesti o najvišoj stopi nezaposlenosti u povijesti, nemogućnostima pronalaska posla i sličnome. Sada se situacija preokrenula pa poslodavci općenito opisuju da dobrog radnika moraju tražiti svijećom. Nekada su, na primjer, radne uvjete diktirali poslodavci, a danas su u toj poziciji radnici pa im se uz plaću nude razni benefiti poput subvencioniranja dječjih vrtića, domova za umirovljenike za članove obitelji zaposlenoga pa čak i plaćanje čuvanja kućnih ljubimaca – sve kako bi zadržali lojalnost kvalitetnoga radnika. U ozračju takve klime vlada velik nedostatak radnika, osobito u prometnome sektoru – u željezničkome i cestovnome prometu. Sve te aktualnosti mogle su se čuti 24. svibnja 2023. u sjedištu Hrvatske gospodarske komore, gdje je održana konferencija pod nazivom »Izazovi i problemi radne snage u prometu«. Organizirali su je Savez za željeznicu i Hrvatska gospodarska komora, a na panelu pod nazivom »Kako se nosimo s nedostatkom radnika« sudjelovao je i član Uprave HŽ Infrastrukture Marijan Čužić.

Na željeznici najviše nedostaje izvršnih radnika poput prometnika, skretničara, manevrista, tehničara raznih struka ili strojovođa. Sve je manje i kvalitetnoga inženjerskog kadra, odnosno kadra obrazovanog za rukovoditeljske i planerske poslove. U istome su problemu i autobusni prijevoznici – radnika nedostaje u više-manje svim segmentima. Pritom Hrvatska nije izolirani slučaj jer se s istim izazovima suočava cijeli svijet, pogotovo Europa.

Istraživanja tržišta pokazuju da glavni problem u privlačenju i zadržavanju radnika nisu samo plaće, premda bi ih bilo dobro povećati, već su to i radni uvjeti, oprema, organizacijski procesi, školovanje, mogućnosti daljnega školovanja i napredova



Panelisti Stjepan Lisičak, Zoran Maršić, Marijan Čužić i Vedran Tomičić

nja. O razlozima zbog kojih je uopće došlo do obrata na tržištu te golemoga nedostatka radne snage moglo se čuti i od predstavnika autobusnih prijevoznika, Sindikata željezničara, Sindikata prometa i

veza Hrvatske te predstavnika obrazovnih institucija koje se bave područjima prometa i logistike. Ponajprije su do globalnih poremećaja doveli koronakriza, inflacija i rat u Ukrajini. Na željeznici su dodatni raz-



Marijan Čužić

lozi demografske promjene poput starosne strukture zaposlenika (prosječna starost zaposlenika u HŽ Infrastrukturi je 50 godina) i odlazaka u mirovinu te potrebna kontinuirana zdravstvena sposobnost za rad koja se s godinama narušava zbog težine posla. Velik je problem i nedostatak zainteresiranosti kod mlađih generacija koje bi tek trebale stasati u buduće stručnjake. Digitalizacija i modernizacije unose i nove trendove na željeznicu pa se u skladu s time traže nove vještine te se mijenja priroda posla.

Marijan Čužić istaknuo je da je neophodno raditi na *rebrandingu* tvrtke i približavanju mladim ljudima kod kojih postoji percepcija da rad na željeznici nije toliko atraktivan i popularan. Iako postoje grupe koje okupljaju velik broj ljubitelja vlakova i željeznice, rijetko tko od njih odluči taj hobi pretvoriti u poziv. Mlađe generacije više su usmjerene na društvene mreže i objavljivanje fotografija i videa vlakova za koje će dobiti lajk, nego što će se odlučiti za rad na željeznici.

Dok u cestovnome prometu problem velikog nedostatka radnika mogu riješiti zapošljavanjem stranaca, na željeznici to nije slučaj:

„Željeznica je specifičan sektor za koji su potrebna usko specijalizirana znanja. U ovom je poslu jako važno i poznavati jezik. Većina će se ljudi bez problema odlučiti naučiti, na primjer, njemački jezik, koji je zastupljeniji nego hrvatski, a bez izvrsnoga znanja jezika nije moguće raditi kao prometnik ili strojovođa. U skladu s time teško je, na primjer, za radnike iz Nepala ili Indije pronaći mjesto na željeznici, koja uz specifične vještine zahtijeva i visoku razinu svjesnosti o sigurnosti o kojoj svaki zaposlenik mora voditi računa. Ako k tomu ne poznaje hrvatski sustav, to je jako teško. – dodao je Čužić.

Stručnjaci iz sektora obrazovanja i poslov-



Sudionici konferencije

nih komunikacija istaknuli su važnost cjeloživotnoga obrazovanja. Čak i da se svi učenici i studenti po završetku škole ili fakulteta odmah zaposle u struci, ta brojka nije dovoljna kako bi nadomjestila prazninu. Zato su potrebni cjeloživotno učenje, prekvalifikacija, osposobljavanje i razvoj dodatnih vještina postojećih zaposlenika.

Organizatori su poslali poruku da će bez radnika promet stati i zato je donesen ključak da su u cijelome prometnom sektoru, pa tako i u željezničkome, neophodno povezivanje s djecom, učenicima,

studentima i mladim stručnjacima, stipendiranje, praksa i pripravništvo. Potrebno im je prezentirati što je sve željeznica, što se sve radi na modernizaciji infrastrukture. Treba biti prisutan na sajmovima, na stranicama za oglašavanje poslova te društvenim mrežama. Mlade treba uvjeravati u to da željeznica nije promet prošlosti, već budućnosti te da će ju projekti modernizacije, koji se provode i koji će se provoditi, pretvoriti u okosnicu održivoga prometnog sustava, a to se može postići jedino uz kvalitetne stručnjake koji će ju učiniti takvom.

KONFERENCIJA O UNAPRJEĐENJU CESTOVNE I ŽELJEZNIČKE MREŽE

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Luka Vukić

Toliko spominjana lička pruga bila je jedna od tema panel-rasprave »Prometno povezivanje teretnih terminala luke Split: konkurentnost i perspektive«, koja je održana 9. svibnja 2023. u Solinu. Panel je organizirao Pomorski fakultet u Splitu u sklopu 10. Međunarodne konferencije o pomorskoj znanosti. HŽ Infrastrukturu predstavljao je član Uprave Darko Barišić.

Na konferenciji raspravljalo se o cestovnome i željezničkome prometu koji utječu na teretne terminale luke Split. Iako je elektrifikacija pruge Oštarije – Knin – Split idealna opcija za razvoj gospodarstva juga Hrvatske, nije izgledno da će se to dogoditi uskoro. Naime, i Darko Barišić složio se s time da je elektrifikacija neophodna zbog smanjenja troškova energije (po proračunima, šest-sedam puta) te da je to jedini način da srednjodalmatinske luke stanu uz bok riječkoj luci. Međutim, prvo u cijelosti treba rekonstruirati ličku prugu, što trenutačno nije među prioritetima HŽ Infrastrukture jer se paralelno provode 24 velika projekta na dva glavna koridora od europske važnosti, no to ne znači da se u ličku prugu ne ulaže.

U projekt osuvremenjivanja pruge Oštarije – Knin – Split u razdoblju 2023. – 2027. planira se uložiti oko 100 milijuna eura (gotovo 40 milijuna eura iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti) te ostatak iz kredita s državnim jamstvom. Projekt obuhvaća modernizaciju pruge, rekonstrukciju i obnovu četiriju kolodvora (Labin Dalmatinski, Perković, Drniš, Kaštel Stari) te modernizaciju i obnovu signalno-sigurnosnih uređaja na pruži.

Obnova ličke pruge nalazi se i u najavama proširenja TEN-T koridora, no odluka je tek upućena Europskoj komisiji te je potrebno još nekoliko koraka dok dionica ne bude uvrštena u TEN-T mrežu.

Ipak, ovo je prvi i veliki korak prema to-



Sudionici panel-rasprave »Prometno povezivanje teretnih terminala luke Split: konkurentnost i perspektive«

U PROJEKT OSUVREMENJIVANJA PRUGE OŠTARIJE – KNIN – SPLIT U RAZDOBLJU 2023. – 2027. PLANIRA SE ULOŽITI OKO 100 MILIJUNA EURA (GOTOVO 40 MILIJUNA EURA IZ NACIONALNOG PLANA OPORAVKA I OTPORNOSTI) TE OSTATAK IZ KREDITA S DRŽAVNIM JAMSTVOM. PROJEKT OBUHVAĆA MODERNIZACIJU PRUGE, REKONSTRUKCIJU I OBNOVU ČETIRIJU KOLODVORA (LABIN DALMATINSKI, PERKOVIĆ, DRNIŠ, KAŠTEL STARI) TE MODERNIZACIJU I OBNOVU SIGNALNO-SIGURNOSNIH UREĐAJA NA PRUŽI.

me. Kada lička pruga i bude dio TEN-T mreže, trebat će izraditi analizu troškova i koristi, studiju izvodljivosti, projekte, ishoditi dozvole te provesti natječaj. S obzirom na to da je financijska omotnica za razdoblje 2021. – 2027. određena te da se radi o vrlo zahtjevnome terenu, nadamo se da bi taj projekt rekonstrukcije i elektrifikacije mogao ući u sljedeće proračunsko razdoblje 2034. – 2041. – istaknuo je Barišić.

Svi sudionici pozdravili su proširenje osnovne TEN-T mreže Mediteranskoga koridora, čime bi profitiralo cijelo hrvatsko gospodarstvo, što bismo u konačnici ostavili u naslijeđe budućim generacijama.

Dok se ne dogode neki pomaci u obnovi same pruge, prijevoznici očekuju intervenciju mjerodavnoga ministarstva u obliku subvencije željezničkim prijevoznicima u vuči vlakova zbog visokih troškova koje generiraju.

Dodatna potreba za stavljanjem pruge koja je jedina željeznička veza Dalmacije s ostatkom Hrvatske u veći pogon očituje se i kroz povećani udio teretnog prijevoza cestom, odnosno kamionskim prijevozom. Osim što uzrokuje zagušenje urbane prometne mreže takav način prijevoza negativno se odražava na okoliš i zato je, složili su se svi, krucijalno teret vratiti na željeznicu.

TRIEŠTINE I FRAJTONERICE RASTJERALE KIŠU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

U Roču je 14. svibnja održan 35. susret »Z armoniku v Roč« na kojem je nastupilo šezdesetak svirača trieština i frajtonerica u dobi od 8 do 88 godina.

Na *placu* iza ročke crkve svetoga Bartola u nedjelju 7. svibnja 1989. u organizaciji KUD-a pod tadašnjim nazivom »Istarski željezničar« održan je prvi susret svirača malih harmonika trieština pod nazivom »Z armoniku v Roč«. Želeći sačuvati tradiciju sviranja koja je pomalo odumirala, susret su inicirali i osmislili muzikolog i istraživač istarske glazbene tradicije Renato Pernić te pjesnik i novinar Vlado Pernić. Na prvom susretu nastupilo je desetak svirača, a svake sljedeće godine bilo ih je sve više. Tako svake druge nedjelje u svibnju u Roč se slijevaju mladi i stari s plavim, zelenim, crvenim, smeđim, zlatnim i srebrnim harmonikama ili bez nje. Ponekad, zavisno o tome peče li sunce ili lije kiša, koncerti se održavaju na otvorenoj pozornici izgrađenoj samo za te prilike, pred tisućama ljudi, a ponekad u dvorani Doma kulture pred stotinjak slušatelja. Svake godine drugačija je to priča, a konstanta u svemu su organizatori, ročki željezničari i članovi njihovih obitelji, okupljeni u ŽKUD-u, sada pod nazivom »Renato Pernić«, imenom koje su si dali u spomen na dugogodišnjeg člana i jednog od najzaslužnijih ljudi za očuvanje istarske glazbene tradicije.



Mario Kotiga, najstariji svirač



Matej Jakša, najmlađi svirač

Ovoga puta, u nedjelju 14. svibnja 2023., kad se održavao 35. susret »Z armoniku v Roč«, vrijeme im se nije smilovalo pa je zbog kiše susret održan u ročkom Domu kulture, koji je bio prepun.

Među prvima nastupio je najstariji svirač Mario Kotiga (88), koji je jedan od dva svirača koji su svirali na svim dosadašnjim susretima. Drugi je skretničar iz Lupoglavca Dorijano Buždon, kojeg je na klarinetu pratio sin Igor. Samo jedan nastup manje imaju Emil Zonta, novinar, muzičar i autor knjiga o istarskim glazbalima, te vinar Duško Anđelini. Nakon njih valcer na trieštini izveo je Klaudio Gržetić, potom mladi Stefan Črneka, a 32. put nastupio je Nino Zakinja odsviravši stari *Saltin*. Branko Zlatić odsvirao je domaći valcer na preko 100 godina staroj trieštini, koja je došla sa ruskoga fronta, dok je na najstarijoj valcer odsvirao Robert Grbavac. Redalo se još desetak svirača trieština od kojih su najboljima (*muškardinka* i *muškardin*) proglašeni Ročani Vanessa Jakac, finalistica »Supertalenta«, i Alex Hrvatini, inače unuk željezničara Igora Pavletića.

Prvi put organizatori su pored trieštine uveli i kategoriju sviranja harmonike fraj-

tonerice jer je ona sve popularnija među mladima. Obje su harmonike dijatonske, a razlikuju se po tome što trieština ima 25 dugmića poredanih okomito u dva reda na jednoj strani melodike i osam ili 12 basova na drugoj, dok frajtonerica (heligonka, štajerka) ima tri reda dugmića. Trieština je nastala polovinom 19. stoljeća u Trstu i proširila se po Istri i Dalmaciji, a frajtonerica početkom 19. stoljeća u Češkoj i proširila se po čitavoj tadašnjoj Austro-Ugarskoj. Njena današnja popularnost vidjela se i na ovom susretu, gdje ju je sviralo 25, uglavnom mladih, harmonikašica i harmonikaša. Tako će 35. susret ostati zapamćen po najvećem broju mladih sudionika. Njih više od pola bilo je mlađe od 20 godina, a najmlađi bio je Matej Jakša, također finalist »Supertalenta«.

Nakon službenog dijela *tulum* je nastavljen svirkom harmonikaša za svoju dušu ispred Doma kulture, a prije toga i koncertom na otvorenom Puhačkog orkestra grada Karlovca. Koliko je to *kul* događaj govori i podatak da su ga došli slušati i okusiti, osim domaće publike, i željezničari iz Siska, Moravica i Zagreba.

VELIKA IZLOŽBA KŽMZ-a U ZAGREBU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



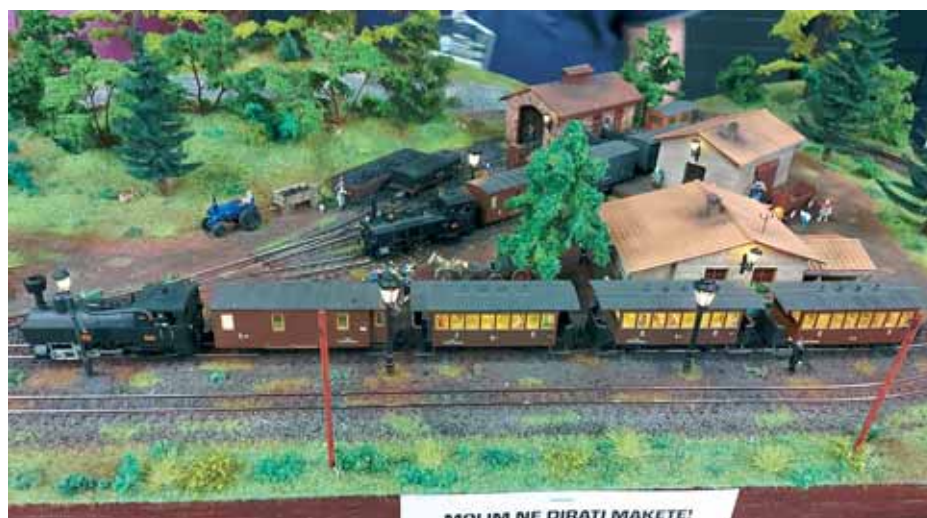
Modeli željeznice uvijek su atraktivni ne samo djeci, već i odraslima, zbog čega je velika izložba Kluba željezničkih modelara Zagreb (KŽMZ) održana u Family Mallu bila uistinu izvrsno posjećena. Klub željezničkih modelara Zagreb jest udruga građana koja okuplja zaljubljenike u željezničko modelarstvo i maketarstvo. Klub djeluje neprekidno već više od pola stoljeća i unutar njega izrađen je velik broj maketa. Izložbu je u tri dana posjetilo više od 20 000 posjetitelja.

Međunarodna izložba »Alpe – Dunav – Jadran« održana je od 19. do 21. svibnja. Riječ je o do sada najvećoj izložbi KŽMZ-a na površini od 1200 m². Na nekoliko velikih modularnih maketa kružilo je nekoliko stotina željezničkih kompozicija različitih mjerila i sustava. Poseban dio izložbe bio je posvećen 140. obljetnici slavnoga »Orient Expressa«. Bilo je izloženo 15 kompozicija toga vlaka, koji je prometovao i kroz Zagreb, iz različitih epoha u dvama mjerilima. Na modularnim make-

tama na izložbi prikazano je puno detalja iz svakodnevnoga života željeznice. Od specifičnih željezničkih objekata, industrijskih pogona i kompozicija vlakova prikazana su brojna željeznička vozila različitih prijevoznika. Vrtna željeznica mjerila G, smještena u kutu izložbenoga prostora, bila je vrlo zanimljiva najmlađim posjetiteljima izložbe KŽMZ-a, a zagrebačka Tomi-

ćeva ulica s uspinjačom bila je također među zanimljivijim eksponatima.

Na izložbi je bila prikazana i modularna maketa Parenzane, željezničke pruge uskoga kolosijeka koja je povezivala Trst s Porečom, a dvije makete s američkim željeznicama bile su posebno zanimljive. Gužva kraj svih maketa nije prestajala do





posljednjega trenutka prije zatvaranja izložbe. Na izložbi KŽMZ-a u Family Mallu sudjelovali su izlagači iz Hrvatske, Slovenije, Mađarske, Austrije i Italije, a ona je

organizirana uz financijsku pomoć tvrtki Končar, Rail&Sea, RCCC i privatnih donacija. Najfascinantniji izložci izložbe »Alpe – Dunav – Jadran« bile su velika mađar-

ska modularna maketa kluba Gábor Baross, makete Parenzane, zagrebačke uspijajče i Pionirske željeznice Dubrava – Slanovec.

SLAVONSKI LJUBITELJI ŽELJEZNICE NA »BOSANSKOME KOLOSIJEKU«

PIŠE: Zvonko Ćurak
FOTO: Zvonko Ćurak



Slavonski ljubitelji željeznice u Banovićima

Zbog velikog interesa ljubitelja željeznice iz Slavonije, Klub željezničkih umirovljenika Osijek je i ove godine organizirao obilazak bosanske uskotračne željeznice u Banovićima. Prugu dugu oko 20 km još koristi Rudnik mrkoga uglja Banovići za prijevoz ugljena do pretovnog kolodvora Banovići. Na spomenutoj dionici, »bosanskome kolosijeku«, jednom na godinu TZ Banovići organizira manifestaciju »fotosafari«. Ove godine u organizaciji KŽU-a Osijek Banoviće je obišlo 50 ljubitelja željeznice iz Virovitice, Našica, Valpova, Baranje i Osijeka.

Dana 13. svibnja ove godine ljubitelji željeznice iz Slavonije obišli su »bosansku prugu« u Banovićima. Detaljnije informacije o toj željeznici objavljene su u »Željezničaru«, broju 918 iz svibnja 2022., a sada je pozornost na mladim ljubiteljima željeznice. Dobar je osjećaj kada djeca, đaci i studenti pokazuju sve veće zanimanje za željeznicu, iako nisu aktivni željezničari ili potaknuti obiteljskom tradicijom. Neki od njih rado su iznijeli svoje

dojmove o željeznici.

Jedan od njih jest Robert Stanić iz Osijeka, 23-godišnji student elektrotehnike. Zanimanje za željeznicu pokazao je kao dijete pa su ga baka i djed često vodili na kolodvor da gleda vlakove. Poslije se sve više družio sa željezničarima, slušajući priče o željeznici. Zanimala su ga željeznička vozila i stari stogodišnji uređaji koji su još u upotrebi. Kako je odrastao, tako je sve češće putovao vlakom i fotografirao željezničke motive, sakupljao dokumente, predmete i informacije o povijesti željeznice. S vremenom je postao kolekcionar zanimljivih željezničkih knjiga i uređaja. Posebno cijeni nekadašnje putničke vagona tipa *pullman*, koji imaju odjeljke, ugodna sjedala i pokretne prozore, te misli da su bili udobniji od današnjih modernih vlakova, osobito za duža putovanja. O nedavnom obilasku Banovića rekao je:

U ožujku ove godine zamolio sam Upravu Rudnika mrkog uglja da mi dopusti

da nekoliko dana radim na uskotračnim parnim lokomotivama serija 25, 55 i 83 koje vuku teretne vlakove. Tako sam od 26. do 29. ožujka uživao ložeći spomenute lokomotive i vozeći ih pod nadzorom. Dobio sam na poklon pravu željezničku odoru koju čuvam kao dragocjenu vrijednost u svojoj zbirci. Željeznica mi je opsesija pa možda jednoga dana postanem profesionalni željezničar.



Prošli i budući željezničari (Zvonko i Luka)



Robert Stanić vozi parnu lokomotivu



Filip Modrić

Matko Filipčić

Matko Florijančić iz Valpova je 21-godišnji zaljubljenik u željeznicu, koji sakuplja sve zanimljivosti o željeznici te rado putuje željeznicom. I on je nekoliko puta obišao »bosanski kolosijek«. Često razgovara sa željezničarima te čita sve o željeznici, iako profesionalno nije vezan uz nju.

Filip Modrić iz Virovitice je 17-godišnji učenik Tehničke škole u Zagrebu koji se školuje za zanimanje prometnika vlakova. Iako u obitelji nema željezničara, još u osnovnoj školi zavolio je taj poziv pa se nada da će pohađanjem željezničke škole ostvariti želju da se zaposli na željeznici.

— Za sada sakupljam zanimljive predmete o željeznici, knjige, dokumente, fotogra-



Luka Ercegović i njegove makete

fije, modele željezničkih vozila. Oduvijek volim putovati vlakom i gledati krajeve kojima prolazim. Današnji obilazak i vožnja parnim lokomotivama važan je događaj koji ću pamtili cijeloga života. Parne lokomotive su mi zanimljive kao simbol željeznice. Posebno me zanimaju povijest i razvoj parnih lokomotiva.

Godine 2015. upoznali sam Luku Ercegovića, tadašnjega učenika željezničke škole. Posjetili smo ga u selu Koški, pri čemu nas je oduševila njegova kolekcija maketa lokomotiva i vagona koje sam izrađuje.

Izrađujući makete lokomotiva maštao je o tome kako će jednoga dana voziti lokomotive. Nakon par godina Luka je svoju želju ostvario i sada vozi lokomotive vukući vlakove hrvatskim prugama.

— Danas radim kao strojovođa te i dalje u slobodno vrijeme izrađujem makete raznih željezničkih vozila od kojih su mi najdraže dizelske lokomotive. Volim posao strojovođe, družim se sa starijim kolegama i ponekad idem na izlete gdje mogu saznati nešto o povijesti željeznice. — zaključio je Ercegović.

HUMANITARNI »VLAK NADE«

PIŠE: Rotary klub Zagreb City 1850

FOTO: HŽPP, Rotary klub



»Vlak nade« u Sisku

U subotu 20. svibnja 2023. u Sisku je održana zajednička akcija »Vlak nade« kojom su prikupljena novčana sredstva za pomoć Dječjemu domu Vrbina Sisak. Akciju su organizirali Rotary klub Zagreb City 1850 i Rotary klub Sisak u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom.

Akcija je okupila rotarijance i prijatelje Rotary zajednice koji su se posebnim vlakom HŽ Putničkog prijevoza uputili u Sisak kako bi iz prve ruke izvidjeli način na koji mogu pomoći Dječjemu domu Vrbina. Tom prigodom odlučeno je da će akcija biti usmjerena na obnovu dotrajale stolarije Doma, što će štitičenicima i zaposlenicima omogućiti kvalitetniji boravak u objektu.

Kupnjom fotografija sisačkoga fotografa Miroslava Arbutine – Arbe, koje su bile izložene u Državnome arhivu Sisak, prikup-

ljena su sredstva za uređenje prostora koji će služiti za provođenje izvaninstitucionalnoga poludnevnog programa za djecu i njihove obitelji kojim će se skratiti boravak djece u Domu. U sklopu akcije donirano je više od 4000 eura.

U povodu humanitarne akcije Đurđica Pavešić-Herkov, ravnateljica Dječjega doma Vrbina, izjavila je:

— Dječji dom Vrbina kontinuirano zbrinjava veći broj povremenih i trajnih korisnika. Životna ravnoteža i resocijalizacija neki su od prioriteta kojima se mi u Domu bavimo te su nam zato ovakve akcije vrijedne i od velike pomoći.

Akcija »Vlak nade« svojevrsan je nastavak humanitarne suradnje Dječjega doma Vrbina i Rotary zajednice jer se i nakon ra-

zornoga potresa zajednica angažirala kako bi Domu i štitičenicima što ranije omogućila normalan rad.

Uz organizaciju posebnoga vlaka u povodu humanitarne akcije, u sklopu pomoći stanovnicima pogođenima potresom na području Sisačko-moslavačke županije, HŽ Putnički prijevoz nastavlja pružati besplatan prijevoz.

Dječji dom Vrbina

U Dječjemu domu Vrbina Sisak usluge skrbi izvan vlastite obitelji pružaju se djeci bez roditelja, djeci koju roditelji zanemaruju ili čiji roditelji zlorabe svoje roditeljske dužnosti, djeci i mlađim punoljetnim osobama kada je to iz drugih razloga u njihovu interesu te djeci čiji roditelji nisu u mogućnosti privremeno brinuti o njima zbog neriješenoga stambenog pitanja, bolesti i drugih okolnosti. Djelatnost Doma jest



Dječji dom Vrbinda

pružanje usluge skrbi izvan vlastite obitelji djeci i mladima u dobi od sedam do 21 godine kroz privremeni ili dugotrajni smještaj, poludnevni i cjelodnevni boravak te smještaj u dislociranoj stambenoj zajednici uz povremenu podršku.

Rotary klub Zagreb City 1850

Rotary klub Zagreb City 1850 djeluje u sklopu međunarodnoga udruženja Rotary International od 2019. Tijekom svojega djelovanja proveo je niz projekata usmjerenih na humanitarno služenje zajednici. Ove godine Klub je proveo brojne akcije usmjerene na pomoć djeci i mladima te ak-

tivno radi na projektima vezanima uz očuvanje okoliša i zaštitu prirode.

Rotary klub Sisak

Rotary klub Sisak djeluje već 20 godina i provodi niz akcija na dobrobit ponajprije ugroženih skupina stanovnika Siska i šire okolice, nagrađuje i potiče izvrsnost, osobito djece i mladih, te podupire njihovo formalno obrazovanje te izvannastavne, sportske i druge aktivnosti. Doniranje bolnica, domova za starije i nemoćne te drugih koje brinu o žrtvama nasilja samo su neke od suradnji koje se provode kontinuirano. Na tom je popisu i Dječji dom



U »Vlaku nade«

Vrbinda koji je ciljano neizostavna ustanova za različite oblike pružanja podrške svake godine, čime je suradnički odnos članova Kluba, malih štićenika Doma i zaposlenika prerastao u prijateljski.

OSTVARENA DJEČAKOVA ŽELJA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Na inicijativu učiteljice Snježane Štefek-Borovčak HŽ Putnički prijevoz je 5. svibnja 2023. organizirao vožnju na relaciji Donja Stubica – Zagreb – Donja Stubica za učenike 4.b razreda OŠ Donja Stubica.

Sve je počelo e-porukom učiteljice sa zahtjevom da se organizira putovanje vlakom za njezin razred, u kojemu je i vrlo skromni dječak Lovro koji zna sve o vlakovima. Lovro zna napamet vozni red, iz obiteljske kuće ima pogled na pružnu dionicu Donja Stubica – Gornja Stubica, zna puno detalja o pojedinim vrstama vlakova i crta ih u formatu 3D. Jednom prigodom učiteljici, koja također putuje vlakom, izradio je prijevoznu kartu i tražio da ju pokaže kondukteru koji mu je za uspomenu kartu i poništio. Njezina je želja bila da pred kraj njihova četverogodišnjeg druženja Lovri i ostalim učenicima 4.b razreda realizira putovanje koje će pamtili zauvijek.

Njihova je avantura počela u 8.27 sati polaskom iz Donje Stubice. U Zaboku su učenici presjeli na novi niskopodni vlak koji je u Zagreb Glavni kolodvor uz trubljenje stigao u 9.36 sati. Nakon što je vlak završio vožnju, strojovođa Davor Tretinjak učenike je pustio u upravljačnicu i upoznao ih s poslom strojovođe.

Po dolasku u Zagreb Glavni kolodvor učiteljica je izjavila:

Generacija smo koja je tek ove školske godine počela živjeti pravim ritmom škole jer nas je koronavirus spriječio da putujemo i imamo razne aktivnosti u sklopu izvanučioničke nastave. Tako nismo ni bili u mogućnosti da u drugome razredu obiđemo željeznički kolodvor u Zaboku. Zbog današnjega putovanja djeca su presretna; ovo je divan oblik nastave Škole za život u sklopu koje djeca nauče putovati i cijeniti sve vrste zanimanja. Posebno me to raduje zbog učenika Lovre koji obožava vla-



Učenik Lovro i strojovođa Davor Tretinjak

kove, crta karte i sve nas uči o vlakovima. Ovo je prekrasno ostvaren nastavni dan na drugačiji način i na tome vam puno zahvaljujem. Priuštili ste nam nezaboravan dan!

dirao karte drugim učenicima, ispričao nam je:

Ljubav prema vlakovima gajim od najranijeg djetinjstva; crtao sam ih, a sad ih i



Učenici u upravljačnici vlaka



Lovro u upravljačnici vlaka



Učenici 4.b razreda OŠ Donja Stubica i učiteljica Snježana Štefek-Borovčak ispred vlaka



Učenici 4.b razreda OŠ Donja Stubica i učiteljica Snježana Štefek-Borovčak ispred zgrade Zagreb Glavnog kolodvora

snimam. Volim ih jako. Znam da postoje različite vrste vlakova. Razmišljam i o tome da možda vozim vlak kada odrastem. Danas nisam očekivao da će biti tak' jako super. Najbolje mi je bilo trubiti kod strojovođe, strojovođa je bio dobar i sve nam je pokazao.

Po izlasku iz vlaka za učenike je bio organiziran obilazak kolodvora tijekom kojega su doznali gdje mogu pronaći informacije o polascima i dolascima vlakova i kako kupiti kartu, a dobili su i informacije o ozna-

kama na peronima, željezničkim zanimanjima te vrstama vlakova i njihova pogona. Za učenike je bio organiziran i prigodni kviz, a predstavljene su im i zanimljivosti iz područja željezničkog prijevoza.

Učenici su bili oduševljeni putovanjem pa je tako Lorena istaknula:

„Na putovanju vlakom nam je bilo jako lijepo. Vozili smo se i družili. Vidjeli smo vozačevu kabinu. Naš prijatelj Lovro mogao je raditi kao strojovođa i bilo nam je zabavno. Stigli smo na Glavni kolodvor u

Zagrebu i razgledali ga. Mislim da ćemo u Zagreb opet doći vlakom.

Na nju se nadovezao Mihael:

„Bilo je odlično. Vožnja mi je bila dobra, vidjeli smo kako je putovati u vlakom. Naš prijatelj radio je kao jedan od djelatnika vlaka i vidjeli smo kako to izgleda u kabini onoga koji vozi vlak. Najbolje mi je bilo u kabini jer smo vidjeli sve komande i malo smo trubili, a Lovro nam je pregledavao karte.

DJECA DJEČJEG VRTIĆA DOBRI IZ SPLITA PUTOVALA VLAKOM DO KNINA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U ponedjeljak 22. svibnja djeca i odgojiteljice iz Dječjega vrtića Dobri iz Splita putovali su vlakom iz Splita prema Kninu. Poseban vlak bio je rezerviran samo za malene putnike i već je u kolodvoru Split izazvao oduševljenje djece jer su velika i moćna lokomotiva i tri vagona čekali samo njih.

Nakon sat i pol vožnje ispunjene dječjim smijehom, plesom i srećom stigli su u grad Knin, u kojemu su djeca obišla znamenitosti i upoznala se s prirodnim znamenitostima kninskoga kraja. Uz zvuke prvoga pritoka Krke i 22 metra visokog slapa Krčića djeca su razgledala jednu od nezaobilaznih prirodnih ljepota Hrvatske.

Nakon krasnoga izleta dječja avantura nije završila jer je djevojčice i dječake čekala vožnja kući. Vlak ih je čekao u kolodvoru Knin, a oduševljenje povratkom i ponovnom vožnjom bilo je na vrhuncu. Po povratku u kolodvor Split dječja su srca bila puna, a s izleta i vožnje ponijeli su nezaobilazne uspomene.

Dan nakon putovanja primili smo pismo odgajateljice Jelene napisano iz dječje perspektive koje prenosimo u cijelosti:

»Dok su se oblaci kiše razmicali sve više, mališani vrtića Dobri u avanturu kreću, vožnjom vlakom iskušati uzbuđenje i sreću. Vožnja vlakom za nas svakako novo iskustvo. Većini nas je to bio prvi odlazak na željeznički kolodvor: „Vidi, mama, vidi, to je naš vlak!“ Strojovođa vlaka na peronu tri se oglašava sirenom, kreće ukrcaj. Osmijesi nam ne silaze s lica... „Koji je naš vagon? Gdje ću ja sjesti?“ Nastaje šušur. Mi smo spremni, svi smo konačno na svojim mjestima, a na peronu tri još uvijek vlada veliko uzbuđenje. Odjednom s kolodvora se čuje glas: „Izvanredni vlak DV Dobri na relaciji Split – Knin spreman je za polazak!“ Uzbuđenje je na vrhuncu. Roditelji mašu,



kroz prozore vire, da bar mogu ukrcali bi se i oni. Ipak ništa od toga, ova vožnja je rezervirana samo za nas.

Krećemooooo.....Zadnji poljupci su pali jer naš vlak kroz tunel veselo grabi. Kroz prirodu nas je vodio i sretno u Knin doveo,





pa kroz prirodu, polja i mjesta razna ekipa iz „Dobroga“ sretno je stigla je do Zvonimirova grada. Dok smo mi kroz našu knjinsku avanturu prolazili i Krčić slap obišli, naš vlak nas je nestrpljivo čekao i na kraju ove avanture sretno kući vratio.«

Kada vam djeca nakon putovanja pošalju cijelo more zagrljaja i osmijeha, nacrtaju vlak i kažu da smo im ispunili želje, onda znate da ste uspjeli.

Organizacijom posebnih vlakova HŽ Putnički prijevoz nudi izlete na različite destinacije za sve uzraste, a vozni red prilagođava potrebama skupina putnika. Po povratku s još jednog, uspješno organiziranog putovanja djeci iz Dječjeg vrtića Dobri šaljemo puno pozdrava, a ostale pozivamo na putovanje vlakom.



U KOLODVORU CHUR

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Vlak Allegra tvrtke RhB na Plessurquaiu u Churu

Grad Chur, s nešto više od 35 000 stanovnika, glavni je i najveći grad istočnošvicarskoga kantona Graubünden. Chur se nalazi u dolini rijeke Rajne, a prema arheološkim nalazima najstariji je grad u Švicarskoj. Službeni jezik u Churu jest njemački, iako se govori dijalektalna varijanta njemačkoga svojstvena za kanton Graubünden. S obzirom na to da se u kantonu osim njemačkog jezika govori talijanski i retoromanski, Chur je jedan od rijetkih trojezičnih gradova u Švicarskoj. Grad se nalazi na ušću planinske rijeke Plessur u Rajnu, na nadmorskoj visini od 600 metara.

Gradnja kolodvora u Churu počela se pla-

nirati nakon 1850. i nakon dugih debata odlučeno je da će biti sagrađen neposredno izvan grada. Kolodvor, koji čini istočni kraj željezničke pruge Rheineck – Chur, za promet je otvoren 30. lipnja 1858. i ove godine slavi 165. obljetnicu. Prva željeznička tvrtka koja je vozila vlakove u Chur bila je VSB (*Vereinigten Schweizerbahnen*). Prva kolodvorska zgrada u Churu bila je drvena, no već nakon dvije godine, 1860., sagrađena je prva zidana zgrada. Godine 1876. kolodvor je premješten na današnju lokaciju, a prvi je put bio proširen 1878. Zbog rastućih potreba turizma u Graubündenu, godine 1896. kolodvor u Churu počela je koristiti i uskotračna Retska željeznica RhB, koja je za promet otvorila

prugu Landquart – Chur – Thusis. RhB je u promet pustila nove pruge 1903. (do St. Moritza) i 1914. (do Arose) i sa svakim otvorenjem kolodvor u Churu bio je proširivan. Od 1926. do 1928. kolodvor je bio znatno moderniziran, povećan je broj kolosijeka normalne i metarske širine, a sagrađeni su i novi prostori za putnike. Od 1993. do 2006. kolodvor je ponovno moderniziran, a iznad željezničkoga djela kolodvora sagrađen je moderan autobusni terminal. Zanimljiva je činjenica da se kolosijeci s kojih kreću vlakovi prema brdskome gradiću Arosi nalaze ispred kolodvorske zgrade u Churu.

Danas kroz kolodvor Chur prođe nešto vi-



Željeznički peroni vlakova za Arosu ispred kolodvorske zgrade

še od 24 000 putnika na dan. Posebnost kolodvora u Churu su željezničke pruge dviju kolosiječnih širina, normalne i metarske, kao i dva sustava električnoga napajanja. SBB-ovi kolosijeci normalne širine elektrificirani su sustavom 15 kV 16,7 Hz, a metarski, tvrtke RhB, sustavom 11 kV 16,7 Hz. Do sredine devedesetih godina 20. stoljeća pruga prema Arosi bila je elektrificirana istosmjernim sustavom od 2,4 kV, no taj je sustav promijenjen na RhB-ov standardni sustav od 11 kV. U kolodvor Chur redovito stižu njemački ICE vlakovi četvrte generacije te SBB-ovi katni vlakovi Dosto.

S obzirom na to da relativno često putujem u kanton Graubünden, Chur mi je uvijek neka vrsta ulaznoga mjesta u Švicarsku. Obično se noćnim vlakom iz Zagreba vozim do Sargansa, koji se nalazi na pruzi između Buchsa i Züricha, odakle se odvezem do Chura. Putovanje od Sargansa do Chura traje kratko, samo 18 minuta, a Chur je od Züricha udaljen nešto više od 70 minuta vožnje.

Srednjovjekovni centar Chura je vrlo lijep, a nalazi se jugoistočno od kolodvora i sjeverno od rijeke Plessura. Zapadno i južno od središta nalaze se ulice Engadinstrasse i Plessurquai kojima vodi željeznička pruga od Chura prema Arosi. Vlakovi grad-

skim ulicama voze vrlo sporo, poput tramvaja.

U gradu se nalazi i poznati Giger Bar, koji je dizajnirao Hans Ruedi Giger, umjetnik rođen u Churu i poznat po tomu što je dizajnirao Aliena u istoimenim filmovima.



Kolosijeci kolodvora Chur

ELEKTRIČNOM LOKOMOTIVOM E626 DO OSOPPA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Lokomotiva serije E626

Usvibnju se u talijanskoj gradici Osoppo, zapadno od Gemone del Friulija, održava niz manifestacija vezanih uz orhideje. S obzirom na to da festival orhideja privlači mnogo turista, ove godine fondacija FS Fondazione, koja održava povijesna željeznička vozila u Italiji, organizirala poseban vlak iz Trsta do Osoppo. Vlak, u čijemu je sastavu bila lokomotiva E626, u Osoppo je vozio pretposljednje nedjelje u svibnju, a na putu od Trsta zaustavljao se u kolodvorima Monfalcone, Gorizia Centrale, Udine i Gemona del Friuli. Putovanje je trajalo dva sata i 40 minuta, a vlak je u Osoppo stigao u 10.45. Vagoni vlaka Trst – Osoppo bili su poznati talijanski vagoni Centoporte, karakteristični po tomu što svaki odjeljak ima vlastita ulazna vrata. Putnici su na festival orhideja od kolodvora do središta Osoppo bili prevezeni autobusima.

Muzejski vlak FS Fondazione vukla je električna lokomotiva serije E626, kakve su, označene kao JŽ 361, vozile i u Sloveniji i na riječkoj pruzi. Različite tvornice u Italiji proizvele su više od 440 lokomotiva te serije od 1927. do 1939., a lokomotive su se u redovitome prometu zadržale više od 70 godina – do 1999. Lokomotiva serije E626 dizajnirana je u talijanskoj državnoj željezničkoj tvrtki FS, a glavni projektant bio je Giuseppe Bianchi. Na početku upotrebe lokomotive E626 vozile su u južnoj Italiji, na pruzi Benevento – Foggia, no ubrzo su vozile po cijeloj elektrificiranoj željezničkoj mreži. Ukupno je proizvedeno 14 prototipskih lokomotiva. Nakon Drugoga svjetskog rata 17 lokomotiva serije E626 završilo je u floti Jugoslavenskih željeznica, a četiri u floti Čehoslovačkih željeznica. Posljednja lokomotiva u upotrebi u Italiji bila je E626 194, koja je iz

prometa povučena 1999. Čak 29 lokomotiva te serije sačuvano je u Italiji, od kojih su neke u voznome stanju i vuku muzejske vlakove. Te šestosovinske lokomotive karakterističnoga dizajna postale su svojevrsan simbol električne željezničke vuče u Italiji.

Gradić Osoppo ima nešto manje od 3000 stanovnika, a nalazi se ispod uzvisine na kojoj je istoimena tvrđava. Osoppo je jako stradao u Friulanskim potresima 1976., kada je poginulo 120 stanovnika. Okolica gradića također je bila jako pogođena potresima. U obližnjoj Gemoni stradalo je oko tisuću stanovnika.

Osoppo se nalazi na željezničkoj pruzi Gemona del Friuli – Sacile, otvorenoj 1914. Pruga je do Osoppo elektrificirana jer se u Osoppo nalaze velika industrijska postrojenja iz kojih se roba odvozi vlakovi-



ma. Na pruzi Gemona del Friuli – Sacile nema redovitoga putničkog prijevoza. Zanimljiva činjenica vezana uz Osoppo jest i

ta da se u gradiću osim talijanskog govori i friulanski jezik. Jugozapadno od Osoppa nalazi se gradić

San Daniele del Friuli, poznat po izvrsnome pršutu, a zapadno od grada teče rijeka Tagliamento.

LUKSUZNI NOĆNI VLAKOVI U KALIFORNIJI

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: afar.com/Dreamstar Lines



Nova tvrtka za luksuzne noćne vlakove Dreamstar Lines najavila je ulazak na tržište SAD-a i to prvo na relaciji od Los Angelesa do Zaljevskog područja San Francisca. Plan je pustiti prve vlakove u promet 2024. godine. Novi prijevoznik na svojim društvenim mrežama objavio je da je usredotočen na »udaljenost od 500 milja«, odnosno putovanja koja su »predaleka za vožnju, preblizu za let, ali taman za ugodan noćni san u privatnoj hotelskoj sobi na kotačima«.

»Kratki let« je sve samo ne to – kada uzmete u obzir vrijeme izgubljeno za prijavu, sigurnost te putovanje do i od udaljenih zračnih luka. U luksuznom vlaku s vagonima za spavanje provedete manje budnih sati putujući nego što biste proveli ako letite, a ne stignete s osjećajem da ste cijeli dan radili. – poručuje Dreamstar Lines na svojoj mrežnoj stranici.

Trenutačno ne postoji izravna željeznička veza između Los Angelesa i San Francisca. Coast Starlight povezuje Los Angeles s Oaklandom i Emeryvilleom, dok ruta San Joaquin povezuje iste kolodvore Zaljevskog područja do Bakersfielda, ali potrebno je putovanje autobusom do Los Angelesa. Inače, na toj je relaciji vlak s vagonima za spavanje posljednji put prometovao 1968. godine.

SOLARNA ENERGIJA ZA VUČU VLAKOVA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: DB



Njemačka željeznica (DB) u travnju je s partnerom Enerparcom otvorila novi solarni pogon u saveznoj državi Schleswig-Holstein. Solarna energija s te se lokacije dovodi izravno u mrežu za vuču vlakova, što je prvi put u Njemačkoj.

Spomenuta solarna lokacija pokriva površinu od 400 tisuća kvadratnih metara, što odgovara veličini 70-ak nogometnih igrališta. Električna energija koja se proizvodi na licu mjesta dovodi se u mrežu vučne struje od 16,7 Hz preko pretvarača u gradu Neumünsteru, koji se nalazi oko 20 kilometara sjeverno od Hamburga. Očekuje se da će paneli generirati oko 38 GWh godišnje i rezultirati uštedom od 18 tisuća tona ugljikova dioksida godišnje.

Poslije puštanja u rad solarne elektrane udio zelene energije u vučnoj struji DB-a iznosi 65 posto. Međugradski vlakovi već koriste sto posto zelenu energiju. Do 2038. godine DB želi svoje cjelokupne trenutačne potrebe za vuču, odnosno oko 10 Twh godišnje, pokriti zelenom energijom.

MOLDAVIJI PRISTUP EU-ovim SREDSTVIMA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: www.railwaygazette.com



Vlada Moldavije potpisala je sporazum s Europskom komisijom koji će omogućiti prijavljivanje moldavskih projekata za sufinanciranje iz Instrumenta za povećanje Europe (CEF). To se odnosi na projekte od zajedničkog interesa iz područja prometa, energije i digitalnog sektora.

Moldavske vlasti i kompanije moći će se prijaviti za sufinanciranje iz CEF-ova prometnog programa 2021. – 2027., vrijednog 25,8 milijardi eura, za koji će sljedeći poziv biti objavljen u rujnu ove godine.

Prednost će se dati projektima jačanja povezanosti na osnovnoj prometnoj mreži država članica EU-a i trećih zemalja.

Iz Europske komisije istaknuli su da je Moldavija teško pogođena ruskom ratnom agresijom na Ukrajinu. Dodali su da će pristup CEF-u podržati integraciju Moldavije s jedinstvenim tržištem EU-a, promicati rast, radna mjesta i konkurentnost te usidriti Moldaviju u međusobno povezane transeuropske mreže.

Moldavija može biti ponosna – prva je država s kojom je EU sklopio takav sporazum. – izjavila je 9. svibnja povjerenica za promet Europske komisije Adina Vălean.



Donji Kraljevec – Kotoriba
FOTO: Avenka Butković



Most Drava
FOTO: Cengiz Insaat