

ŽELJEZNIČAR

BROJ 852 || STUDENI 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Potpisan Kolektivni ugovor
HŽ Infrastrukture

4

AKTUALNOSTI

Obilježen Dan sjećanja

8

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Na zadovoljstvo putnika
 uvedeni kartomati

17



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi na podvoznjaku pokraj kolodvora Križevci
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

Potpisan Kolektivni ugovor
HŽ Infrastrukture

4

AKTUALNOSTI

Obilježen Dan sjećanja

8

RADOVI

Sanacija kolosijeka u središtu Rijeke

10

KOLODVORI

U iščekivanju modernizacije

14

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Na zadovoljstvo putnika uvedeni
kartomati

17

PUTOPIS

Avantura na Šri Lanki

24

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Snježana Pajdaković

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: TISKARA GRAFING

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

iza nas je vrlo intenzivan mjesec koji će za HŽ Infrastrukturu ponajprije obilježiti potpisivanje novog Kolektivnog ugovora na razdoblje od tri godine s produženom primjenom od šest mjeseci. Cilj promjena koje su dogovorene, uz ostale mjere na kojima se radi, jest stabilno poslovanje tvrtke u budućem razdoblju i one su samo jedna od mjera plana restrukturiranja na kojemu se radi uz potporu Svjetske banke i resornog ministarstva.

Studeni je i mjesec u kojemu se već 25. put prisjećamo stradanja i žrtve Vukovara 1991. a HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura uključili su se u inicijativu Ministarstva hrvatskih branitelja te je organizirana vožnja dvaju vlakova kojima je u Vukovar prevezeno više od 1500 branitelja i njihovih obitelji.

Osim toga, četvrtu godinu zaredom HŽ Putnički prijevoz sudjelovao je u organizaciji prijevoza motorističke karavane od Prevlake do Vukovara »Zajedno u ratu, zajedno u miru«.

Velika novost za željeznicu u Hrvatskoj koju nipošto ne smijemo zaobići jest činjenica da su od 28. listopada putnicima za kupnju karata za vlak na raspolaganju kartomati HŽ Putničkog prijevoza, i to u zagrebačkome Glavnom kolodvoru te u kolodvorima Osijeku, Slavonskom Brodu, Vinkovcima, Varaždinu, Rijeci i Splitu. Prve reakcije putnika su, provjerili smo, i više nego pozitivne.

U ovome broju »Željezničara« također ćemo vas detaljnije upoznati s aktivnostima vezanima uz projekte (su)financirane europskim sredstvima kao što su prva od 25 edukacija u sklopu projekta Tehničke pomoći HŽ Infrastrukturi, nastavak radova na rekonstrukciji postojećeg i gradnji drugog kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca te predstavljanje EU-ova projekta »RUMOBIL – Mobilnost u ruralnim krajevima europskih regija zahvaćenim demografskim promjenama«.

Mnoštvo je tu još tema o zanimljivim događanjima, osobujnim ljudima, pitoresknim krajevima predstavljenima kroz perspektivu željeznice... I sve vas pozivaju da provedete dio blagdanskih prosinca s nama.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



POTPISAN KOLEKTIVNI UGOVOR HŽ INFRASTRUKTURE

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: arhiva HŽI-a

Nakon intenzivnih pregovora o novom Kolektivnom ugovoru HŽ Infrastrukture, a tijekom postupka mirenja otvorenog zbog najava industrijskih akcija, postignut je dogovor i potpisan novi Kolektivni ugovor na razdoblje od tri godine s produženom primjenom od šest mjeseci.

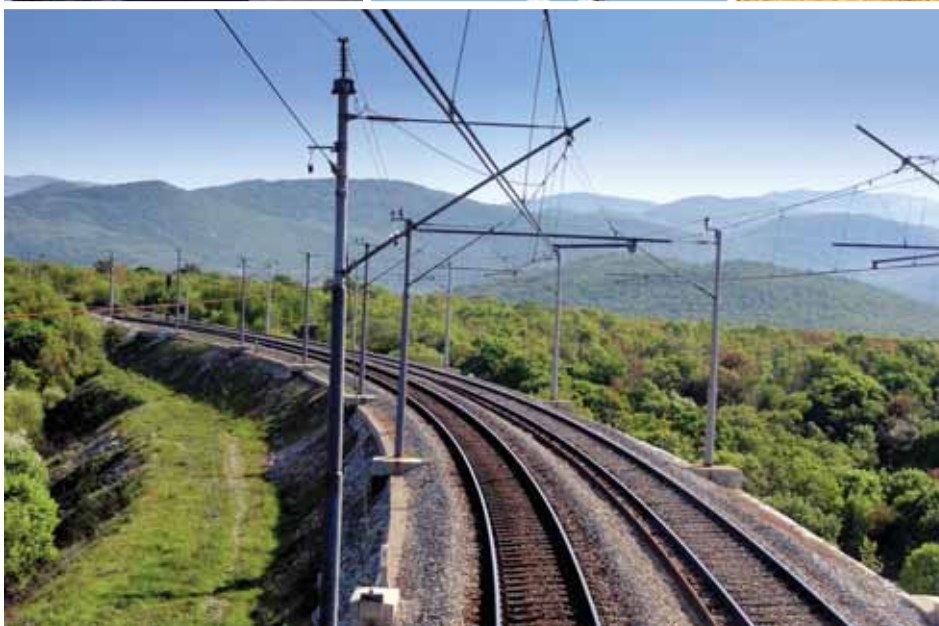
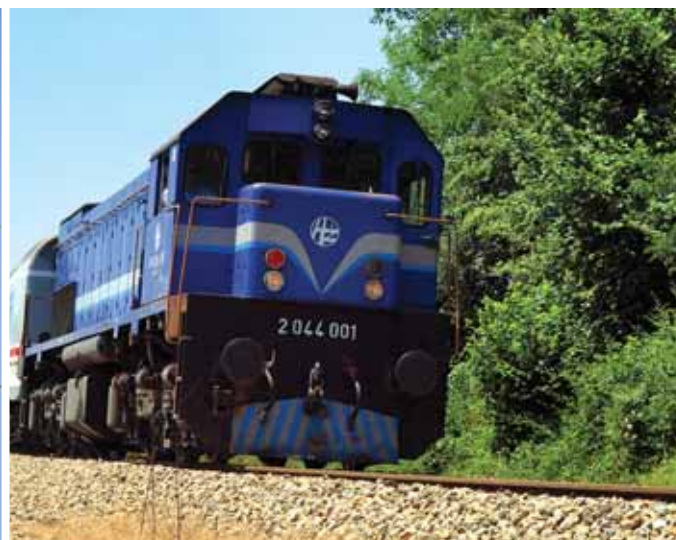
Novi Kolektivni ugovor donosi određene novine u normativnom i tarifnom dijelu.

Promjene koje su dogovorene, uz ostale mjere na kojima se radi, imaju za cilj stabilno poslovanje tvrtke u budućem razdoblju.

Promjene u Kolektivnom ugovoru samo su jedna od mjera plana restrukturiranja na kojem se radi uz potporu Svjetske banke i resornog ministarstva. Restrukturiranje tvrtke podrazumijeva

fleksibilnije upravljanje poslovanjem te promjenu strukture troškova.

U razdoblju koje nam predstoji HŽ Infrastruktura nužno mora više ulagati u podizanje kvalitete željezničke mreže i infrastrukture te raditi na modernizaciji cjelokupnog poslovanja. Samo na taj način može se dugoročno osigurati dobit za radnike i tvrtku.



ODRŽANA PRVA EDUKACIJA U SKLOPU TEHNIČKE POMOĆI CEF-a



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe

PIŠU: Svjetlana Marok i Martina Lovrić
FOTO: arhiva Korporativnih komunikacija HŽI-a

Upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture 23. studenog održana je prva interna edukacija za radnike HŽ Infrastrukture u sklopu projekta tehničke pomoći HŽ Infrastrukturi, koji u potpunosti financira Europska komisija bespovratnim sredstvima iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility – CEF*).

Na edukaciji »Institucionalni okvir za provedbu, strateško utemeljenje i mogućnost financiranja EU projekata« predavači su bili Katarina Jarža iz konzultantske tvrtke Ernst & Young Savjetovanja d.o.o. i njihov gost predavač Branimir Jerneić, koji su polaznike pobliže upoznali s četirima aspektima teme, a to su institucionalni okvir europskog sufinanciranja, mogućnosti za korištenje tih sredstava, hrvatski nacionalni strateški okvir te kako strateški usmjeriti projekte.

Naime, cilj projekta »Tehnička pomoć za poboljšanje izgradnje kapaciteta upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj« jest jačanje administrativnog kapaciteta HŽ Infrastrukture, tj. usavršavanje zaposlenika kako bi mogli samostalno pripremati i provoditi projekte za koje su namijenjena sredstva iz CEF-a. To uključuje i postupke javne nabave i upravljanje projektima, kako bi u konačnici došlo do povećanja broja visokokvalitetnih projekata europske dodane vrijednosti na osnovnoj mreži TEN-T i njezinim koridorima. Dakle, priprema je to za učinkovito upravljanje i korištenje mogućnosti u sklopu spomenutog europskog instrumenta.

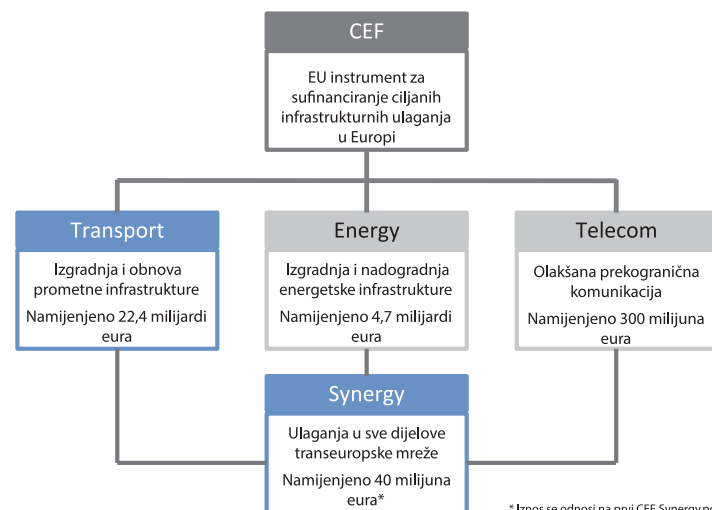
Polaznici edukacije došli su iz Službe za fondove EU i ostalih organizacijskih jedinica koje na bilo koji način sudjeluju u pripremi i provedbi projekata sufinanciranih sredstvima EU-a. Prva je to u nizu od barem 25 edukacija u sklopu projekta.

Podsjetimo, 9. rujna ove godine potpisan je ugovor s konzultantom Ernst & Young



Detaljska edukacija

Struktura Instrumenta za povezivanje Europe



* Iznos se odnosi na prvi CEF Synergy poziv 2016

Savjetovanjem d.o.o. za provedbu projekta »Tehnička pomoć za poboljšanje izgradnje kapaciteta upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj«. U sklopu toga HŽ Infrastrukturi će 40 mjeseci biti pružana podrška u pripremi

projektnih prijava za CEF te podrška u pripremi i provedbi projekata za koje je već odobreno sufinanciranje iz tog instrumenta, uključujući postupke javne nabave te održavanje tzv. treninga na radnome mjestu (*on-the-spot training*).



RADOVI NA PET NADVOŽNJAKA I PODVOŽNJAKU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

I u studenome smo provjerili stanje radova koji se izvode u sklopu velikoga projekta HŽ Infrastrukture sufinanciranog iz EU-ovih fondova »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo – Križevci«. Prema projektu gradit će se jedanaest nadvožnjaka i jedan podvožnjak, a u ovome trenutku gradi se pet nadvožnjaka i podvožnjak u Prikraju nedaleko od kolodvora u Križevcima.

Na 38 kilometara dugačkoj dionici između Dugoga Sela i Križevaca radovi se izvode planiranim tempom. Putnicima koji tu relaciju prelaze vlakom najvidljiviji su radovi nekoliko kilometara ispred ulaza u kolodvor Vrbovec. Na oko 1200 metara nove trase pruge postavljen je nasip i grade se temelji za kontaktnu mrežu. Uz to, priprema se postavljanje zida za zaštitu od buke i buše se betonski piloti na servisnoj cesti paralelnoj s prugom. Kako bi se stekao makar djelomičan dojam o potrebnim količinama materijala, spomenimo da svakodnevno na deponij u kolodvoru Vrbovcu pristižu dva do tri vlaka s 20 kiperova nosivosti oko 600 kubnih metara materijala za nasipe.

Na trasi pruge predviđena je izgradnja jedanaest nadvožnjaka i jednoga podvožnjaka. Ukinut će se svi željezničko-cestovni prijelazi, osim onoga kod Božjakovine. Trenutačno se radi na pet nadvožnjaka i podvožnjaku. Čini se kako su najviše odmakli radovi na gradnji nadvožnjaka pokraj groblja na izlazu iz kolodvora u Vrbovcu.

Jedini podvožnjak gradi se u mjestu Prikraju, oko kilometar i pol udaljenom od ulaza u križevački kolodvor. Na gradilištu su angažirani radnici i teška mehanizacija Hidroelektra niskogradnje. Nasipava se pristupna cesta, a građevinska se jama zbog blata iskopava



u otežanim uvjetima. No veći su problem od toga podzemne vode te voda zaostala poslije obilnih kiša koje su padale zadnjih tjedana. Kako bi se u takvim uvjetima omogućilo nesmetano izvođenje radova,

ispod nasipa pruge voda se ispumpava na drugu stranu kolosijeka. Radi zaštite od urušavanja, oko iskopa, paralelno sa svake strane, u zemlju se pobijaju deset metara dugačke čelične talpe.

PREDSTAVLJEN PROJEKT RUMOBIL

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Dragutin Staničić



Kako uspostaviti kvalitetan i održiv željeznički i ostali javni prijevoz u ruralnim regijama srednje Europe dio je pitanja na koja treba odgovoriti EU-ov projekt »RUMOBIL – Mobilnost u ruralnim krajevima europskih regija zahvaćenim demografskim promjenama« (*RUMOBIL – Rural Mobility in European Regions affected by Demographic Change*), koji je započeo u lipnju 2016., trajat će do svibnja 2019. i na kojemu surađuje 13 partnera iz Njemačke, Poljske, Slovačke, Češke, Italije, Mađarske i Hrvatske.



Sudionici predstavljanja projekta RUMOBIL

Rad na projektu RUMOBIL predstavljen je u četvrtak 24. studenoga 2016. u Zagrebu, kao šesti projekt financiran iz EU-ovih fondova u kojemu je jedan od partnera Savez za željeznicu (SZŽ), a prvi projekt iz EU-ova fonda Interreg-Central Europe. Vodeći je partner na projektu RUMOBIL Ministarstvo regionalnog razvoja i prometa njemačke pokrajine Saska-Anhalta, a Savez za željeznicu vodi radni paket »Komunikacije« u sklopu kojega je do sada izradio Komunikacijsku strategiju i otvorio mrežnu stranicu, a priprema i daljnje aktivnosti. Također, SZŽ zadužen je za pripremu i koordinaciju svih komunikacijskih i promotivnih aktivnosti, a iz Hrvatske u projektu sudjeluju i HŽ Putnički prijevoz te HŽ Infrastruktura, koji će sljedeće godine provesti ogledne aktivnosti usmjerene na poboljšanje voznog reda na pruzi Karlovac – Ozalj – Metlika (SLO) i uvođenje turističkih vlakova između Zagreba i Ozlja.

Kako je istaknuo glavni koordinatorski Saveza za željeznicu Ante Klečina, glavni je cilj projekta izraditi smjernice koje će omogućiti uspostavu kvalitetnog i financijski održivoga javnog prijevoza u ruralnim područjima i upravljanje njime. Hrvatski partneri imaju velika očekivanja od projekta jer je uspostavljanje javnoga prijevoza u ruralnim regijama velik izazov za željezničke i sve ostale prijevoznike te

upravitelja prometnom infrastrukturom. Cilj EU-a, pa tako i hrvatskih partnera na projektu RUMOBIL, jest pronaći način kako i takva područja uključiti u prometne sustave javnoga prijevoza.

Tijekom projekta provodit će se ogledne aktivnosti koje uključuju primjenu prikupljenih saznanja, a koja će omogućiti poboljšanje usluga u željezničkom i autobusnom prijevozu kroz bolji vozni red, bolje sustave mrežnog informiranja putnika, bolje uređenje kolodvora i stajališta, promotivne kampanje i slično. U Hrvatskoj će HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura provesti ogledne aktivnosti usmjerene na poboljšanje voznog reda u Karlovačkoj županiji, konkretno na pruzi Karlovac – Ozalj – Metlika (SLO), kao i predložiti mogućnosti uvođenja turističkih vlakova na relaciji Zagreb – Ozalj. Cilj je poboljšati vozni red kako bi bolje odgovarao potrebama lokalnog stanovništva te kako bi se ostvarivale bolje veze između lokalnih vlakova i vlakova na pruzi Zagreb – Rijeka. Kroz projekt će se prirediti i smjernice za poboljšanje lokalne prometne strategije, Studije prometnog razvoja Karlovačke županije.

Rezultati projekta RUMOBIL, objedinjeni u jednoj strategiji poboljšanja ruralne mobilnosti u slabo naseljenim

područjima, trebali bi biti podrška transnacionalnoj suradnji između lokalnih samouprava i njihovih transportnih entiteta.

O izazovima razvoja ruralnoga javnog prijevoza za HŽ Infrastrukturu govorio je savjetnik Uprave HŽ Infrastrukture Slavko Štefičar. Kao sedmogodišnji bivši glavni koordinatorski Saveza za željeznicu nije skrivao zadovoljstvo prilikom koju je Savez dobio prvi put – voditi jedan radni paket na međunarodnome projektu. Štefičar je kao izazov za HŽ Infrastrukturu naveo osiguranje minimalnih tehničkih uvjeta za uspostavu integriranoga putničkog prijevoza (IPP) kao jedine organizacijske forme koja može podići razinu usluge na željeznici. S tom misijom HŽ Infrastruktura važna je karika u lancu IPP-a, a na nju se moraju nadovezati prijevoznici vozilima manjih kapaciteta, prilagođenima ruralnim područjima. S obzirom na to da će RUMOBIL proučavati i prezentirati postojeće dobre prakse održivog prometa u ruralnim krajevima europskih regija, znanja će se dijeliti s drugim regijama kako bi se prekinuo začarani krug u kojemu se vrte reducirana prijevozna usluga i smanjenje broja putnika sa svakom novom redukcijom kojom stanovnici ostaju bez prihvatljive mobilnosti i na kraju napuštaju ruralne krajeve.

OBILJEŽEN DAN SJEĆANJA

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: arhiva HŽPP-a

Povodom Dana sjećanja na žrtvu Vukovara 1991. HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura uključili su se u inicijativu Ministarstva hrvatskih branitelja te je organizirana vožnja dvaju vlakova kojima je u Vukovar prevezeno više od 1500 branitelja i njihovih obitelji.

Prvi vlak koji je u sastavu imao 16 vagona s 915 branitelja krenuo je 17. studenoga u 18.54 sati iz Splita, a uz zaustavljanje u Perkoviću, Drnišu, Kninu, Gospiću, Ličkom Lešću, Dugoj Resi i Karlovcu u Vukovar je stigao 18. studenoga u 7.17 sati. Drugi vlak koji je u sastavu imao 11 vagona sa 600 branitelja iz Zagreba krenuo je 18. studenoga u 3.40 sati i uz zaustavljanja u Dugom Selu, Ivanić-Gradu, Novoj Gradiški i Slavanskom Brodu u Vukovar je stigao u 8.00 sati.

Četvrtu godinu zaredom HŽ Putnički prijevoz sudjeluje u organizaciji prijevoza motorističke karavane od Prevlake do Vukovara »Zajedno u ratu, zajedno u miru«. U organizaciji motorističkih klubova »Korčula« i »Vinkovci« te udrugâ proisteklih iz Domovinskog rata motoristička karavana okupila je i članove drugih motorističkih klubova. Ove je godine u karavani sudjelovalo više od stotinu motorista, koji su prešli oko 2000 kilometara kako bi odali počast vukovarskim žrtvama. Na povratku dio sudionika vraćao se vlakovima koji su vozili na relacijama Vinkovci – Split i Osijek – Rijeka. Ove godine prevezeno je oko 60 motocikala i znatan broj motorista u pratnji. Posjet Vukovaru organizirali su i članovi biciklističkih klubova pa je u povratku vlakovima prevezeno oko 70 bicikala Dobrovoljnoga biciklističkog društva »Potepuh«, Biciklističke avanturističke udruge »VG TUR TEAM« te biciklističkih klubova »Vid Ročić« i »Dugo Selo«. Uz to, dana 19. studenoga za Vukovar je redovitim vlakom krenulo oko 250 članova Sindikata hrvatskih željezničara i Sindikata željezničara Hrvatske.



Obilježavanje Dana sjećanja 18. studenoga počelo je prigodnim programom »Vukovar – mjesto posebnog pijeteta« u dvorištu Opće bolnice Vukovar i formiranjem Kolone sjećanja predvođene stjegonošama koji su nosili zastave Republike Hrvatske, Vukovarsko-srijemske županije, Grada Vukovara i 204. vukovarske brigade te braniteljima Vukovara i članovima obitelji poginulih, ubijenih i nasilno odvedenih branitelja Vukovara. Više od 100 000 sudionika kolone, uključujući najviše dužnosnike Republike Hrvatske, izaslanstva županijâ, gradova i općinâ te svećenstvo, prošli su ulicama grada od bolnice do Memorijalnog groblja žrtava Domovinskog rata u Vukovaru, gdje su polaganjem ruža na grobove odali počast poginulim i ubijenim hrvatskim braniteljima i civilima. Među ostalima, u Koloni sjećanja bili su predsjednik Vlade RH Andrej Plenković, predsjednica RH Kolinda Grabar-Kitarović, predsjednik Sabora Božo Petrov, ministar hrvatskih branitelja Tomo Medved, zapovjednik obrane grada Branko Borković – Mladi Jastreb, ratni povjerenik Marin Vidić – Bili i gradonačelnik Vukovara Ivan Penava.

U suradnji s gradonačelnikom i županom nastojat ćemo da godine pred nama iskoristimo za napredak i boljitak svih građana Vukovara u europskome duhu tolerancije, izjavio je Andrej Plenković, dodavši da je komemoracija još jedna prigoda da se izrazi duboko poštovanje svima koji su u Vukovaru dali život te da njihova žrtva bude poticaj svima u Hrvatskoj.

U Koloni sjećanja bila je i Željka Jurić-Mitrović, koja je Vukovar napustila kao šestogodišnja djevojčica. Uplakana djevojčica plave kose u plavom kaputiću držala je 1991. majku za ruku i uplakanog lica ridala hodajući pokraj vukovarskih ruševina. Željka je u Kolonu sjećanja dovela svoju kćer kojoj je odjenula plavi



U SURADNJI S GRADONAČELNIKOM I ŽUPANOM NASTOJAT ĆEMO DA GODINE PRED NAMA ISKORISTIMO ZA NAPREDAK I BOLJITAK SVIH GRAĐANA VUKOVARA U EUROPSKOME DUHU TOLERANCIJE, IZJAVIO JE ANDREJ PLENKOVIĆ, DODAVŠI DA JE KOMEMORACIJA JOŠ JEDNA PRIGODA DA SE IZRAZI DUBOKO POŠTOVANJE SVIMA KOJI SU U VUKOVARU DALI ŽIVOT TE DA NJIHOVA ŽRTVA BUDE POTICAJ SVIMA U HRVATSKOJ.



kaputić. U Vukovar su stigli i pripadnici Bad Blue Boysa i Torcida, a diljem Hrvatske palile su se svijeće u povodu 25. obljetnice vukovarske tragedije.

Kod spomen-obilježja na Memorijalnog groblju molitvu za žrtve iz Domovinskog rata Grada Vukovara predvodio je kardinal

Josip Bozanić. Nakon molitve, položeni su vijenci i zapaljene svijeće te je služena sveta misa za sve žrtve u Domovinskome ratu.

Program obilježavanja Dana sjećanja završio je obilaskom hostela »Dubrovnik« i kratkom prezentacijom Memorijalnog centra Domovinskog rata Vukovar.

SANACIJA KOLOSIJEKA U SREDIŠTU RIJEKE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U sklopu sanacije Ulice Ivana Zajca u središtu Rijeke HŽ Infrastruktura sanira željezničku vezu između kolodvora Rijeka Brajdice i glavnoga riječkog kolodvora. Specifičnost sanacije jest ta da po tome kolosijeku ugrađene u betonsku podlogu teče kombinirani željeznički i cestovni promet.

Prva faza, odnosno radovi na zapadnome dijelu Zajčeve ulice, započeli su prošloga ljeta i taj je dio posla dovršen. Druga faza radova počela je krajem kolovoza, a radovi koji uključuju sanaciju kolosijeka započeli su 4. listopada 2016. Tijekom radova obustavljen je željeznički promet između kolodvorâ Rijeka Brajdice i Rijeke te je organiziran alternativnim relacijama Rijeka – Sušak Pećine i Rijeka Brajdica – Sušak Pećine – Škrljevo.

Radovi na kolosijeku dugačkome 306 metara u mnogočemu su specifični. Na relaciji od cestovnog raskrižja u Ulici Riva Boduli ispred zgrade Transadrije pa do kolodvora Rijeka Brajdice većim dijelom isprepliću se željeznički i cestovni promet. Tom prugom (L 214) teretni vlakovi, pogotovo danju, voze relativno rijetko, ali je cestovni promet vrlo gust. Također, tom relacijom, odnosno kolosijekom ugrađenim u betonsku podlogu, na svojem putu prema terminalu u Rijeka Brajdici prolaze teški kamioni i autobusi. To je i glavni uzrok oštećenja nastalih na kolosijeku, tim više što je Zajčeva ulica posljednji put u cijelosti bila obnovljena 1977. godine. S obzirom na opseg prometa, bilo je krajnje vrijeme da se pristupi njezinoj sanaciji.

Željeznički promet između kolodvorâ Rijeka Brajdice i Rijeke u prekidu je od 4. listopada, a to je vrijeme iskorišteno i za sanaciju preostalog dijela kolosijeka do Rijeka Brajdice, u duljini od oko 400 metara, na kojemu je izvedena pojedinačna zamjena pragova. Uz to, u sklopu održavanja zamijenjene su dotra-



Obilna kiša kratkako je prekinula radove, no neće ih znatno usporiti

jale tračnice te je izvedena pojedinačna zamjena pragova na dvama kolosijecima na istome prometnom pravcu u riječkome kolodvoru.

Radovi su započeli skidanjem kolosijeka te asfaltne i betonske podloge debele oko pola metra. Nakon toga izveden je potreban iskop uz kasnije nasipavanje i zbijanje nosive podloge. Na podlogu je postavljena armaturna mreža na koju se postavljaju betonski nosači i tračnice. Kada se ugradi nova betonska podloga, u nju će vijcima u plastičnim tiplama te

klasičnim kolosiječnim priborom i podložnim pločama biti učvršćene tračnice.

Izvođač radova vrijednih oko dva milijuna kuna su Pružne građevine. Do sada se većina radova izvodila planiranom dinamikom, a prema planu svi radovi trebali bi biti dovršeni do kraja godine. Uz svu potrebnu mehanizaciju, na gradilištu je angažirano od deset do petnaest radnika svih sedam dana u tjednu, a u završnoj fazi radova bit će neophodan i angažman većeg broja radnika.

RADOVI SE PRIBLIŽILI PIVNICI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prema planiranom tempu izvođenja radova obnova dionice pruge od Daruvara do Pčelića trebala bi se dovršiti sljedeće godine. Radove izvode Pružne građevine.

Dionica Sirač – Pčelić preko Daruvara zatvorena je u listopadu 2010. Tadašnja Uprava HŽ Infrastrukture navela je to kao privremenu mjeru dok se ne iznađu sredstva potrebna za obnovu pruge. Tri godine poslije za promet je otvorena obnovljena dionica od Sirača do Daruvara dugačka 10,5 kilometara, a radove vrijedne pet milijuna kuna izvele su Pružne građevine. Tada je najavljen nastavak radova na preostalim 55 kilometara pruge do Pčelića.

Iako je broj putnika koji su se vozili željeznicom tu bio relativno malen, treba uzeti u obzir činjenicu da se radi o rijetko naseljenoj i prometno izoliranoj kraju. U teretnom prijevozu, s druge strane, nudi se dosta mogućnosti. Uz brojne

šumarije, tu se nalaze tri kamenoloma i to u Siraču, Batinjanima i Đulovcu.

Početak studenog ove godine posjetili smo gradilište i sa šefom gradilišta Ilijom Bošnjakom razgovarali o dosada dovršenim radovima te o tome koliko još treba da se cijela dionica osposobi za siguran tijek prometa. Na gradilištu je trenutno angažirano trinaest radnika. Naš sugovornik najveći je dio 32-godišnjega radnog staža proveo na terenu, a na tom je gradilištu od početka izvođenja radova.

Tijekom 2013. i 2014. iz smjera Daruvara prema Maslenjači obnovljeno je 12,5 kilometara pruge. Umjesto starih, muzejskih tračnica tipa Xa ugrađene su rabljene tračnice tipa S 49, čime je omogućen veći osovinski pritisak i sigurnija vožnja vlakova. U kolosijek su ugrađeni novi drveni pragovi i kolosiječni pribor.

Sljedeće, 2015. godine nastavljeni su radovi na 13 kilometara dugačkoj dionici od Maslenjače do Đulovca. Izmijenjene

su tračnice, a ugrađivani su polovni drveni pragovi.

Tijekom ove godine radovi su nastavljeni i približili su se Pčeliću, odnosno spojnoj točki s tzv. podravskom prugom. Trenutačno se izvode radovi na brdovitom i teško pristupačnom terenu od Đulovca do Pivnice, koja je 9,5 kilometara udaljena od Pčelića. U kolosijek se ugrađuju polovne tračnice S 49 umjesto Xa i pojedini se pragovi zamjenjuju polovnim drvenima.

Prema planiranoj dinamici izvođenja radova sljedeće godine na dionici Pivnica – Pčelić trebalo bi pojedine pragove zamijeniti polovnicima, nasuti tučenac i strojno regulirati kolosijek, nakon čega bi se promet na cijeloj dionici od Banove Jaruge do Pčelića poslije sedam godina ponovo mogao pokrenuti. Za kraj razgovora Ilija Bošnjak istaknuo je odličnu suradnju s Nadzornom grupom Virovitica, a osobito sa šefom Milanom Bijelićem i njegovim pomoćnikom Matom Miočem.



Radnici Pružnih građevina na gradilištu pokraj Đulovca

UKLANJA SE TZV. USKO GRLO NA ULAZU U ZAPREŠIĆ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



U sklopu izgradnje podvožnjaka s četiri kolnička traka te posebnim trakom za pješake i bicikliste umjesto dosadašnja dva kolnička traka uklonit će se željezničko-cestovni prijelaz koji je dugi niz godina na ulazu u Zaprešić predstavljao tzv. usko grlo u prometu.

Svakodnevne migracije stanovnika Zaprešića i okolnih mjesta prema Harmici i Zagrebu te obratno vrlo su guste. Vozači osobnih automobila i autobusa znali su dosta vremena provesti čekajući da se podigne rampa na odvoju pruge koja iz kolodvora Zaprešića skreće prema Zaboku.

Premještanje državne ceste D225 i gradnja 800 metara dugačkog

podvožnjaka ispod željezničke pruge i ceste započeli su u rujnu 2014. i prema prvotnome planu trebali su biti dovršeni do srpnja ove godine. U međuvremenu je rok zbog naknadnog ugovaranja gradnje mješovitog kolektora za otpadne vode produljen do kraja godine. Izuzetno velike količine podzemnih voda dodatno su usporile radove pa je rok za dovršetak svih radova određen za ožujak 2017. godine. Nakon podizanja željezničkog provizorija i postavljanja betonske mosne konstrukcije u svibnju ove godine, željeznički je promet u potpunosti normaliziran. Uz postojeći kolosijek na mostu ostavljen je prostor za eventualnu izgradnju drugog kolosijeka pruge.

Novi podvožnjak imat će četiri kolnička

traka te poseban trak za pješake i bicikliste. Željezničko-cestovni prijelaz bit će uklonjen. U prvoj fazi nova će cesta završavati u blizini središta grada, u Jurmanovoj ulici. Nakon toga nastavit će se gradnja ceste do Savske ulice odnosno Prigorja Brdovečkog i na taj će se način zaobići i rasteretiti središte Zaprešića. Izvođač radova vrijednih 71 milijun kuna je Viadukt d.o.o., dok je nadzor povjeren Institutu IGH.

Potkraj studenoga na gradilištu su teški kamioni nasipavali materijal, a valjci su poravnali podlogu za postavljanje asfaltnog sloja. Po cijeloj dužini već su postavljeni rasvjetni stupovi, dovršava se postavljanje rubnjaka, a uz to premještaju se instalacije.

OBNOVLJENI HOTEL »DORA« POSTAO HOTEL »ORIENT EXPRESS«

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a

FOTO: arhiva Hotela »Orient Express«



D ojučerašnji Hotel »Dora« koji je u vlasništvu HŽ Infrastrukture, a nalazi se u samom središtu Zagreba, odnedavno je moderan, novouređeni hotel naziva »Orient Express«.

S obzirom na ograničena sredstva za ulaganja u nekretnine, Hotel »Dora« dulje vrijeme nije služio svojoj temeljnoj namjeni, već je bio prazan i generirao velike režijske troškove i troškove održavanja, pa je HŽ Infrastruktura objavila javni natječaj za dugogodišnji zakup hotela. Javni natječaj objavljen je u prvoj polovini 2015. u dnevnim novinama i na mrežnim stranicama, a obavijest o objavi javnog natječaja poslana je na više od 400 e-adresa hotela i hostela u Republici Hrvatskoj.

Davanjem nekretnina u dugogodišnji zakup, u ovome slučaju na 20 godina, sve

režijske troškove i troškove održavanja, kao i sve troškove uređenja, snosi zakupac pa HŽ Infrastruktura samo ostvaruje prihod s osnove zakupa. Također, na taj način stvara se dodana vrijednost koja ulaganjem u uređenje objekta, stavljanjem hotela u funkciju te povećanjem kategorizacije povećava vrijednost hotela koji ostaje u trajnome vlasništvu HŽ Infrastrukture.

Već na temelju naziva jasno je da je Hotel »Orient Express« zadržao duh željeznice te da potiče i promovira povijesnu ulogu željeznice povezujući je sa suvremenim načinom života, što najbolje dočarava pogled iz modernoga panoramskog staklenog hotelskog dizala na postav lokomotiva Hrvatskog željezničkog muzeja. Također, željeznički detalji o kojima se vodila briga pri uređenju hotela povezuju današnji hotel s nekadašnjim Hotelom »Dora«.

Prilikom uređenja hotela, izgrađenog davne 1939., zakupac je vodio računa o očuvanju njegove povijesne i kulturne vrijednosti. Uređenjem hotela s nekadašnje dvije zvjezdice kategorizacija hotela podignuta je na tri zvjezdice, čemu uvelike pridonose novo panoramsko dizalo te novouređeni restoran i café-bar. Hotel raspolaže s 38 soba, koje su moderno uređene novim namještajem, digitalnom televizijom, IP telefonom te klima-uređajima. Cijeli hotel pokriven je besplatnim WiFi signalom, a gostima su na raspolaganju jednokrevetne, dvokrevetne i trokrevetne sobe. Dodatan značaj hotelu daje vrlo dobra prometna povezanost jer se hotel nalazi u neposrednoj blizini Zagreb Glavnog kolodvora i Autobusnog kolodvora, a atraktivnost mu povećava blizina Koncertne dvorane Vatroslava Lisinskog i Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

U IŠČEKIVANJU MODERNIZACIJE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kroz željeznički kolodvor Zabok dnevno prolazi devedeset vlakova, a velik broj putnika iz tog kraja koji su tradicionalno privrženi željeznici uskoro će dobiti bolju kvalitetu željezničke usluge, s obzirom na skorašnju modernizaciju i elektrifikaciju dionice pruge Zaprešić – Zabok koja se planira sufinancirati EU-ovim fondovima.

Željeznički kolodvor u Zaboku rangiran je kako međukolodvor na pruzi Varaždin – Zabok, a rasporedni je kolodvor za pruge Zabok – Gornja Stubica i Zabok – Krapina – Đurmanec. I dok s jedne strane položaj kolodvora u samome središtu grada odgovara putnicima, s druge strane to je sve veći sigurnosni problem jer osim putnika na tome mjestu i mještani prelaze preko kolosijeka tražeći najkraći put do svojih odredišta. Tijekom prošle godine na području kolodvora dogodile su se četiri nesreće u kojima su stradali pješaci.

Šef kolodvora Zaboka iskusni je željezničar Boris Tisanić, a pod njegovom nadležnošću su i kolodvori Veliko Trgovišće i Gornja Stubica, pet stajališta i jedna rasputnica. Uz iznimku Gornje Stubice u kolodvorima se radi bez prekida.

Prvo Tisanićevo radno mjesto bilo je u Zaboku, gdje je počeo kao prometnik vlakova, a kasnije je na zamjenama radio u gotovo svim kolodvorima na tzv. zagorskoj pruzi. Uz to, bio je šef kolodvora Novih Dvora.

Tijekom jednoga radnog dana kroz Zabok prolazi devedeset vlakova. U subotu kroz Zabok prolazi dovoljan broj vlakova, ali nedjeljom to nije slučaj s obzirom na činjenicu da brojni radnici i toga dana putuju na posao u Zagreb. U Zaboku se križaju vlakovi koji voze iz Zagreba prema Varaždinu s onima koji



stižu iz suprotnog smjera i svi putnici koji tamo presjedaju mogu ostvariti vezu za nastavak putovanja.

Teretni prijevoz vezan je uz veliko skladište Trgocentra u koje se dopremaju državne robne rezerve te uz poduzeće Tifon.

Željeznička pruga koja vodi od zagrebačkoga Glavnog kolodvora preko

Zaprešića do Zaboka dugačka je 37 kilometara. Na magistralnome dijelu pruge dopuštena vozna brzina vlakova iznosi 60 km/h, a od Zaprešića vlakovi voze doista sporih 40 km/h. Vozno vrijeme vlakova na toj relaciji je oko sat vremena, a kako se prisjeća Tisanić, nekada je ono bilo znatno kraće.

Kolodvorske zgrade na tome području održavaju se u onolikoj mjeri koliko je to



Kolodvor Zabok



Šef kolodvora Boris Tisanić, prometnik vlakova Kristijan Pihac, putnička blagajnica Mirjana Blažić i prometnik vlakova Ivan Valjivec



neophodno, pa ni Zabok nije iznimka. No, s obzirom na broj putnika koji kroz taj kolodvor svakodnevno prolaze, kolodvorska zgrada i okolne zgrade su u dobrom stanju.

Već smo istaknuli to kako su Zagorci tradicionalno vezani uz željeznicu te zato ni ne iznenađuje veliki interes javnosti za najavljenju elektrifikaciju pruge od Zaprešića do Zaboka. Taj EU-ov projekt HŽ Infrastrukture je u visokome stupnju

pripreme te bi iduće godine trebali početi i radovi u vrijednosti oko 510 milijuna kuna. Završetak radova planiran je u 2019. godini. Nakon što projekt bude završen, očekuje se da će se vozna vremena putničkih vlakova između Zaboka i Zaprešića skratiti oko 30 posto, točnije sa sadašnjih 39 – 44 minute na 28 minuta, a brzih oko 50 posto, odnosno sa 31 minute na 14 minuta. Bit će omogućeno i prometovanje elektromot-

ornih garnitura od Zagreba do Zaboka, što će imati i druge učinke u područjima zaštite okoliša, smanjenja razine buke i sličnima.

Uz modernizaciju i elektrifikaciju pruge planirana je i rekonstrukcija kolodvora u Zaboku. Umjesto preuskih tzv. uređenih površina izgradit će se dijelom natkriveni peroni, razdvojit će se putnički i teretni prijevoz, a sigurnosti putnika i pješaka najviše će pridonijeti izgradnja pothodnika.

GLAVNI JE ZADATAK OSIGURATI NEOMETAN TIJEK PROMETA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

O poslovima koje pokrivaju Telekomunikacije unutar Sektora signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih (SS i TK) uređaja Regionalne jedinice Centar i njihovoj važnosti za siguran i neometan tijek prometa razgovarali smo s glavnim inženjerom Zlatkom Kranjčinom, koji je na željeznici zaposlen 36 godina.

Poslovi telekomunikacija kojima rukovodite unutar Sektora obuhvaćaju područje koridora RH1 od Savskog Maroča do Novske, prugu preko Siska, Novske, Volinje do granice s BiH, područje koridora RH2 od Vrbovca do Zvečaja te područje Hrvatskog zagorja od Bedekovčine do Zaprešića, od Đurmanca do Zaboka i od Gornje Stubice do Zaboka. Na koji su način organizirani poslovi koje obavljate na prostoru koji pokrivate?

Posao se organizira u dogovoru s pomoćnikom direktora za SS i TK i šefovima dionica unutar regionalne jedinice. Na teren se izlazi zbog redovitog održavanja, izvanrednih događaja u sustavu telekomunikacija koje pokriva Sektor ili kontrole izvedenih radova. Telekomunikacijske uređaje na području Sektora održavaju Dionica Zagreb Glavni kolodvor kao jedina dionica za TK uređaje, dionice SS i TK uređaja u Novskoj, Karlovcu i Sisku te zasebna Dionica Servis SS i TK uređaja Zagreb Ranžirnog kolodvora koji pruža servisne usluge na području Sektora RJ Centar, ali i ostalih sektora u Hrvatskoj.

Što konkretno obuhvaća Vaš posao unutar Sektora, odnosno posao glavnog inženjera za TK na željezničkoj infrastrukturnoj mreži?

Rukovodim poslovima u sklopu telekomunikacijskog sustava u svome sektoru te ih organiziram. Poslovi obuhvaćaju pružnu telefoniju s poslovnim i signalnim vodovima te kabelima neophodnima za rad



Zlatko Kranjčina

prometnih ureda i dispečera, radiodispečerske uređaje u lokomotivama, registrofona, željezničke automatske centrale (ŽAT), razglase u kolodvorima te sustav za informiranje putnika u zagrebačkome Glavnom kolodvoru. Kontroliram ispravnost i stanje uređaja, telekomunikacijskih postrojenja i prijenosnih sustava. Kako bi sustav ŽAT centrala bio u funkciji te kako bi se mogao kontrolirati na cijeloj mreži, zajedno s glavnim inženjerima drugih sektora, imam mogućnost kontrole rada ŽAT centrala na svim dionicama. Uz sve navedeno ide i odgovornost glavnog inženjera za TK za provedbu svih radnih zadataka.

U tijeku je izrada plana održavanja na razini Sektora SS i TK RJ Centar za sljedeću godinu. U skladu s odobrenim sredstvima slaže se plan nabave potrebnog materijala i rezervnih dijelova za sljedeću godinu, a trenutačno je aktualan operativni plan koji je Sektor donio za područje RJ-a Centar za zimsko razdoblje 2016/2017.

Kako funkcionira sustav od prijave o kvaru TK uređaja do njegova otklanjanja i puštanja u normalan rad?

U slučaju manjeg kvara na TK uređajima, primjerice unutar Dionice TK uređaja Zagreb Glavni kolodvor, obavijest o tome prvo se dojavljuje dežurnome mehaničaru koji potom otklanja kvar na terenu. Ako je riječ o izvanrednome događaju ili o nekom većem i složenijem kvaru u telekomunikacijskom sustavu, o tome se obavještava voditelj Dionice koji u dogovoru sa mnom, odnosno s inženjerima i glavnim inženjerima mjerodavnim za pojedinu dionicu i sektor, te s pomoćnikom direktora za SS i TK organizira zaposlenike u pripravnosti. Telekomunikacijske uređaje održavaju i njihovu ispravnost kontroliraju radnici na dionicama, a ovisno o vrsti telekomunikacijskog uređaja, mjerenja se provode mjesečno ili šestomjesečno. Ona se potom evidentiraju i u knjigu izvršenja kontrole te u mjerne liste za uređaje, slično kao i u slučaju bilo koje druge tehničke kontrole. Ukratko, cilj svih radnih procesa, od održavanja TK uređaja preko uspostave njihova rada nakon sanacije kvara, nadzora i kontrole nad izvedenim radovima do poboljšanja sustava, jest siguran i neometan tijek željezničkog prometa.

NA ZADOVOLJSTVO PUTNIKA UVEDENI KARTOMATI

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Ivana Čubelić

Na zadovoljstvo putnika u sedam kolodvora od 28. listopada uvedena je prodaja na kartomatima. Time je u HŽ Putničkom prijevozu završena prva faza integriranog sustava prodaje i rezervacije karata (ISPRO).

Uz mrežnu prodaju i rezervaciju karata, od 28. listopada karte za vlak mogu se kupiti i na kartomatima na kojima je omogućeno plaćanje karticama. Četiri kartomata postavljena su u zagrebačkome Glavnom kolodvoru, a po jedan u kolodvorima Osijeku, Slavonskom Brodu, Vinkovcima, Varaždinu, Rijeci i Splitu.

Do 20. studenoga na kartomatima je prodano oko 2400 karata, od čega najviše na kartomatima u zagrebačkome Glavnom kolodvoru (1916) i kolodvoru Osijeku (223).

U vrijeme najvećih gužvi petkom u zagrebačkome Glavnom kolodvoru putnicima pomažu promotori koji im pokazuju kako se koriste kartomati. Zadovoljni novom uslugom putnici su izjavili:

„Ovo je zbilja izvrsno. Jednostavno se koristi, a sada više ne moram čekati na blagajni, osobito petkom kada su najveće gužve. Svaka čast HŽ-u, ovo je sjajno! (Saša, 46)

„Zadovoljna sam kupnjom na kartomatu. Puno je brže, kupiš kartu i odeš na vlak. (Marija, 21)

„Pre-prezadovoljna sam. Još da je u svim stajalištima, ja bih bila skroz zadovoljna. Nadam se da će to biti jer ovo je nešto stvarno savršeno. (Mara, 51)

„Ne moram više čekati u redovima. Ovo je bolje, fino, kulturno. Konačno neki napredak u HŽ-u. (Krunoslav, 55)

„Uspijem ući u vlak u malo vremena. Za



Krunoslav i Ana, zadovoljni korisnici HŽPP-ovih kartomata

kratke relacije kartomat je izvrstan jer uopće nemamo vremena kupovati na šalteru. (Ana, 35)

Novi i modernizirani kanali prodaje u HŽ Putničkom prijevozu uvode se od sredine kolovoza. Kondukteri u vlaku prodaju karte na mobilnim terminalima, a modernizirana je i prodaja karata na blagajnama.

Od 6. rujna uvedena je i kupnja karata u unutarnjem prijevozu putem internetske stranice www.hzpp.hr. Korisnici karte mogu rezervirati i kupiti jednostavnim unosom potrebnih podataka i platiti ih karticama. Kupljenu kartu mogu ispisati ili je na pametnome telefonu pokazati kondukeru/kontroloru. Od 8. rujna korisnicima je omogućeno besplatno preuzimanje aplikacije za pametne telefone HŽPP karte.

Od 13. kolovoza do 21. studenoga putem novog sustava prodaje prodane su 1 564 624 karte, od čega 10 513 mrežnih karata, a registrirano je oko 6500 mrežnih korisnika.

Nakon što je u veljači 2014. HŽ Putnički prijevoz potpisao ugovor o nabavi integriranog sustava prodaje i rezervacije karata (ISPRO) s odabranom zajednicom ponuditelja (tvrtkama Scheidt & Bachmann GmbH iz Njemačke, KING ICT d.o.o. iz Zagreba i Četrta pot d.o.o. iz Slovenije), uvođenjem prodaje na kartomatima završena je prva faza integriranog sustava prodaje i rezervacije karata (ISPRO).

Uz modernizaciju prodaje karata u međunarodnom prijevozu, u drugoj fazi projekt ISPRO obuhvaća i uvođenje pametnih kartica koje će zamijeniti postojeće kartonske iskaznice za mjesečne, višemjesečne i godišnje karte.

NEZABORAVNA BLAGDANSKA PUTOVANJA

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: arhiva HŽPP-a

I ove godine u prosincu HŽ Putnički prijevoz organizira vožnje dječjega božićnog vlaka Tin-express i vlaka koji vozi na Božićnu priču obitelji Salaj. Uz to, vlakom možete otputovati na bogati adventski program u Zagrebu i Splitu ili klizati u zagrebačkome Ledenom parku.

Ove godine 19. put od 3. do 25. prosinca vozit će Tin-express. Na zagrebačkome području dječji božićni vlak vozit će na relaciji Zagreb GK – Savski Marof – Zagreb GK, a vlakovi će za građanstvo polaziti vikendom u 9.40 i 11.28 sati. Cijena karte za dijete iznosi 40 kn (uključen dar za dijete), a za odrasle 30 kn, a vožnje Tin-expressa bit će organizirane i na područjima drugih gradova. Kao i svake godine, veselu atmosferu u vlaku jamči prigodni program uz dječje pjesme i najdraže blagdanske likove sv. Nikolu i Djeda Božićnjaka, koji dolaze s velikim crvenim vrećama punim darova.

I ove godine u povodu Međunarodnog dana osoba s invaliditetom 3. prosinca u 9.40 sati na zagrebačkome području bit će organizirana humanitarna vožnja Tin-expressa za djecu iz Dječjeg vrtića »Potočnica« te udrugâ »Don Kihot« i »Suncokret« i ostalih udruga koje brinu o djeci s posebnim potrebama.

Petkom i subotom od 2. do 24. prosinca posebni vlak s polaskom u 16.19, a subotom u 15.00 sati vozit će na Božićnu priču obitelji Salaj u Grabovnicu pokraj Čazme. Cijena karte za dijete iznosi 80 kn (uključen dar za dijete), a za odrasle 85 kn, a uključuje prijevoz vlakom i autobusom te ulaznicu na imanje. Na bajkovitome imanju, koje će ove godine biti okićeno s dva milijuna lampica, djeca će se družiti s Djedom Božićnjakom. Uz likove iz bajki obasjane lampicama na imanju možete uživati u gastronomskoj ponudi.

U 2015. božićnim vlakovima prevezeno je



KAO I SVAKE GODINE, VESELU ATMOSFERU U VLAKU JAMČI PRIGODNI PROGRAM UZ DJEČJE PJESME I NAJDRAŽE BLAGDANSKE LIKOVE SV. NIKOLU I DJEDA BOŽIĆNJAKA, KOJI DOLAZE S VELIKIM CRVENIM VREĆAMA PUNIM DAROVA.

oko 15 000 putnika, odnosno 34 posto više nego u 2014. godini. Vlakovi koji su vozili na Božićnu priču i božićni vlakovi na zagrebačkome području zabilježili su najveći porast broja putnika i prihoda. Humanitarne vožnje organizirane su u Zagrebu, Splitu, Vinkovcima i Varaždinu, a realizirane su i tri proslave rođendana.

Advent i u gradu pod Marjanom

U subotu 19. studenoga na zagrebačkome Europskom trgu u organizaciji Turističke zajednice grada Splita održana je promocija Adventa u Splitu.

Osim pjesme, plesa i okusa Splita, danas smo u Zagreb donijeli i lijepo vrijeme. Ponesite sunčane naočale i dobro raspoloženje jer pred nama je najljepši dio godine u kojem će Split ispričati najveseliju zimsku priču Dalmacije i pozivamo sve da nam se pridruže, rekla je Alijana Vukšić, direktorica TZ-a grada Splita.



Tin-express



Dodjela HŽPP-ove nagrade

Uz nastup benda Sunnysiders, promociji dalmatinskog adventa priključio se i HŽ Putnički prijevoz koji je građanima darovao besplatna povratna putovanja do Splita. Putovanje je osvojila rođena Splićanka Lukrecija, koja živi i radi u Zagrebu, koja je tom prigodom ushićeno istaknula:

Presretna sam što sam dobila karte za vlak, jedino tako mogu putovati sa svojom koker španijelkom. Zasižno ću tijekom Adventa posjetiti Split i rodbinu i uživati u *najlipšem mistu na svitu.*

Grad Split predstavio se 22. studenoga u prostorijama Hrvatske turističke zajednice u Ljubljani kao turističko odredište, a

težište je stavljeno na adventska događanja. Na inicijativu podregije Split promociji su se pridružili predstavnici HŽPP-a, koji su predstavili posebnu ponudu za slovenske građane koji putuju na Advent u Splitu, kao i povoljna putovanja između Hrvatske i Slovenije.

TZ grada Splita nastavit će s promocijom Adventa 8. prosinca na klizalištu zagrebačkoga Tomislavova trga, gdje će članovi splitskog KUD-a »Jedinstvo« plesati tradicionalne plesove na klizaljicama.

Od 25. studenoga do 8. siječnja HŽ Putnički prijevoz poziva vas na nezabora-

van provod u gradu pod Marjanom uz raznovrstan program Adventa u Splitu, koji počinje paljenjem prve adventske svijeće na Bajamontijevoj fontani. Uz 50 posto popusta na putovanje u Split HŽ Putnički prijevoz daje i 40 posto popusta na putovanja u zagrebački Ledeni park na Trgu kralja Tomislava uz povoljnije cijene ulaznica i najma klizaljki, a tijekom vikenda i 40 posto popusta na putovanja na još bogatiji program Adventa u Zagrebu, koji je prošle godine proglašen najboljim adventskim i božićnim odredištem u Europi.

Više informacija možete pronaći na www.hzpp.hr.

SAVEZ ZA ŽELJEZNICU – UDRUGA KOJA RASTE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Dragutin Staničić

Savez za željeznicu ostvario je brojne uspjehe u 2016. radom na projektima financiranim iz EU-ovih fondova i na nacionalnim projektima. Projekti su bili edukativnog ili istraživačkog karaktera, svi usmjereni na unapređenje željezničkoga i ostaloga javnog prijevoza te na unapređenje održive mobilnosti općenito. Na skupštini Saveza 24. studenoga prisutni delegati svih članica jednoglasno su usvojili Izvješće o radu i Financijsko izvješće te Plan rada i Financijski plan za 2017. kojim se predviđa još veći rast aktivnosti.

Otvarajući sjednicu, predsjednik Saveza za željeznicu (SZŽ) Branko Kreš naglasio je to da se osnivanje Saveza poklopilo s početkom gospodarske krize 2008., ali je unatoč tomu ne samo opstao, već i postao uspješnom udrugom koja ispunjava planirane ciljeve i sve češće sudjeluje u međunarodnim projektima koji se financiraju iz EU-ovih fondova. Zahvalio je poslovdstvu i partnerima Saveza na dosadašnjemu radu i podršci te zatražio da takva ostane i u sljedećem razdoblju.

Izvjestavajući o djelovanju Saveza u ovoj godini, koordinator SZŽ-a Ante Klečina kao dvije najvažnije stvari naglasio je iskustvo koje su mladi ljudi, studenti i tek diplomirani inženjeri stekli radom u Savezu za željeznicu te međunarodno umrežavanje s organizacijama i udrugama s kojima je Savez radio kao partner na projektima sufinanciranim iz EU-ovih fondova.

Do sada Savez iza sebe ima pet završenih međunarodnih projekata financiranih iz EU-ovih fondova, jedan je projekt u tijeku, a za još tri podnesene su prijave u suradnji s različitim inozemnim partnerima.

Savez je ove godine radio na osmišljavanju i provođenju projekata u području edukacije za održivi promet te



Zasjedanje Skupštine SZŽ-a

se bavio istraživačkim i promotivnim aktivnostima usklađenima s misijom da Hrvatska postane mjestom gdje su javni prijevoz i željeznica okosnica održivog razvoja na zadovoljstvo svih građana.

Kroz edukacijski projekt EDORA podučavali su o održivome prometu, integriranom putničkom prijevozu te prednostima željeznice i vožnje biciklom. Na dvodnevnoj radionici u Koprivnici educirali su 22 srednjoškolca-educatora koji će svoje znanje širiti dalje među suučenicima, a jednosatnu edukaciju o održivome prometu u koprivničkim osnovnim školama prošlo je oko 600 učenika. Na području integriranoga putničkog prijevoza radili su na masterplanova Osijeka, Vinkovaca, Karlovačke županije i Regije Sjever, koja uključuje Varaždinsku, Međimursku i Koprivničko-križevačku županiju. Nova referenca koja je označila prekretnicu u radu Saveza jest i završetak posla na izradi kurikuluma diplomskog studija iz održive mobilnosti za Sveučilište Sjever, koji je SZŽ dobio na javnome natječaju u konzorciju s institutima Mcrit iz Barcelone i Fraunhofer ISI iz Karlsruhea. Većinu svojih aktivnosti Savez je financirao projektivnim sredstvima, dok je dio studija i

istraživanja odradio kao gospodarsku aktivnost, a sve u skladu sa Statutom udruge usklađenim s novim Zakonom o udrugama i ostalim važećim zakonima u Republici Hrvatskoj.

Predstavljen je i novi plan rada za 2017. koji uključuje nove tematske cjeline: edukacijske projekte, istraživačke aktivnosti i studije, promotivne aktivnosti i komuniciranje unutar organizacije. Savez svoje znanje želi iskoristiti i za rad na strategijama SUMP (*Smart Urban Mobility Plans*) za gradove i općine te planovima održive mobilnosti za poduzeća i društvene organizacije koji će, u skladu s preporukama EU-a, uskoro postati zakonskom obvezom i u Hrvatskoj.

U radu Skupštine sudjelovalo je tridesetak delegata iz tvrtki i udruga – partnera Saveza za željeznicu, a u ime resornog ministra Olega Butkovića skup je pozdravila Snježana Josipović, načelnica sektora željezničkog prometa.

Savez za željeznicu trenutačno čini 11 neprofitnih udruga i 15 profitnih tvrtki-partnera, a više o poslovanju i projektima planiranim ove godine može se naći na www.szz.hr.

ODRŽAN SAJAM INVESTICIJSKIH PROJEKATA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Rexpo

U Zagrebu je 24. i 25. studenog održan peti međunarodni sajam investicijskih projekata Rexpo 2016. Na sajmu se okupilo više od tisuću registriranih sudionika i posjetitelja, među kojima su bili brojni domaći i inozemni investitori, predstavnici diplomacije, stranih poslovnih klubova, predstavnici gradova i županija i drugi.

U sklopu sajma održano je više panel-skih rasprava, a jedna je od njih bila posvećena ključnim infrastrukturnim projektima na europskim prometnim koridorima. Na panelu su sudjelovali savjetnik Uprave Instituta IGH Marko Crnjak, koordinator za Hrvatsku pri Općoj upravi za mobilnost i promet Europske komisije Ivan Lukač, predsjednik Uprave Luke Ploče Ivan Pavlović i predsjednik Udruge konzultanata inženjera BiH Ešref Gačanin. Pretežito je bilo riječi o projektima vezanima uz luke, ali je istaknuta važnost željeznice za njihov razvoj, pogotovo s obzirom na to da se u Europi prijevoz tereta nastoji sve više prebaciti na željeznicu. Panelisti su se složili u tome da su Hrvatskoj potrebne brže i efikasnije procedure kako bi se u što većoj mjeri uključila u europske prometne tokove.

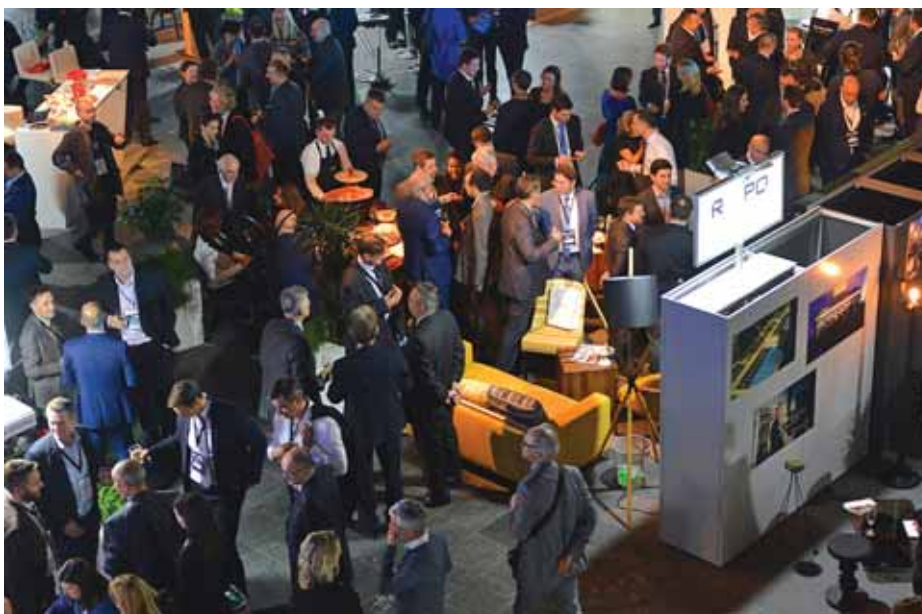
Sajam je svečano otvorio ministar graditeljstva i prostornog uređenja Lovro Kušević koji je rekao da privatni sektor mora biti nositelj investicija.

Na državi i Vladi je da stvori sigurno okruženje odnosno sigurnosne uvjete za investicije. Investitori se ovdje trebaju ugodno osjećati, rekao je ministar Kušević.

Izlagачe i posjetitelje Rexpa pozdravio je i pomoćnik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Jure Šarić. Pritom je rekao kako investiranje u javnu infrastrukturu proizvodi izravan učinak na gospodarski



Ministar Lovro Kušević



razvoj Hrvatske. Istaknuo je kako su pred nama važna ulaganja u cestovnu, željezničku i lučku infrastrukturu te modernizacija zračnih luka u državnom vlasništvu. Među važnim infrastrukturnim projektima Šarić je spomenuo i neke od

projekata HŽ Infrastrukture, kao što je rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, te je govorio o korištenju sredstava iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) za sufinanciranje tih projekata.

SLOBODNO VRIJEME POSVEĆENO OBITELJSKOME GOSPODARSTVU

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: arhiva obitelji Mavračić

Povod razgovoru sa Stjepanom Mavračićem njegova je višedesetljetna posvećenost radu na obiteljskome poljoprivrednom gospodarstvu u Horvatima. Zatekli smo ga na početku dnevne radne smjene na zamjeni glavnoga prometnog dispečera, a razgovor je morao pričekati jer je područna operativa dostavljala izvještaje o stanju u prometu, a ugovoreni strani prijevoznici tražili su *ad hoc* izradu prometnih trasa. Na operativnim poslovima u većim kolodvorima na željeznici radi od 1985. godine.

S obzirom na to da cijeli život svoje slobodno vrijeme provodite radeći na obiteljskome poljoprivrednom gospodarstvu, kako uspijevate pomiriti rad u poljoprivredi s radom u turnusu i dolaske iz noćnih smjena s posla?

Od malih nogu radim u poljoprivredi, od djetinjstva sam pomagao tati i djedu. Tako čovjek jednostavno nauči da mu ništa nije teško i nakon noćne smjene dovoljna su mi dva-tri sata sna. Naravno da sam u poljoprivrednim poslovima aktivniji kada spavam noću, ali mi je sasvim normalno kada je primjerice sezona jagoda iz noćne smjene odmah krenuti na obiteljski posao, jer jagode ne mogu čekati. Posao na željeznici mi je najvažniji, a poljoprivreda nam omogućuje dopunu prihoda, jer znate kako se kaže, poljoprivreda je tvornica na otvorenome, izložen si vremenskim i svim drugim mogućim rizicima i nesigurnosti egzistencije.

Što uzgajate i gdje distribuirate svoje proizvode? Pretpostavljamo da je obitelj uključena u rad u poljoprivredi.

Supruga, troje djece i ja živimo s roditeljima i svi smo uključeni u rad. Supruga radi u bolničkim smjenama u Zagrebu. Djeci nije ništa teško i uvijek nam uskoče i pomognu, pogotovo vikendima.



Stjepan Mavračić

dima. U našem se poslu samo tako može postići rezultat. Krenuli smo u uzgoj s jagodama, a kasnije s jabukama. Prije 22 godine, kada su mi kao branitelju odobreni povoljniji krediti, krenuli smo s većim kvotama sadnica. Odnedavno uzgajamo i borove koje distribuiramo na veliko, a jagode prodajemo putem Udruge uzgajatelja jagoda Grada Zagreba. Zbog velikih poljoprivrednih kvota odlučili smo se za ulazak u porezni sustav, bez obzira na financijske probleme koji idu uz to. Inače, kad je primjerice sezona jagoda, koje ne mogu čekati pola dana dulje od trenutka kada trebaju biti ubrane, radni dan obitelji počinje u 5.00 sati jer dnevna berba počinje u 6.00 sati, a popodnevnu berbu već u 5.30 vozim u ugovorene vrtiče.

S kakvim se izazovima susrećete u svojem gospodarstvu? Imate veliko iskustvo u poljoprivredi. Imate li koristi od Udruge uzgajatelja jagoda Grada Zagreba?

POS AO NA ŽELJEZNICI MI JE NAJVAŽNIJI, A POLJOPRIVREDA NAM OMOGUĆUJE DOPUNU PRIHODA, JER ZNATE KAKO SE KAŽE, POLJOPRIVREDA JE TVORNIC A NA OTVORENOME, IZLOŽEN SI VREMENSKIM I SVIM DRUGIM MOGUĆIM RIZICIMA I NESIGURNOSTI EGZISTENCIJE.

Mi koji smo u OPG-ima i u sustavu poticaja stalno smo pod inspekcijskim kontrolama. Naravno, to je neophodno, ali problem je što proizvode prodaju i prekupci, a njima inspekcija ne može ništa. Problem su i registrirani OPG-i koji nemaju proizvodnju, već pod izlikom obiteljskoga gospodarstva prodaju prekupljene proizvode i još dobivaju poticajna sredstva za goriva ili repromaterijal. Udruga nam organizira stalne edukacije o zaštiti bilja, a idemo i na ekotrznice. U većini zemalja EU-a obiteljska poljoprivredna gospodarstva organizirana su u zadruge koje brinu doslovce o svemu, a vi kao vlasnik gospodarstva trebate samo raditi.

Uvriježilo se mišljenje da jagode nisu više tako slatke kao nekada, da su »nekako plastične«.

Znate o čemu se radi? Svaka se roba prodaje po izgledu, a da bi lijepo izgledala, ne može se ubrati zreo plod. I jabuke i jagode moraju biti ubrane sa 70 posto zriobe pa je plod naizgled kvalitetan i lijep, ali voće iznutra još ima vrijeme zriobe. Sada sve ovisi o tome kad je do vas došlo to voće; jabuke primjerice čuvamo u hladnjačama na temperaturama 3-5°C i pod točno kontroliranom vlagom tako da je neposredno pred punu fazu zriobe puštamo na tržište. To je danak zahtjevnosti tržišta i distribucije do krajnjeg kupca. Ako bi jagode ubrali u optimalnoj fazi, dok bi stigla do kupca, već isti dan, to više ne bi bila ta ista jagoda ubrana ujutro.

UČENICI TEHNIČKE ŠKOLE NAJBOLJI MLADI IZLAGAČI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Učenci Tehničke škole Zagreb Matej, Filip i Luka Bošnjak te Nikola Šaban zajedno s mentorom Željkom Blažekom ove su godine na međunarodnom salonu inovacija INOVA-i 2016 ostvarili iznimne rezultate.

Ovogodišnji salon inovacija i novih proizvoda INOVA održan je od 9. do 12. studenog na Zagrebačkome velesajmu. Tehnička škola Zagreb tradicionalno na takvim natjecanjima ima dobre izlagače, a ove su godine postignuti rezultati koje će biti vrlo teško nadmašiti. U velikoj mjeri zasluge za taj uspjeh treba pripisati izrazito darovitoj braći Bošnjak te mentoru na svim trima nagrađenim radovima Željku Blažeku.

Za svoj rad »Upravljanje strojem za zavarivanje okruglih predmeta« Matej i Filip Bošnjak dobili su zlatnu medalju kao najbolji mladi izlagači. Zlatnu medalju osvojio je i Nikola Šaban za rad »Uređaj za kontrolu dimenzija«. Srebrnu medalju za rad »Inteligentno raskrižje« osvojio je Luka Bošnjak.

Uz darovitost, za uspjehe braće Bošnjak dosta zasluga pripada i činjenici da imaju prilike stjecati znanja u obiteljskom obrtu. Najstariji i najuspješniji Matej Bošnjak paralelno radi i studira. On je do sada osvojio nekoliko vrlo vrijednih nagrada na međunarodnim natjecanjima. Na izložbi u SAD-u 2011. proglašen je najboljim mladim inovatorom, a slično priznanje dobio je i u Maleziji. Na ovogodišnjem London Invention Showu među 390 izložaka njegov »Vezani uređaj za zavarivanje okruglih predmeta« osvojio je zlatnu medalju i drugu nagradu u sveukupnoj konkurenciji. U razgovoru nam je Matej priznao kako nagradu nije očekivao:

Žiriju se rad dopao, ne mogu točno odrediti zbog čega. Možda je presudila



Luka i Matej Bošnjak s profesorom Željkom Blažekom

ZA SVOJ RAD »UPRAVLJANJE STROJEM ZA ZAVARIVANJE OKRUGLIH PREDMETA« MATEJ I FILIP BOŠNJAK DOBILI SU ZLATNU MEDALJU KAO NAJBOLJI MLADI IZLAGAČI.

mogućnost njegove praktične primjene u industriji.

Budući da Matej radi u obiteljskoj tvrtki, zanimalo nas je u kolikoj mu mjeri priznanja pomažu u poslu:

U Samoboru imamo radionicu za industrijsku automatizaciju. Naručiteljima radimo elektronička rješenja i softver tako što se postavlja određena situacija i mi trebamo naći rješenje za problem. Izložbe, a pogotovo nagrade, odskočna su daska. Ljudi čuju za vas i priznanja koja ste osvojili pa im to na neki način daje sigurnost i povjerenje da ćete posao kvalitetno napraviti, rekao je Matej.

Matej je do sada realizirao dosta inovacija i inovativnih rješenja sa slabim šansama za zaštitu autorskih prava. I sâm je toga svjestan:

Naravno da uvijek postoji realna opasnost da se »posudi« tuđe rješenje. Na internetu se mogu pronaći rješenja, možda nešto slabije izvedena, za stalak za samostalno okretanje nota. Sve to ima elemente mog rješenja. No što se može, kaže Matej.

Najmlađi inovator Luka Bošnjak učenik je drugoga razreda Tehničke škole i nekako je prirodno što je odabrao tu školu. Slično kao i ostala braća, za inovativni rad zainteresirao se u obiteljskoj radionici:

Znao sam da je to za mene. U Tehničkoj školi mi je odlično. Svako jutro putujem iz Samobora. Malo si prespavam u busu pa vrijeme brzo prođe.

Luka je odličan učenik i nema puno dvojbi u vezi s time gdje bi nastavio školovanje:

Namjera mi je upisati Fakultet strojarstva i brodogradnje, smjer mehatronika i robotika.

»Inteligentno raskrižje« naziv je rada za koji je Luka Bošnjak dobio srebrnu medalju. Rješenje semafora sa senzorima omogućava bolju protočnost vozila kroz raskrižja i kružni tok.

Brojne nagrade na različitim natjecanjima potvrda su kvalitetnoga rada profesora-mentora Tehničke škole. Jasno je da za tako nešto treba učiniti i više od propisanih standarda. Profesor Željko Blažek zadovoljan je radionicom i njezinom opremljenošću, a o tome potiču li nagrade interes i kod ostalih učenika rekao nam je:

Može se reći da je tako. Učenici nam se sami javljaju sa svojim idejama. Neke prođu, a neke ne. Sve u svemu, interes postoji.

AVANTURA NA ŠRI LANKI

PIŠE: Marina Ribar

FOTO: Marina Ribar

Globus se okrenuo i pala je odluka: Šri Lanka! Prijateljica i ja odlučile smo krenuti u avanturu života jer su nam Daleki istok i druga kultura bili nešto s čime se još nismo susrele. Odlučile smo ići ležerno, reklo bi se »pinklec na rame, put pod noge«. Nismo znale što očekivati, jednostavno smo krenule.

Naše prvo odredište bio je ribarski gradić na obali po imenu Negombo. On nam je poslužio za odmor poslije desetosatnog leta na relaciji Zagreb – Doha – Colombo. Moram priznati da mi je kada nas je taksí vozio prema Negombu (to je najjednostavniji način da se dotamo dođe jer su sve druge veze prema tom gradiću upitne), kroz glavu prolazilo: kamo sam ja došla?

Sljedećega dana zaputile smo se u Kandy (nešto što se može nazvati gradom). U zadnji tren utrčavamo na peron, kupujemo karte i stižemo na vlak. Drugi razred, hrpa ljudi, ne nalazimo mjesta za sjedenje i pomislim: stajat ću u vlaku na +40 °C i voziti se tri sata. Vjerojatno mi to u Hrvatskoj ne bi palo na pamet, ali tamo ti taj neki ludi adrenalin daje snagu za sve. U vlaku su svi prozori otvoreni, vrata se ni ne zatvaraju, a ventilatori ugrađeni u strop vagona daju poseban čar i svježinu. Kandy je postao naša »baza« sljedeća tri dana. U gradu se nalazi »hram zuba« u kojemu se čuva Budin zub koji se pokazuje samo najvišim državnim dužnosnicima.

Gradovi nemaju osobito prepoznatljivu arhitekturu (iznimka je grad Galle koji su izgradili Nizozemci), te smo se odlučile usredotočiti na život lokalnog stanovništva. U principu je Šri Lanka siromašna zemlja i to se može vidjeti na svakome koraku. Dambulla i Sigirya dvije su lokacije koje se svakako moraju posjetiti jer ostavljaju bez daha. Nakon nekoliko dana provedenih u Kandyu, tabana sprženih od posjeta nekolicini Budinih hramova (na



ulazu u hram morate ostaviti obuću i razgledavati bosih nogu, što baš i nije ugodno kad asfalt »zaprži« na 60 °C) krenuli smo put plantaža čaja ili dijela koji oni nazivaju Little England (pogodit ćete tko ih je kolonizirao). Tu smo se također ukrcale u vlak jer smo shvatile da zapravo najviše uživamo u vožnji vlakom promatrajući nevjerojatnu prirodu. Ako putujete vlakom, kupite prijevoznu kartu za drugi razred jer tamo je život. Prvi je razred dosadan jer je klimatiziran i pun turista. Vožnje vlakom na Šri Lanki su poseban doživljaj. Oduševilo me je i to što nema »švercanja«, iako je zemlja puno siromašnija od Hrvatske. Na peron se ne može ući ako nemate kupljenu kartu koju je »striček« poništio. Doduše, bilo bi grijeh »švercati se« s obzirom na cijenu karte koja je izrazito niska za naše pojmove (10-20 kn za udaljenost kao između npr. Zagreba i Rijeke ili Zadra).

No vratimo na plantaže čaja. Ella je seoce od stotinjak ljudi koje me je toliko oduševilo da bih se rado upravo tamo

vratila. To je brdsko područje puno zelenila i šuma, domaćini su stvarno druželjubivi i pokušavaju vam pomoći u snalaženju. Zmije i ostale nemani nisu nepoznanica pa sam tako i ja imala bliski susret sa zmijom, koji je na moju i njenu sreću odlično završio – svaka je otišla na svoju stranu. Nakon Elle posjetili smo Nacionalni park Udawalawe gdje smo otišle na safari u rezervat slonova. Jedina ne baš lijepa stvar koja se dogodila u tome mjestu jest to da su moja stopala prethodne večeri izgrizli mravi na recepciji hotela jer je sve na otvorenom. Prvi sam put u životu osjetila što znači kada mravi uštrcaju svoju kiselinu u tijelo – to svrbi, peče i boli.

Nakon avanture na safariju došao je red na malo odmora na plaži Unawatuni (u blizini grada Gallea). Galle me oduševio svojom arhitekturom. Unutar starih zidina Nizozemci su izgradili taj grad koji je preživio i razorni cunami 2004. Eto nas ponovo na peronu. Ovoga puta idemo prema Colombu gdje završavamo našu



»storiju« od dva tjedna putovanja tim prekrasnim otokom. Ta vožnja vlakom ostat će mi zauvijek u sjećanju jer sam stajala tri sata u prolazu pored vrata gdje mi je pogled cijelo vrijeme bio usmjeren na oceansko prostranstvo. Na nekim dionicama vlak vozi na dva metra od obale (ne daj Bože jačega vala i svi su u vlaku mokri, što i ne bi bilo tako loše s obzirom na vrućine) i to je stvarno

nezaboravno iskustvo. Nažalost, cijelom trasom pruge mogu se vidjeti spomen-ploče životima koji su izgubljeni u razornome cunamiju koji je kao od šale izbrisao s lica Zemlje vlak pun ljudi (vjerujte, u vlak stane mnogo ljudi). U tom trenutku prođu te trnci, ali život ide dalje pa tako i naše putovanje.

Eto nas u Colombu, glavnome gradu Šri Lanke. Smjestile smo se u samome

središtu, ali se nismo previše zadržavale (dva dana) jer nismo željele biti u velikome gradu. Cilj je bio proći što više mjesta na otoku (u čemu smo i uspjele), saživjeti se nekako s lokalnim stanovništvom i upiti što više doživljaja (u tome smo uvelike uspjele). Za kraj smo ostavile još jednu avanturu za koju »lokalci«, kad smo im je prepričavale, nisu mogli vjerovati što smo napravile. Ali zato smo i bile tamo, kako bismo doživjele Šri Lanku »na najjače«. U jednome danu posjetile smo grad Anuradhapuru (250 km udaljen od Colomba), nekadašnji glavni grad Šri Lanke, prepun hramova i povijesti, nešto što se stvarno mora vidjeti. Ponovo smo krenule vlakom prema odredištu, sjele u posljednji vagon ili, kako ga oni zovu, *observation wagon*. To je bilo kao vožnja u lunaparku jer smo doslovno odskakale sa stolice 20 cm u zrak do osjećaja kada smo mislile da će se zadnji vagon katapultirati iz tračnica i završiti u džungli. Međutim, straha nije bilo, nego je sve to dodatno začinilo to ludo putovanje. Put je trajao četiri i pol sata u jednome smjeru. Kad smo htjele kupiti kartu za povratak, vlaka nije bilo. Nije ni čudo da su karte bile rasprodane kad dnevno voze dva vlaka. Srećom, postoji brza autobusna linija koja vozi »samo« pet sati. Međutim, ako si to predočite kao razgledavanje otoka, onda to postaje još jedna avantura. Kad smo nakon pet sati vožnje znojne i prašnjave izišle iz autobusa, jedva smo čekale protegnuti noge.

Sljedećega dana čekala nas je surova istina, povratak kući. Spomenula bih još da smo se skroz »navukle« na njihovu hranu zbog koje bih se onamo vratila. Svima koji još nisu posjetili tu prekrasnu zemlju savjetujem da to učine, ali što ležnije, bez prevelikih planova. Prepustite se putovanju i pustite neka se stvari događaju slučajno. To je najbolji način upoznavanja Šri Lanke.

RAZVOJ ŽELJEZNICE U AFRICI

PIŠE: Toma Bačić

FOTO: Ethiopian Railway Corporation

Većina željezničkih pruga u Africi potječe iz kolonijalnih vremena. Različiti kolonijalisti primijenili su u Africi različite željezničke standarde, pa se danas na tom kontinentu nalaze pruge nejednakih širina kolosijeka. Ipak, u zadnje vrijeme napreduje modernizacija pruga u Africi i ove je godine potpisano nekoliko ugovora o izgradnji novih pruga, a neke su važne nove pruge i otvorene.

Tvrtka Sitarail, upravitelj pruge Abidjan – Niger, koja povezuje Obalu Bjelokosti s državom Nigerom u unutrašnjosti kontinenta, početkom kolovoza ove godine predstavila je program modernizacije 852 km duge pruge Abidjan – Ouagadougou – Kaya. Ta modernizacija slijedi produljenje koncesije koju je Sitarail u srpnju ove godine ugovorio s Obalom Bjelokosti i Burkinom Faso. Nakon što se 852 km pruge modernizira, planira se obnoviti dodatnih 408 km pruge. Prema procjeni koju je 2015. Sitarail izradio s ministarstvima prometa Obale Bjelokosti i Burkine Faso, nakon modernizacije pruge Abidjan – Ouagadougou – Kaya promet bi mogao narasti do dva milijuna putnika te pet milijuna tona robe godišnje, uključujući oko tri milijuna tona rudače iz rudnika mangana u Tambaou na krajnjem sjeveroistoku Burkine Faso. Širina kolosijeka pruge Abidjan – Niger iznosi 1000 mm, a pruga nije elektrificirana. U Gani, državi istočno od Obale Bjelokosti, također se modernizira željeznica, a u dugoročnom je planu izgradnja nove pruge od glavnoga grada Accre na obali Atlantika do granice s Burkinom Faso. Širina je kolosijeka u Gani 1067 mm.

Dana 25. kolovoza u promet je puštena modernizirana pruga između gradova Kolwezija i Dololoa u Demokratskoj Republici Kongu duga 422 km. Pruga je 2014. zatvorena zbog lošega stanja kolosijeka, a u dvije godine obnovljeno je



Nova pruga Džibuti – Addis Abeba

ukupno 110 km kolosijeka. Prugom dnevno voze dva para putničkih vlakova te niz teretnih vlakova za prijevoz rude. Željeznička mreža Konga djelomično je elektrificirana i na njoj postoje tri različite širine kolosijeka. Početkom rujna tri južnoafričke države, Bocvana, Mozambik i Zimbabve, ugovorile su gradnju 1500 km duge željezničke mreže koja će povezivati unutrašnjost s lukom Techobanineom u Mozambiku. Pruga će povezivati luku s Francistownom u Bocvani. Postojeće željezničke veze u tim trima državama godišnje prevezu oko dva milijuna tona robe, dok će nova pruga prema predviđanjima prevoziti do 12 milijuna tona.

Potpuno nova željeznička pruga normalnoga kolosijeka otvorena je 5. listopada. Povezuje Džibuti s glavnim gradom

Etiopije Addis Abebom, a duga je 756 km. Dvokolosiječna je i elektrificirana, a zamijenila je uskokolosiječnu prugu sagrađenu 1917., koja je od sredine 90-ih godina bila izvan upotrebe. Najveća brzina vožnje vlakova na pruži jest 120 km/h. Do Nove godine tom će prugom voziti samo teretni vlakovi, a u 2017. uvest će se i putnički prijevoz. Vrijednost izgradnje te pruge procijenjena je na 3,4 milijarde američkih dolara, a s udjelom od 70 posto financirala ju je kineska banka Exim. Kineski proizvođač željezničkih vozila CRRC isporučio je za potrebe te željeznice 35 električnih vlakova. Ta je pruga do danas najveće kinesko ulaganje u afričku prometnu infrastrukturu, koje će se nastaviti izgradnjom pruge između Zambije i Malavija u duljini od 1500 km, koja je ugovorena krajem listopada ove godine.

NOVI VLAKOVI U AUSTRALIJI

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: nsw.gov.au
FOTO: nsw.gov.au



Australski željeznički prijevoznik NSW TrainLink modernizira svoj vozni park. Vlakove XPT (*express passenger train*, brzi putnički vlak) stare 35 godina zamijenit će 60 novih putničkih vlakova za daljinski prijevoz. Proračun za modernizaciju isprva je iznosio 35 milijuna dolara, a sada je uvećan za 50 milijuna dolara kako bi se novi vlakovi počeli puštati u promet već od prve polovine sljedeće godine, dvije godine ranije nego što je bilo predviđeno.

Postojeći XPT vlakovi voze između Sydneyja, Melbournea, Brisbanea, Dubboa, Graftona i Casina u saveznoj državi New South Walesu, a godišnje prevezu milijun putnika i prijeđu 3,5 milijuna kilometara. Iz NSW TrainLinka najavljuju da će novi vlakovi biti pouzdaniji i udobniji za putnike te da će ih biti lakše održavati.

Također se razmatra zamjena još 50 vlakova tipa XPLOERER i Endeavour novima. Ti vlakovi voze na važnim australskim regionalnim prugama koje prolaze, među ostalim, kroz glavni grad Canberru.

KOLODVOR BUDUĆNOSTI

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: globalrailnews.com
FOTO: globalrailnews.com



Britanski željeznički prijevoznik Virgin Trains predstavio je svoju »viziju kolodvora budućnosti«. Naime, 11. studenog u kolodvoru Birmingham International otvoren je preuređeni prostor u kojemu se nalaze putničke blagajne. Umjesto šaltera tamo se sada nalazi recepcija, informacijske točke sa zaslonima osjetljivima na dodir te automati za prodaju prijevoznih karata. Osim toga, u kolodvoru je sada omogućen besplatan pristup internetu i bezgotovinsko plaćanje parkiranja te su postavljene bežične postaje za punjenje mobitela.

Natasha Grice, glavna direktorica Virgin Trainsa za regiju West Midlands, izjavila je povodom otvorenja preuređenog kolodvora:

„Ove promjene potiču korisnici naših usluga. Samo u prošloj godini upeterostručio se broj korisnika s nepapirnatim kartama. Sve ih više dolazi u kolodvor s već kupljenim kartama.

U cijelo preuređenje uloženo je milijun funti. Virgin Trains tvrdi da će tako više osoblja biti na raspolaganju putnicima.

VLAKOVI U BOJAMA OMILJENOG KLUBA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: railwayage.com
FOTO: wgntv.com



Prvi put nakon 108 godina klub Chicago Cubs osvojio je World Series, finale američke profesionalne bejzbolske lige MLB-a. Cijeli Chicago danima je slavio tu povijesnu pobjedu, a slavljaju se na poseban način pridružio i javni gradski prijevoznik Chicago Transit Authority (CTA). Naime, svoje vlakove i autobuse ukrali su bojama i obilježjima Cubsa.

Time što je Chicago Cubs osvojio World Series, Chicago je ponovno ušao u povijest. Želimo dodatno eksponirati naš grad tako što ćemo slaviti s našim sugrađanima i omogućiti CTA-inim putnicima da nastave uživati u pobjedi, izjavio je gradonačelnik Rahm Emanuel.

Chicago Cubs pobijedio je Cleveland Indians u odlučujućoj sedmoj utakmici finala 2. studenog te tako s ukupnim rezultatom 4 : 3 osvojio naslov prvaka. Vlakovi i autobusi vozili su u bojama Cubsa sljedećih tjedan dana.

Mnogi navijači govore da je sada napokon »razbijena kletva« koja je pratila Cubse. Naime, prema urbanoj legendi klub je 1945. prokleo lokalni gostioničar William Sianis koji je izbačen sa stadiona Cubsa jer je koza koju je uveo u gledalište previše smrdjela.

VAŽNE OBLJETNICE PRUGA NA VINKOVAČKOM PODRUČJU

PIŠE: Hrvatski željeznički muzej
FOTO: Hrvatski željeznički muzej

Suradnjom Hrvatskog željezničkog muzeja i Zavičajnog muzeja »Stjepan Gruber« iz Županje 28. listopada u Vinkovcima i Županji otvorenjima prigodnih izložbi obilježene su dvije važne obljetnice: 130 godina pruge Vinkovci – Gunja i 115 godina pruge Vinkovci – Županja. Ove godine vinkovačko čvorište obilježava i 125 godina pruge Vinkovci – Tovarnik – državna granica, što također potvrđuje važnost tog posebnog kraja na istoku Lijepe Naše koji vrijedi posjetiti.

Slijedom povijesnih zbivanja izgradnja pruga intenzivirala se krajem 19. stoljeća. Utjecala je na to i Hrvatsko-ugarska nagodba iz 1868. prema kojoj je hrvatski teritorij pripao ugarskoj kruni. Naime, prema čl. 9 Nagodbe »Svim kraljevinam krune Ugarske zajednički su poslovi nadalje: novčarstvo, kovani novac i bankarstvo (...) te pošte, željeznice, luke, brodarstvo i one državne ceste i rijeke koje se kraljevine Ugarske i kraljevinah Dalmacije, Hrvatske i Slavonije jednakim načinom tiču.« Zbog nedostatka sredstava u državnoj blagajni gradnju pruga preuzela su dionička društva kojima je bila dodijeljena koncesija. Dioničko društvo za izgradnju pruge Vinkovci – Gunja osnovano je 1885. Gradnja pruga tekla je prema prioritetima i interesima Ugarske. U ovom slučaju bila je riječ o povezivanju Budimpešte s unutrašnjošću hrvatskih područja.

Stotinu i trideset godina pruge Vinkovci – Gunja obilježeno je u kolodvoru Vinkovcima otvorenjem izložbe »Putovanje kroz vozne redove«. Zbirku voznih redova predstavila je kustosica Hrvatskog željezničkog muzeja Renata Veličan, koja je naglasila da su Vinkovci jedinstveno čvorište u Hrvatskoj do kojega dolazi čak šest pruga. U kolodvoru Vinkovcima čuva se parna lokomotiva serije JŽ 51-133 iz fundusa Hrvatskog željezničkog muzeja koja je nekada vukla vlakove na



Slavko Živković, Zlatko Horvat, Renata Veličan, Damir Mihić i Tomislav Majstorović na otvorenju izložbe u Vinkovcima

STOTINU I TRIDESET GODINA PRUGE VINKOVCI – GUNJA OBILJEŽENO JE U KOLODVORU VINKOVCI OTVORENJE IZLOŽBE »PUTOVANJE KROZ VOZNE REDOVE«. ZBIRKU VOZNIH REDOVA PREDSTAVILA JE KUSTOSICA HRVATSKOG ŽELJEZNIČKOG MUZEJA RENATA VELIČAN, KOJA JE NAGLASILA DA SU VINKOVCI JEDINSTVENO ČVORIŠTE U HRVATSKOJ DO KOJEGA DOLAZI ČAK ŠEST PRUGA.

vinkovačkom području. Vinkovci su već poslije Prvog svjetskog rata bili povezani sa svijetom Simplon-Orient-Expressom koji je na liniji od Londona odnosno Calaisa prema Istanbulu prolazio i kroz Vinkovce.

Tehničke aspekte i važnost pruge Vinkovci – Gunja predstavio je Slavko Živković, pomoćnik direktora za Građevinski sektor Regionalne jedinice Istok. Živković je opisao tu prugu kao važan infrastrukturni element HŽ Infrastrukture, a posebno se osvrnuo na sanaciju pruge poslije katastrofalne poplave 2014. Naime, ta je sanacija iziskivala stručnost i vještine koje predstavljaju presedan u europskoj praksi. U Županji je istoga dana u Zavičajnom

muzeju »Stjepan Gruber« otvorena izložba »115 godina željeznice u Županji« autora Hrvoja Tkalca, koju se može razgledati do 20. siječnja 2017. Pruga Vinkovci – Županja – Savska obala puštena je u promet 30. rujna 1901. Izgrađena je zalaganjem Nikole A. Plavšića koji je dobio koncesiju za izgradnju i održavanje normalne parovozne vicinalne željeznice Vinkovci – Županja – Savska obala (tzv. oraška granica). Od prvoga dana prugom je tekao intenzivan putnički i teretni prijevoz. U vrijeme Domovinskoga rata, kada je vinkovačko željezničko čvorište funkcioniralo u otežanim uvjetima, jedina pruga koja nikada nije bila zatvorena bila je upravo Vinkovci – Županja.

IZLOŽBA

»VLAK BEZ VOZNOG REDA«

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Ante Klečina

U muzejskom poštanskom vagonu u Zagreb Glavnom kolodvoru od 14. do 17. studenog održana je izložba »Vlak bez voznog reda« koju su zajednički priredili kustos Javne ustanove Spomen-područja Jasenovac Đorđe Mihovilović i ravnateljica Hrvatskog željezničkog muzeja Tamara Štefanac.

Simboličnim naslovom predstavljena je misao o svim neznanim prijevozima osoba željezničkim kompozicijama u vrijeme Drugoga svjetskog rata. Sama izložba, čiji je glavni organizator JUSP Jasenovac, kamenčić je u mozaiku velikoga projekta davanja osobnog imena i biografskih podataka svakomu stradalniku koncentracijskog logora Jasenovca. Izložba je posvećena radnicima bivše Radionice državnih željeznica, današnjega TŽV-a »Gredelj«, koji su između 1941. i 1945. prošli kroz logore u Jasenovcu i Staroj Gradiški. Od ukupno 69 željezničara, njih je 42 izgubilo život. Velik dio prikazane građe koja prati popis ljudi s njihovim fotografijama i osobnim podacima došla je iz fundusa Hrvatskog željezničkog muzeja. Na otvorenju izložbe, koja se sastojala od 31 panoa s fotografijama i tekstovima te videosnimkama svjedočenja radnika Ivana Palčeca, u poštanskom vagonu u Zagreb Glavnom kolodvoru našlo se mnoštvo bivših gredeljevaca te neka poznata lica poput Branka Lustiga, Ljube Jurčića, Slavka Kojića i Bogdana Žižića.

Prisutne su pozdravili ravnateljica HŽM-a Tamara Štefanac, ravnateljica JUSP-a Jasenovac Nataša Jovičić te izaslanica ministrice kulture, pročelnica Odjela za muzejsku djelatnost Ministarstva kulture Eva Brunović. Govoreći o izložbi, jedan od autora Đorđe Mihovilović rekao je da je izložba dio projekta »Poimenični popis žrtava«, koji traje od 2005., a u sklopu kojega se želi pronaći ime, fotografiju, biografiju i sve dokumente svakoga



Na otvorenju izložbe bili su i Branko Lustig te Ljubo Jurčić



Izložba »Vlak bez voznog reda« u muzejskom poštanskom vagonu

stradalog u Jasenovcu. U prvoj fazi prikupljala su se imena i fotografije, a od 2014. traje druga faza, u kojoj se proširuju podaci o svakoj osobi. Od zagrebačkih tvrtki u projektu su sličnom izložbom do sada sudjelovali zaposlenici ZET-a. Osim HŽM-a i JUSP-a Jasenovac, dio materijala za izložbu ustupili su Hrvatski državni arhiv i Hrvatski povijesni muzej.

Otvorenju izložbe prisustvovao je i naš poznati dvostruki oskarovac, borac za ljudska prava i zatočenik koncentracijskoga logora Branko Lustig, koji je za Željezničar rekao:

„Dobro je da se sjećamo ovih ljudi i da kroz sjećanja mladim ljudima u cijelom svijetu govorimo o zlu, kako se ono nikad više ne bi ponovilo.“

ADVENTSKA BAJKA

»BACKO MINI EXPRESSA«

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: »Backo Mini Express«

Ovogodišnji Advent u Zagrebu uključio se i »Backo Mini Express«, najveća maketa željeznice u ovome dijelu Europe. Za tu prigodu maketa je obogaćena prikazima zagrebačkih znamenitosti i drugim novitetima.

Otkad smo u kolovozu prošle godine u »Željezničaru« pisali o »Backo Mini Expressu«, maketa je nastavila rasti. Tako je »Backo« sada dobio vjeran prikaz zagrebačkog Umjetničkog paviljona i klizališta na Trgu kralja Tomislava s klizačima koji se kreću. Novost je i skijalište koje predstavlja sljemensku stazu na kojoj se održava Snježna kraljica. Na stazi se nalaze skijaši, daskaši na snijegu, radnici koji rade na održavanju staze te čak i žičara. Osim žičare, pokretni su i skijaši, po čemu je ta maketa jedinstvena u Europi. Naime, skijaši se kreću pomoću lanca s magnetima postavljenog ispod staze. Osim toga, od prošloga Adventa uređen je okoliš makete, tj. »priroda«, a na adventskom otvorenju dodana je i kiša u obliku vrlo sitnih kapljica koje padaju po posjetiteljima (dosad se samo čuo zvuk kiše).

Stotini vlakova koji su u stalnom postavu makete tijekom Adventa pridružuje se Agram Advent Express, posebni vlak u bojama Zagreba s božićnim ukrasima. Zbog prostornih ograničenja dijelovi makete koji predstavljaju Zagreb zasad su ugrađeni u maketu izmišljenoga kraja, ali planira ih se premjestiti u podrumске prostorije, gdje će se nalaziti maketa posvećena Zagrebu.

Na cijeloj se maketi zasad nalazi kilometar i pol pruge s tristotinjak skretnica i devet mostova, a maketa stalno raste. Sve je to rezultat rada osmorice entuzijasta koji su u maketu uložili desetke tisuća sati svojega rada. Trenutačno izrađuju cestu paralelnu s prugom koja bi ulazila i u grad, a autići koji njome voze



Maketa Umjetničkog paviljona i klizališta na Tomislavovu trgu



Maketa prigodnoga božićnog vlaka

trebali bi se napajati strujom bežično iz ceste (zasad autići i kamione pokreću baterije). U planu je i uređenje vrtne željeznice u dvorištu te proširenje makete na druge prostorije.

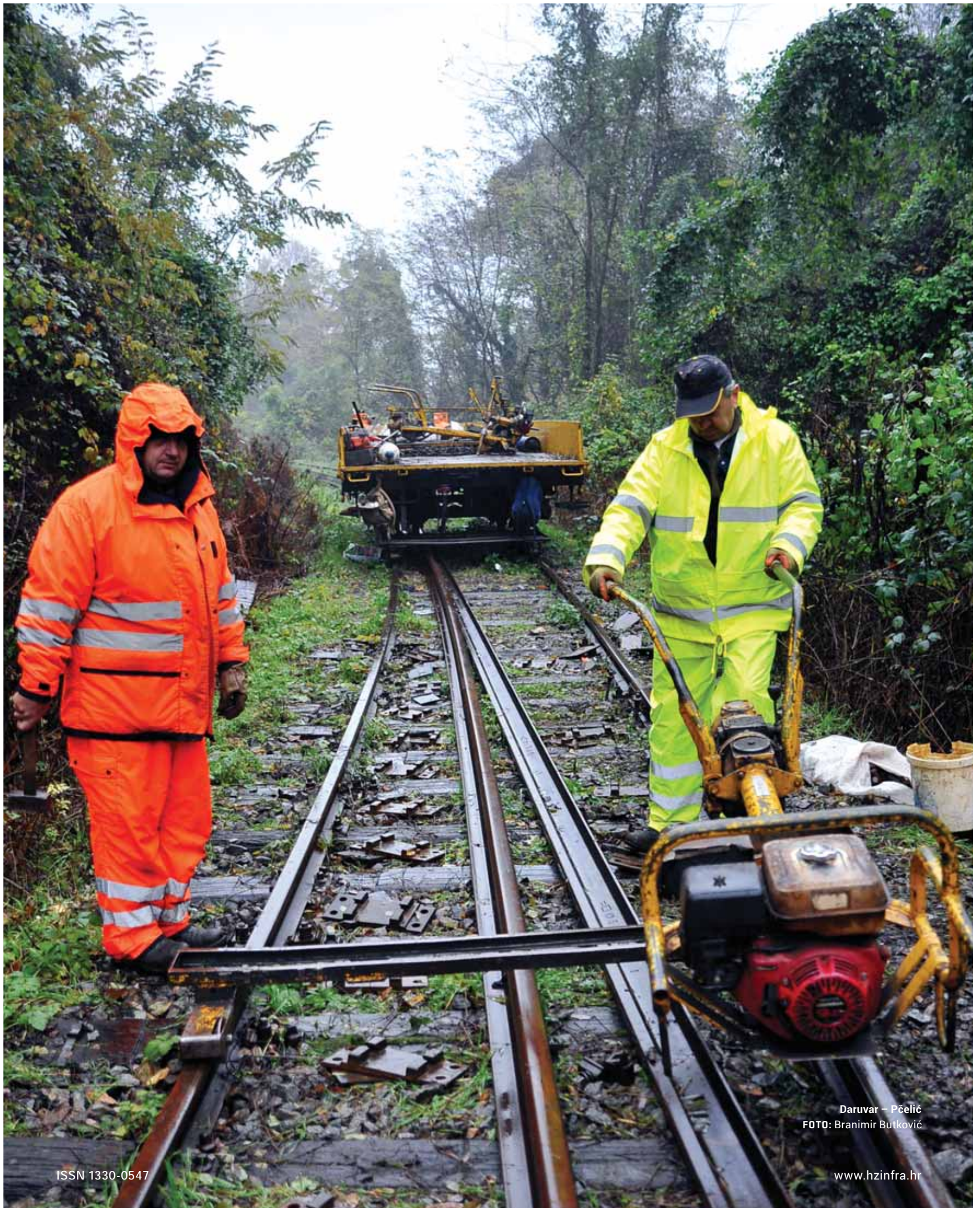
Prošloga Adventa maketu je razgledalo oko sedam tisuća posjetitelja te su ove godine u »Backo Mini Expressu« odlučili otvoriti svoja vrata posjetiteljima svakoga dana od 10.00 do 22.00 sata.



OPATIJA - MATULJI

**_HRVATSKI
ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI**

Opatija-Matulji
FOTO: Branimir Butković



Daruvar – Pčelić
FOTO: Branimir Butković