

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 839 || LISTOPAD 2015.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



## EU FONDOVI

Odabran izvođač radova za najveći infrastrukturni projekt

4

## HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

U prometu novi vlak

14

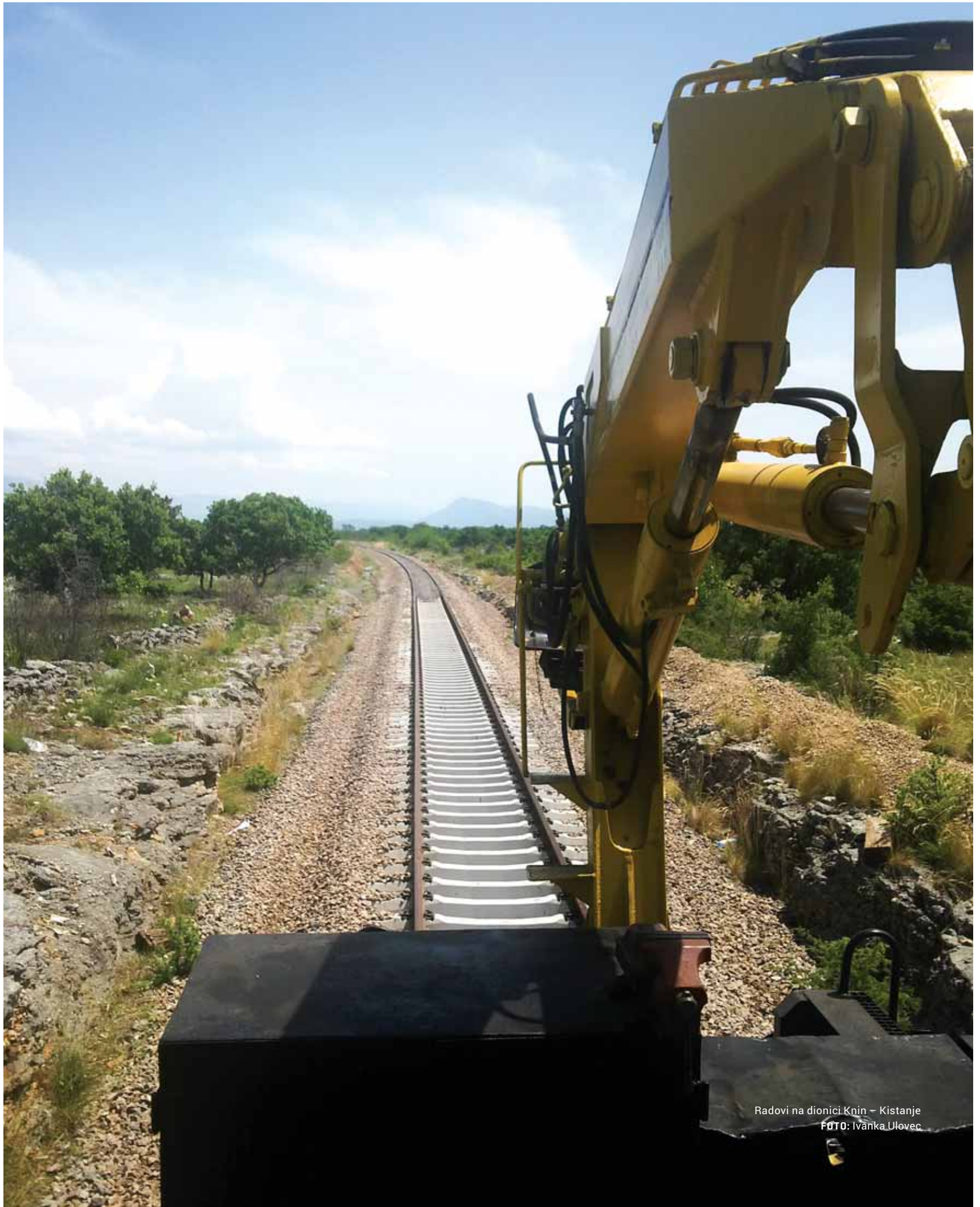
## INTERVJU

Želio sam raditi nešto praktično

16



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi na dionici Knin – Kistanje  
FOTO: Ivanka Ulovec

## IZDVOJENO

### EU FONDOVI

Odabran izvođač radova za najveći infrastrukturni projekt

4

### AKTUALNOSTI

Od Pleternice do Čaglina ponovno vlakom

8

### AKTUALNOSTI

Suradnja s gradom Osijekom

9

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

U prometu novi vlak

14

### INTERVJU

Želio sam raditi nešto praktično

16

### SPORT

Turnir za Antonija i Domagoja

30

## IMPRESUM

### ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

**NAKLADNIK:** HŽ Infrastruktura d.o.o.

**ZA NAKLADNIKA:** Renata Suša

**GLAVNI UREDNIK:** Ivan Kartelo

**IZVRŠNI UREDNIK:** Branimir Butković

**JEZIČNE UREDNICE:** Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

**UREĐIVAČKI ODBOR:** Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić – Richter, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan

Kartelo, Katarina Rakas

**DIZAJN:** Oskar Pigac

**FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI:** Ante Klečina

#### ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeveva 12  
 telefon: +385 (0) 1 4534 288  
 telefaks: +385 (0) 1 4572 131  
 e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr  
 www.hzinfra.hr

**NAKLADA:** 1800 primjeraka

**TISAK:** TISKARA GRAFING

## RIJEČ UREDNIKA

### Cijenjene kolegice i kolege,

izbjeglička kriza koja, nažalost, ne jenjava i dalje se odražava i na željeznički promet, a željezničari u suradnji s MUP-om i dalje besprijekorno odrađuju svoj posao. Do kada će takva situacija potrajati pitanje je za milijun dolara, no ono što sigurno možemo potpisati jest to da će željezničari i dalje odrađivati sve zadatke koji budu stavljeni pred njih.

U listopadu smo zabilježili i nekoliko iznimno važnih događanja vezanih uz željeznicu. HŽ Infrastruktura donijela je odluku o odabiru izvođača radova za trenutno najveći infrastrukturni projekt u Hrvatskoj sufinanciran sredstvima iz EU-ovih fondova. Riječ je o projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici između Dugog Sela i Križevaca. Nakon što odluka postane izvršna, očekuje se potpisivanje ugovora, dok bi prva lopata trebala biti zakopana iduće godine. Sjajna vijest je i to da je vozni park HŽ Putničkog prijevoza bogatiji za još jedan novi vlak. Nakon što je isporučeno prvih deset elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz, Končar je isporučio ukupno jedanaesti te prvi elektromotorni vlak za prigradski prijevoz.

Provjerili smo i kako se izvode radovi na obnovi pruge Koprivnica – Botovo – državna granica, a u Slavoniji smo svjedočili veselju mještana Čaglina koji su nakon pet godina dobili željezničku vezu s Pleternicom. U *Želji* donosimo i razmišljanja prvog čovjeka HŽ Infrastrukture zaduženog za osiguranje ŽCP-a na hrvatskim prugama Marka Žganca, a naši reporteri donijeli su nam i zanimljive vijesti izvan granica Lijepe naše.

Što se još sve radilo i koje su priče obilježile željezničku svakodnevicu, a mi smo ih zabilježili, najbolje provjerite sami.

glavni urednik lista "Željezničar"  
**Ivan Kartelo**



# ODABRAN IZVOĐAČ RADOVA ZA NAJVEĆI INFRASTRUKTURNI PROJEKT

PIŠE: Antonija Jergović  
FOTO: Branimir Butković  
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac



**H**Ž Infrastruktura donijela je odluku o odabiru ponuditelja za izvođenje radova na dionici željezničke pruge Dugo Selo – Križevci.

U srijedu 21. listopada donesena je odluka o odabiru izvođača radova na rekonstrukciji postojećega i izgradnji drugoga kolosijeka pruge na dionici Dugo Selo – Križevci. Riječ je o strateškome projektu od javnoga značaja za Republiku Hrvatsku i dosada najvećemu infrastrukturnom željezničkom projektu koji sufinancira EU. To je ujedno i najveći projekt sufinanciran iz EU-ovih fondova u Hrvatskoj.

Procijenjena vrijednost radova iznosila je 1,278 milijardi kuna, dok je procjena ukupne vrijednosti projekta, koji osim radova obuhvaća i troškove nadzora nad izvođenjem radova, troškove rješavanja imovinsko-pravnih poslova te troškove nepredviđenih radova, iznosila 1,517 milijardi kuna (198 milijuna eura).

HŽ Infrastruktura je kao jedan od najvećih korisnika europskih sredstava dosad uspješno realizirala projekte u vrijednosti od gotovo milijardu kuna, a s ovim projektom bit će ukupno iskorišteno dvije i pol milijarde kuna europskih sredstava. Nakon što je u rujnu zaključen ugovor s izvođačima radova i nadzora za projekt izgradnje prvih novih kilometara pruge nakon gotovo 50 godina, na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno, ovo je u kratkome roku drugi veliki projekt čija je svrha modernizacija i obnova željezničke infrastrukture RH.

Tim projektom HŽ Infrastruktura doprinosi ostvarenju ciljeva nacionalne prometne politike u području željezničkoga sektora te



Uprava HŽ Infrastrukture

potvrđuje opredjeljenje da se kao glavni izvor financiranja koriste upravo sredstva Europske unije. Poziv za nadmetanje HŽ Infrastruktura objavila je 3. srpnja ove godine. Interes za nadmetanje bio je velik, proces za nadmetanje proveden transparentno, a otvaranje pristiglih ponuda bilo je javno i uz prisustvo javnoga bilježnika. Na natječaj je pristiglo šest ponuda, a čak 50 posto ponuda kretalo se u okvirima procijenjene vrijednosti projekta. Opsežan posao evaluacije ponuda proveden je u rekordnome roku. Na temelju sveobuhvatne analize i uz primjenu svih kriterija postupka javne nabave izabrana je ponuda koja je cjenovno bila najniža.

Potpisivanje ugovora za radove uslijedit će nakon što, sukladno Zakonu o javnoj nabavi, odluka o odabiru postane izvršna.

Radovi na rekonstrukciji postojećega i izgradnji drugoga kolosijeka na dionici od Dugoga Sela do Križevaca trebali bi započeti početkom 2016. godine, a završetak radova planiran je u rujnu 2019.

Javno nadmetanje za nadzor nad radovima već je provedeno, a veći dio sredstava za projekt osiguran je odlukom Europske komisije krajem 2014. Na temelju ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava koji su u lipnju ove godine potpisali Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture i HŽ Infrastruktura potvrđeno je da će se projekt s 85 posto sredstava sufinancirati iz Europskoga fonda za regionalni razvoj, a preostalih 15 posto bit će financirano nacionalnim sredstvima.

## Detaljnije o projektu:

- Planirane aktivnosti u sklopu projekta uključuju, pored obnove postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka na cijeloj pružnoj dionici duljine 38,2 km, izgradnju šest mostova, od kojih su dva cestovna, rekonstrukciju postojećih sedam mostova, ukidanje 17 željezničko-cestovnih prijelaza i dvaju pješačkih prijelaza te gradnju 11 novih nadvožnjaka, jednoga podvožnjaka i šest pothodnika, nadogradnju stabilnih postrojenja električne vuče, modernizaciju signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te izgradnju 25

PLANIRANE AKTIVNOSTI U SKLOPU PROJEKTA UKLJUČUJU, PORED OBNOVE POSTOJEĆEG I IZGRADNJE DRUGOGA KOLOSIJEKA NA CIJELOJ PRUŽNOJ DIONICI DULJINE 38,2 KM, IZGRADNJU ŠEST MOSTOVA, OD KOJIH SU DVA CESTOVNA, REKONSTRUKCIJU POSTOJEĆIH SEDAM MOSTOVA, UKIDANJE 17 ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIH PRIJELAZA I DVAJU PJEŠAČKIH PRIJELAZA TE GRADNJU 11 NOVIH NADVOŽNJAKA, JEDNOGA PODVOŽNJAKA I ŠEST POTHODNIKA, NADGRADNJU STABILNIH POSTROJENJA ELEKTRIČNE VUČE, MODERNIZACIJU SIGNALNO-SIGURNOSNIH I TELEKOMUNIKACIJSKIH UREĐAJA TE IZGRADNJU 25 KILOMETARA SERVISNIH CESTA.



kilometara servisnih cesta. Završetkom projekta znatno će se skratiti vrijeme putovanja od Dugoga Sela do Križevaca, i to s 30 na 18 minuta.

- Projekt rekonstrukcije i izgradnje drugog kolosijeka dionice Dugo Selo – Križevci prepoznat je kao jedan od prioriteta modernizacije željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, a dio je velikoga projekta uspostave dvokolosiječne željezničke pruge visoke učinkovitosti za mješoviti prijevoz na cijelome mediteranskome koridoru RH2 kojim se Pirinejski poluotok preko Luke Rijeka, Zagreba i Budimpešte povezuje s mađarsko-ukrajinskom granicom te europskom mrežom TEN-T. Budući da je

Luka Rijeka pristupanjem Hrvatske Europskoj uniji postala točkom ulaska/izlaska za jedinstveno europsko tržište, očekuje se pojačan opseg prometa prema državama srednje Europe, a ovo je prvi projekt kojim se Rijeka i Zagreb povezuju s mađarskom pružnom mrežom.

- Svrha je ovoga projekta izgradnja dvokolosiječne pruge s mnogo povoljnijim uporabnim svojstvima, čime će biti zadovoljeni zahtjevi za koridorski promet i prijam interoperabilnih teretnih vlakova te omogućeno povećanje kapaciteta pruge i kvalitete života ljudi uz prugu, uz znatno ulaganje u zaštitu od buke prema europskim standardima.

**HŽ INFRASTRUKTURA JE KAO JEDAN OD NAJVEĆIH KORISNIKA EUROPSKIH SREDSTAVA DOSAD USPJEŠNO REALIZIRALA PROJEKTE U VRIJEDNOSTI OD GOTOVO MILIJARDU KUNA, A S OVIM PROJEKTOM BIT ĆE UKUPNO ISKORIŠTENI DVIJE I POL MILIJARDE KUNA EUROPSKIH SREDSTAVA.**

**TIM PROJEKTOM HŽ INFRASTRUKTURA DOPRINOSI OSTVARENJU CILJEVA NACIONALNE PROMETNE POLITIKE U PODRUČJU ŽELJEZNIČKOGA SEKTORA TE POTVRĐUJE OPREDJELJENJE DA SE KAO GLAVNI IZVOR FINANCIRANJA KORISTE UPRAVO SREDSTVA EUROPSKE UNIJE.**

# I ŽELJEZNIČARI U ČAKOVCU ODRADILI POSAO BESPRIJEKORNO

PIŠE: Martina Lovrić  
FOTO: Martina Lovrić, Ante Klečina

Izbjeglička kriza koja je od polovine rujna postala dio naše svakodnevice, u kratkom je razdoblju bila zahvatila i kolodvor Čakovec, i to od 17. do 20. listopada kada su iz Tovarnika u pogranični kolodvor Čakovec dopremljena četiri vlaka s migrantima.

No Međimurci su se i taj put pokazali kao izuzetno organizirani te su spremni dočekali i tu obvezu i savršeno odradili zadatak postavljen pred njih. S obzirom na to da je cijeli proces prijevoza izbjeglica iz zemalja Bliskog istoka pod potpunim nadzorom i u organizaciji MUP-a, PU međimurska je o tome da će se vlak iz Tovarnika usmjeriti prema Čakovcu obavijestila šefa kolodvora Milana Markovića, koji je pak u izvrsnoj koordinaciji s MUP-om, gradskim vlastima, Crvenim križem i UNHCR-om organizirao način prihvata i prostor za prihvata vlaka s izbjeglicama. U kolodvoru je za prijam takvih vlakova bio osiguran 7. kolosijek (teretna lira) jer je do toga kolosijeka omogućen lakši pristup autobusima koji su trebali biti spremni za eventualni prekrcaj putnika iz takvih vlakova.

Vlakovi koji su stigli 17., 18. i 20. listopada bili su vrlo brzo otpremljeni prema Sloveniji, odnosno prema kolodvoru Središće ob Dravi. Dakle, i primopredaja između dviju željezničkih uprava u pograničnome kolodvoru Čakovec bila je gotovo rutinska, bez većih poteškoća. Iz dva je vlaka u tome razdoblju sišlo po šestotinjak izbjeglica koji su prešli u autobuse te su prevezeni do cestovnih prijelaza Mursko Središće i Bregana.

„Treći vlak, onaj koji je vozio 19. listopada, vozio je do točke koja je bila stotinjak metara udaljena od granice sa Slovenijom i odatle su ti ljudi svoj put



Milan Marković, šef kolodvora Čakovec



Izbjeglički vlak

morali nastaviti pješice. Bio sam u pratnji tog vlaka u lokomotivi i to je doista bilo potresno iskustvo. Ali svi moji ljudi na kolodvoru u toj su zahtjevnoj situaciji pokazali maksimalnu profesionalnost, kazao je šef

kolodvora Marković. Od 20. listopada izbjeglička priča zaobilazi Čakovec, ali prometna operativa budno prati razvoj situacije i u stalnoj je komunikaciji s MUP-om pa kolodvor Čakovec ostaje pripravan...

# PRIJEVOZ JE VRHUNSKI ORGANIZIRAN

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**V**lakovima se svakodnevno prema Sloveniji iz Tovarnika preveze nekoliko tisuća izbjeglica. Do sada je taj prijevoz tekao besprijekorno, za što velike zasluge imaju i neposredno uključeni željezničari. Među njima treba spomenuti vinkovačke konduktere.

Organizacija prijevoza izbjeglica zahtijeva dodatan angažman cjelokupnoga željezničkog sustava i svih neposredno angažiranih željezničara. Konduktori HŽ Putničkog prijevoza, a ponajprije vinkovačko vlakopravno osoblje, uključeni su u prijevoz izbjeglica od njihova ulaska u vlak do povratka praznih garnitura.

Svoja iskustva u prijevozu izbjeglica ispričali su nam Kristina Smolić i Ivan Marić, zaposlenici HŽ Putničkog prijevoza. Kristina Smolić do sada je izbjegličkim vlakom putovala tri puta. Budući da je i sama osam godina provela u izbjeglištvu, suosjeća s izbjeglicama:

„Znam kako je tim ljudima jer kada je početkom listopada 1991. pao Cerić, izbjegli smo u Mađarsku. U takvim situacijama sve postaje nevažno, otišli smo samo s vrećicama. Mama je tada bila trudna i sjećam se da je govorila da treba uzeti peglu. Kasnije sam promijenila više adresa, a kući smo se vratili tek 1998. godine. Znam kako je to kada čovjek koji je u svojoj zajednici bio netko, ostavlja sve i odlazi u nepoznato. Neke slike iz Tovarnika strahovito su potresne. Sjećam se scene oca koji jedno dijete drži za ruku, a drugo mu je dijete zaspalo na ramenu i lice prislonilo uz njegov obraz. To je teško promatrati i suze naviru same od sebe – rekla je Smolić i pohvalila odličnu organizaciju prijevoza izbjeglica.

„Prema tim se ljudima odnosi humano.



Kristina Smolić

Ulazak u vlak ponekad traje kraće od tri sata, a poneka i pet sati. Iz Opatovca se ljudi u pratnji policije autobusima dovoze do željezničkog kolodvora. Tamo interventna policija odlično odrađuje svoj posao i sve prolazi u najboljem redu. Mi »uskačemo« ako treba dati kakvu informaciju, posredujemo ako nekome zatreba liječnička pomoć ili ponekad »uskočimo« pomoći volonterima. Tijekom vožnje vrijeme provodim na pomoćnom sjedalu uz strojovođu. Vlak se ne zaustavlja i treba izdržati – dodala je Smolić.

Konduktar Ivan Marić do sada je izbjegličkim vlakom putovao jedanput, no budući da o toj izvanrednoj situaciji dosta razgovara s kolegama, dobro je upoznat sa stanjem:

„Na početku izbjegličke krize vozila su dva vlaka dnevno, a sada se pokreće i do šest vlakova dnevno. Jednim od njih putovao sam 20. rujna. Kompozicije su u svom sastavu imale deset ili dvanaest vagona, a sada im se pridodaju još vagon ili dva. Konduktari putuju u oba



Ivan Marić

smjera pa ponekad putujemo i po 18 sati. Izbjeglički vlakovi imaju prednost jer garniture treba oprati u Vinkovcima i što prije ih vratiti u Tovarnik.

Budući da konduktari kao najveće probleme tijekom vožnje izbjegličkih vlakova ističu povlačenje pomoćnih kočnica u vožnji, Marić nam je objasnio što se događa:

„Tijekom vožnje konduktari sjede pokraj strojovođe. Povlačenje kočnica za nuždu veliki je problem. Već u Tovarniku sirijski prevoditelj preko razglasa objašnjava putnicima da ne povlače kočnicu. Mislim da ljudi to najčešće ne rade namjerno. Događa se i da ljudi kočnicu povuku u noći, na otvorenoj pruzi, što nam stvara dodatne probleme jer moramo silaziti i u vagonu vratiti kočnicu u početni položaj.

Kako je najavljeno, od početka studenoga izbjeglice će ulaziti u vlak u Šidu, u Srbiji i prevoziti se do novog kampa u Slavonskom Brodu, a potom do Slovenije.

# OD PLETERNICE DO ČAGLINA PONOVRNO VLAKOM

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Kartelo

**S**večano je bilo 26. listopada u Čaglinu, malome mjestu u Požeško-slavonskoj županiji. Naime, u to je mjesto nakon pet godina obnovljenom prugom iz smjera Pleternice stigao poseban vlak čime je obilježen kraj radova na spomenutoj dionici. Do Čaglina provezao se ministar Siniša Hajdaš Dončić u pratnji predsjednice Uprave HŽ Infrastrukture Renate Suše, člana Uprave HŽ Infrastrukture Ivana Vukovića, predsjednika Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražena Ratkovića te predsjednika Odbora za prostorno uređenje i graditeljstvo Hrvatskog sabora Zdravka Ronka.

Dolazak svečanog vlaka u Čaglin došlo je pozdraviti mnoštvo stanovnika toga malog mjesta koji su, kako su nam rekli, jedva dočekali povratak željeznice u svoj kraj.

Radovi na obnovi spomenute dionice duljine oko 17 km započeli su u svibnju 2013., i to od kolodvora Pleternice prema kolodvoru Čaglin, a ukupna vrijednost radova i materijala iznosi oko 32 milijuna kuna.

Tijekom posjeta ministar Siniša Hajdaš Dončić naglasio je kako su, osim glavnih pravaca koji se sufinanciraju EU-ovim novcem, i lokalne odnosno regionalne pruge vrlo važne za svakodnevnu komunikaciju ljudi i robe.

„Nadam se da će je stanovnici ove regije svakodnevno koristiti. Naime, država osigurava pola milijarde kuna za subvenciju željezničkog prometa. Trend je u Europi povećanje broja ljudi koji koriste željeznicu kao najbolju i najekološkiju vrstu prijevoza – dodao je Hajdaš Dončić.

Revitalizacija pruge od velike je važnosti za lokalnu zajednicu jer će se time omogućiti veća mobilnost građana, ponajprije dnevne migracije i putovanja



Zdravko Ronko, ministar Hajdaš Dončić, predsjednica Uprave HŽI-a Suša i predsjednik Uprave HŽPP-a Ratković u vlaku



Doček u Čaglinu



Obnovljena dionica

do većih slavonskih gradova poput Osijeka. Također, obnova kompletne dionice do Našica važna je i zbog razvoja gospodarstva jer se time otvaraju veće mogućnosti za teretni prijevoz prema Našicama. Predsjednica Uprave HŽI-a Renata Suša najavila je stoga nastavak obnove pruge do Našica:

„U iduće dvije godine planirana je obnova dionice i od Čaglina do Našica, što je ulaganje vrijednosti oko 18 milijuna kuna. Vjerujem da će se lokalno stanovništvo vrlo brzo vratiti željeznici kao vrsti prijevoza, a na nama je da maksimalno iskoristimo sve svoje resurse i podižemo

sigurnosnu razinu pruga.

Od 2. studenoga 2015. pruga je otvorena za promet putničkih vlakova, koji će od stupanja na snagu novoga voznog reda u prosincu moći voziti i brzinom do 80 km/h.

Prvi čovjek HŽPP-a Dražen Ratković pritom je naglasio:

„Današnjim posebnim vlakom između Pleternice i Čaglina praktički smo otvorili prugu za promet. Na dionici između Pleternice i Našica i dalje ćemo voziti i autobuse, pa će ovih šest vlakova biti dodatna usluga.



# SURADNJA S GRADOM OSIJEKOM

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Kartelo

**H**Ž Infrastruktura potpisala je s Gradom Osijekom ugovor kojim se Gradu na 20-godišnje korištenje ustupa šest objekata u sklopu željezničkog kolodvora. Objekte ukupne površine dvije tisuće kvadratnih metara koje HŽ Infrastruktura ne koristi već godinama Grad Osijek prenamijenit će u prostor za poduzetnike iz IT sektora i umjetnike.

U ime HŽ Infrastrukture ugovor je potpisala predsjednica Uprave Renata Suša koja je potom istaknula:

„Jako nam je drago što ustupanjem naših objekata na korištenje možemo pomoći Gradu Osijeku u oplemenjivanju ove lokacije. Za nas potpisivanje ovog ugovora znači smanjenje naših operativnih troškova, ali i doprinos društveno odgovornome poslovanju. Jako se veselimo i vašim budućim korisnicima, poduzetnicima i umjetničkim udrugama, te svrsishodnome korištenju tih nekretnina.

HŽ Infrastrukturi na suradnji je zahvalio i zamjenik osječkoga gradonačelnika Denis Ambruš:

„Zahvaljujem HŽI-u što je pozitivno odgovorio na našu zamolbu o ustupanju svojih prostora na korištenje. Korist ovog ugovora koji je potpisan za dobrobit grada Osijeka bit će vidljiva tek u budućnosti. Moramo reći da se vidi da se u određenom roku određene stvari mogu realizirati ako postoji suglasnost i interes HŽ Infrastrukture ali i Grada Osijeka. U čemu je najveća korist ovoga današnjeg potpisivanja ugovora? Kreativna industrija i sve što je vezano uz nju jedno je multidisciplinarno područje. Ovo je područje vrijedna industrijska baština i od javnog je interesa u budućnosti, gdje će se upravo tom kreacijom i



Potpisivanje ugovora s Gradom Osijekom



Jedan od objekata u sklopu kolodvora koji je ustupljen na korištenje Gradu Osijeku

idejama poticati ne samo to jedno uže područje, nego i cjelokupni gradski sklop.

Rukovoditeljica Nekretnina Danijela Poljak naglasila je kako je to vrlo važan korak za HŽ Infrastrukturu i Grad Osijek u smislu upravljanja nekretninama te je pohvalila inicijativu Osječana:

„S obzirom na velik fond nekretnina kojim upravljamo, za određen dio nekretnina postoji mogućnost da se

preraspodijeli tako da se ustupe na svrsishodno korištenje lokalnim zajednicama, općinama i gradovima. Prepoznali ste potrebu da se ovaj grad kao kulturni grad nadopuni sadržajima koji će itekako koristiti građanima, a nama je drago da možemo biti dio toga.

Prvi kolodvorski prostori koji su dani na korištenje trebali bi biti obnovljeni i u funkciji sljedeće godine, a svih šest prostora do 2020. godine.

# RADOVI PRI KRAJU

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Kartelo

**U** sklopu radnog posjeta Koprivničko-križevačkoj županiji ministar Hajdaš Dončić je u pratnji predsjednice Uprave HŽ Infrastrukture Renate Suše, člana Uprave Željka Kopčića i gradonačelnice Koprivnice Vesne Željeznjak, među ostalim, obišao radove na obnovi dionice željezničke pruge Koprivnica – Botovo – državna granica duge 14,3 kilometra, čija ugovorena vrijednost radova iznosi oko 116 milijuna kuna.

Ministar Hajdaš Dončić istaknuo je da su radovi na pruzi Koprivnica – Botovo – državna granica važni jer je riječ o međunarodnom koridoru, točnije o mediteranskom koridoru, koji počinje u Rijeci, u Hrvatskoj završava u Botovu i nastavlja se prema Budimpešti, te bi do 2020. trebala biti dovršena kompletna dvokolosiječna pruga od graničnog prijelaza Botovo do Zagreba:

Svi ti projekti u visokoj su fazi projektiranja. Godine 2016. očekuje se završetak projektiranja dionice od Križevaca do Botova, nakon čega slijedi izvođenje radova pa će do 2020. taj prometni pravac biti konkurentan. To je ono za što Hrvatska ima milijardu i 200 milijuna eura i većina će tog novca ići u ovaj pravac.

Tijekom obilaska radove koji su počeli u srpnju 2014. predstavila je predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša.

Završetak radova očekuje se 30. studenoga ove godine. Do sada je realizirano 92 % ukupne investicije vrijednosti 116 milijuna kuna. Digli smo brzinu na 100 km/h, a konačna će brzina biti 140 km/h. Ovo je jedna od naših najvažnijih dionica te stoga nastavljamo intenzivno razvijati, raditi i investirati – poručila je Suša.



Obnovljena dionica pruge Koprivnica – Botovo – državna granica



Ministar Hajdaš Dončić, predsjednica Uprave HŽI-a Suša i gradonačelnica Koprivnice Željeznjak u kolodvoru Botovo

U sklopu obnove završeni su radovi na obnovi mosta Drava Botovo, uklonjen je stari zastorni materijal, proširen je trup pruge, ugrađen je tamponski sloj, a završeni su radovi na ugradnji nove kolosiječne rešetke, strojnoj regulaciji kolosijeka, predizanju kolosijeka, strojnom i ručnom planiranju kolosijeka, uređenju odvodnje i drenaže te uređenju otočnog perona i površine u kolodvoru Botovo. Obnovljena su i postrojenja kontaktne mreže.

U kolodvorima Koprivnica, Drnje i Botovo zamijenjeno je 15 skretnica, a u kolodvorima Koprivnica i Drnje obnovljen je i dio kolosijeka.

Do kraja radova bit će osuvremenjeno i šest željezničko-cestovnih prijelaza, i to Ivanečki, Danica, Peteranec, prijelaz kod kolodvora Drnje, prijelaz na cesti koja povezuje Botovo i Drnje sa Šodericom te prijelaz u kolodvoru Botovo, te će imati najsuvremeniji oblik osiguranja.

Radove na obnovi pruge Koprivnica – Botovo – državna granica izvodi zajednica ponuditelja koju čine tvrtke Swietelsky d.o.o i Pružne građevine d.o.o., a radove nadzore zajednica ponuditelja koju čine ŽPD d.d. Zagreb, Investinženjering d.o.o. Zagreb, Komnet d.o.o. Zagreb te VPS-Inženjering d.o.o. Zagreb.

# TUNEL KLOŠTAR USKORO U NOVOME RUHU

PIŠE: Martina Lovrić  
FOTO: Martina Lovrić

**P**aralelno s remontom dionice Ogulin – Moravice izvode se i radovi na dijelu pružnih građevina pa je tako na području Nadzornoga središta Ogulin završena sanacija tunela Tičevo između kolodvora Ogulinski Hreljin i Gomirje, a obnova tunela Kloštar između Gomirja i Vrbovskoga trebala bi biti okončana do polovine studenoga. Radove na Kloštru izvodi splitska tvrtka Spegra Inženjering.

Tunel Kloštar duljine 248,4 m izgrađen je 1872. u sklopu gradnje riječke pruge, a djelomično je obnovljen 1974. Izgrađen je od žive stijene i pet kamenih prstenova koji preuzimaju brdski pritisak, od čega su prstenovi ukupne duljine 49,15 m, a ostatak koji čini živa stijena dug je 199,25 m.

Radovi su započeli 13. travnja skidanjem staroga mlaznog betona s prstenova, potom je cijela površina tunela oprana pod visokim tlakom, a zatim su započeli zahvati na cijevi tunela.

Zbog kraških vapnenačkih stijena i njihove karakteristike da u svojim pukotinama (kavernama) kriju mnogo vode, velika se pozornost tijekom sanacije poklanja kanaliziranju vode iz tih pukotina postupcima injektiranja i ugradnjom procjedinica (barbakana) kako bi kontaktni vod i kolosijek u zimskome periodu bili zaštićeni od prodora vode i stvaranja leda. Također je iz predusjeka i zausjeka tunela uklonjena trošna stijenska masa te su ugrađena sidra i zaštitna mreža kako tijekom zime zbog smrzavanja vode, tj. stvaranja leda, ne bi došlo do pucanja stijena, odnosno njihova odrona na prugu.

Voditelj radova iz Spegre d.o.o. Ivica Mađor naglasio je kako je riječ o vrlo starome tunelu s prilično velikim procjeđivanjem.



Obnova tunela Kloštar



„Na gradilištu je prisutna velika operativna s puno različitih strojeva, ali se prilagođavamo uvjetima s obzirom na činjenicu da su radovi mogući samo tijekom tzv. zatvora pruge u ciklusima od 8 sati i 36 sati u komadu, kazao je Mađor.

Uz injektiranje radnici Spegre trenutačno u cijevi tunela pod tlakom nanose mlazni mort koji se na mjestima iznad voznoga voda dodatno armira armaturnom mrežom sa sidrima. Kamene prstenove već su djelomično sanirani te još preostaje nanošenje hidroizolacije. Vrijednost ovoga zahvata na tunelu Kloštar iznosi 4,168 milijuna kuna.



# OBNOVA MREŽE I U ZADARSKOME ZALEĐU

PIŠE: Martina Lovrić

FOTO: Ivanka Ulovec

**K**rajem 2012. krenulo se u etapnu obnovu magistralne pruge M606 Knin – Zadar duljine gotovo 95 km. Do danas je djelomično obnovljena, i to 14,5 km na dionici od Kistanja do Benkovca, ponajprije njezin gornji ustroj. Ovih dana završavaju i radovi na dionici dugoj 12 km između Knina i Kistanja.

Iako je prema godini izgradnje pruga Knin – Zadar najmlađa pruga u državi jer je za promet otvorena 1967., do 2013. nije izveden ni jedan remont neke od dionica te pruge, osim što su do 2011. izvedeni neki interventni radovi na zamjeni pragova i tračnica te je nakon ratnog miniranja saniran tunel Debeljak. Budući da u skladu s time njezini funkcionalni parametri više nisu bili zadovoljavajući, vozna je brzina bila smanjena s 80 na 50 km/h, a osovinski pritisak na 18,0 t/o.

Radovi su započeli u prosincu 2012. na dionici Benkovac – Kistanje pa je u 2013. obnovljeno 4,5 km pruge. Potom je u 2014. uređeno još 10 km, da bi u veljači ove godine radovi bili nastavljeni na dionici Knin – Kistanje dugoj 12 km. Radilište je bilo aktivno ponajprije u kasnojesenskim i zimskim mjesecima, jer su zbog blage klime ondje radovi mogući u to doba godine, dok su istodobno u ostalim dijelovima Hrvatske (npr. u Gorske kotaru) radovi morali biti obustavljeni. Na taj je način potencijal Pružnih građevina, koje su bile izvođač radova, bio maksimalno iskorišten. Tijekom zahvata kompletna je kolosiječna rešetka zamijenjena novim betonskim pragovima s elastičnim kolosiječnim priborom te je ugrađena tračnica tipa 60E1 koja je znatno jača od prethodne S45, čime je pruga ojačana i može podnijeti veće osovinsko opterećenje. O jednoj posebnosti dionice nešto više rekao nam je nadzorni inženjer na radovima Tonći Kovač, glavni inženjer za gornji ustroj Nadzornog središta Split:

„Zanimljivo je da dionica Knin – Kistanje prolazi kanjonom rijeke Krke i rubnim dijelom Nacionalnog parka Krka. Zbog toga je, među ostalim, lokalna zajednica bila vrlo zainteresirana za uređenje željezničko-cestovnih prijelaza za potrebe ulaska u nacionalni park i na prekrasno područje kanjona na njegovim rubovima. Tako su prijelazi u km 13+415 i 15+024 uređeni sintetičkim popođem, čime se postiže miran i tih prelazak vlaka

i ugodna vožnja cestovnih vozila te prijelaz za pješaka.

Obnovom je ta dionica opet osposobljena za najveću dopuštenu brzinu od 80 km/h i maksimalno osovinsko opterećenje od 20 tona po osovini, čime su stvoreni uvjeti za intenziviranje željezničkog prometa, te se nadamo da će se u tome kraju razvijene poljoprivrede i turizma dio prijevoza s cesta preseliti na prugu.



# ULAGANJE U OSAM ŽCP-A NA SJEVERU HRVATSKE

PIŠE: Martina Lovrić  
FOTO: Mladen Jurina

**U** Regionalnoj jedinici Sjever privode se kraju radovi na osiguranju čak osam željezničko-cestovnih prijelaza suvremenim elektroničkim uređajima novije generacije. Velik je to broj s obzirom na to da je u programu modernizacije za ovu godinu u cijeloj Hrvatskoj predviđeno ukupno 20 prioritetnih željezničko-cestovnih prijelaza.

Procijenjena vrijednost svih zahvata na sjevernome dijelu naše željezničke mreže iznosi oko 8,3 milijuna kuna. Riječ je o prijelazima na trima prugama, i to na magistralnoj, regionalnoj i lokalnoj pruzi. Ugrađuju se uređaji tipa RLC23 hrvatskoga proizvođača Altproa, a radove izvode Pružne građevine (Poslovno područje POSIT). Slobodno stoga možemo reći da će osiguranje doprinijeti sigurnosti sudionika u cestovnome prometu na križanjima tih pruga i cestovnih prometnica.

Na magistralnoj pruzi M 501 državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica uređuje se željezničko-cestovni prijelaz (ŽCP) Mala Subotica 1, gdje su radovi na osiguranju pri kraju te se čeka da HEP priključi uređaj na niskonaponsku mrežu.

Na pruzi R201 Zaprešić – Čakovec podiže se razina osiguranja na dvama prijelazima, a to su Turčin i Nedelišće-Strahoninec. U Turčinu su aktivnosti na ugradnji uređaja u tijeku, a uređuje se i pješaka staza s mimoilaznim ogradama.

Na ŽCP-u Nedelišće-Strahoninec radovi su u završnoj fazi te će završiti nakon priključivanja na niskonaponsku mrežu HEP-a. Najviše se prijelaza u ovoj godini u Regionalnoj jedinici Sjever osuvremenjuje na pruzi L201



ŽCP Nedelišće-Strahoninec



ŽCP Mala Subotica

Varaždin – Golubovec, i to na dionici između Lepoglave i Novoga Golubovca.

Automatske uređaje sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicama dobivaju dva ŽCP-a na području Očure (Očura 1 i Očura 2) te

Novi Golubovec na križanjima s državnom cestom D35, a križanja na dvama ulazima u kamenolome (Holcim i Lovno 2) osiguravaju se automatskim uređajima sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom. Radovi bi trebali biti dovršeni do kraja godine.

## U PROMETU NOVI VLAK

PIŠE: Ivana Čubelić  
FOTO: arhiva HŽPP-a

**U**redoviti promet 6. listopada 2015. pušten je prvi od deset elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz Grada Zagreba.

Nakon isporuke deset elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz, u redoviti promet 6. listopada 2015. pušten je prvi od deset elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz Grada Zagreba koji vozi na relaciji Dugo Selo – Zagreb Glavni kolodvor – Savski Marof (Harmica) i obratno.

Na prvoj redovitoj vožnji novoga gradsko-prigradskog vlaka bili su nazočni predsjednik Vlade RH Zoran Milanović, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić, predsjednik Uprave HŽ Putničkoga prijevoza Dražen Ratković, članovi Uprave Siniša Balent i Robert Frdelja, predsjednik Uprave Končar – Elektroindustrije Darinko Bago te predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila Ivan Bahun sa suradnicima.

Ovo je moderan i dobro opremljen vlak, putnici mogu koristiti besplatan internet, vagoni su klimatizirani, a HŽ Putnički prijevoz serijom i ovih novih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz dobiva vlakove za 21. stoljeće. Važno je da se radi o domaćem proizvodu, u proizvodnji je angažirano oko dvije tisuće ljudi i u njega su uključeni domaće znanje i vještine. Daljnjim ulaganjem u infrastrukturu i gradnjom novih pruga te istodobnom obnovom i modernizacijom postojeće željezničke mreže omogućit ćemo građanima kvalitetno korištenje vlaka kao jednog od najboljih vidova javnoga prijevoza – naglasio je ministar Hajdaš Dončić.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkoga prijevoza Dražen Ratković izrazio je zadovoljstvo novim vlakom:

NABAVA NOVIH MOTORNIH VLAKOVA REZULTIRAT ĆE POVEĆANJEM KVALITETE PRIJEVOZNE USLUGE, POUZDANOSTI I RASPOLOŽIVOSTI VOZILA UZ MNOGO NIŽE OPERATIVNE TROŠKOVE, BIT ĆE OSTVAREN STABILNIJI VOZNI RED UZ MOGUĆNOST POVEĆANJA UČESTALOSTI VLAKOVA I BROJA PUTNIKA, A NOVI VLAKOVI DOPRINIJET ĆE I SMANJENJU ONEČIŠĆENJA OKOLIŠA.



Prvi elektromotorni vlak za gradsko-prigradski prijevoz Grada Zagreba

Ovaj vlak vozit će na relaciji Dugo Selo – Zagreb GK – Savski Marof (Harmica), a vozno vrijeme do Zagreb GK-a iz obaju smjerova bit će između 20 i 30 minuta. U gradsko-prigradskome prijevozu Grada Zagreba imamo 19 stajališta, a godišnje prevezemo oko pet milijuna putnika. U prometnim špicama gradsko-prigradski vlakovi voze svakih 15 minuta, a konkurentnost željezničkoga prometa

očituje se u najkraćem vremenu putovanja na navedenoj relaciji, što doprinosi rasterećivanju prometnica i gradskih parkirališta, a time i smanjenju onečišćenja okoliša.

Vlak i njegove glavne komponente (elektronički pretvarači, transformatori, upravljanje i vučni elektromotori) razvijeni su i proizvode se u društvima



Zoran Milanović, Siniša Hajdaš Dončić, Dražen Ratković i Ivan Bahun kreću u obilazak vlaka

Grupe Končar, uz sudjelovanje brojnih podizvođača. U skladu s obvezama iz ugovora Končar – Električna vozila isporučuju HŽ Putničkomu prijevozu dva vlaka mjesečno, a realizacija takve dinamike proizvodnje ponovno potvrđuje da je domaća industrija sposobna za najzahtjevnije projekte.

Proizvodnja ovih vlakova za Končar i mnoge dobavljače u Hrvatskoj jest ne samo financijski važan posao, nego i odlična referenca. Novi vlakovi odlikuju se vrhunskom tehnologijom, možemo biti ponosni na ovaj proizvod – izjavio je tom prigodom Darinko Bago, predsjednik Uprave Končar – Elektroindustrije.

Tijekom 2015. bit će isporučeno šest niskopodnih gradsko-prigradskih vlakova.

### **Tehničke karakteristike vlaka za gradsko-prigradski prijevoz**

Prvi vlak za zagrebački gradsko-prigradski prijevoz jest četverodijelna elektromotorna niskopodna garnitura. Najveća je brzina vlaka 160 km/h, ima 133 sjedeća mjesta, a ukupni je kapacitet

505 putnika. Opremljen je s po osam dvokrilnih ulaznih vrata sa svake strane, ima dvije pokretne rampe za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima te prostor za bicikle. Putnički prostor čini jedinstvena i prostrana cjelina u kojoj su ugrađene djelomične pregrade koje vizualno ne zatvaraju prostor, a putnike štite od prodora hladnoga zraka prilikom otvaranja vrata. Sjedala su izvedena kao jednosjedi i dvosjedi, osim u dijelu prostora namijenjenog osobama sa smanjenom pokretljivošću u koji su ugrađena preklopna sjedala.

Zahvaljujući dvokrilnim širokim vratima omogućen je brz izlazak i ulazak većega broja putnika, a prozorska stakla zatamnjena su 60 % radi zaštite od sunca. Vlak je opremljen suvremenim sustavom grijanja i hlađenja te videonadzorom, a putnicima je omogućen besplatan pristup internetu (Wi-Fi). Zaustavljanja u službenim mjestima najavljuju se sustavom za informiranje putnika koji na temelju podataka o položaju vlaka iz GPS uređaja emitira poruke na zaslonima i putem razglasa. Konstrukcija, dizajn i vozna svojstva

novih motornih vlakova omogućuju vrhunsku udobnost vožnje.

Prvi elektromotorni vlak koristit će se u gradsko-prigradskome prijevozu Grada Zagreba i svakodnevno prevoziti putnike na relaciji Dugo Selo – Zagreb Glavni kolodvor – Savski Marof (Harmica) i obratno. Na gradsko-prigradskim vlakovima primijenjen je novi vizualni identitet HŽ Putničkoga prijevoza temeljen na prikazu voznih linija vlakova u plavoj boji.

Tvrtka Končar – Električna vozila d.d. proizvodi 32 elektromotorna vlaka, 16 za gradsko-prigradski prijevoz i 16 za regionalni prijevoz, te 12 dizelsko-električnih motornih vlakova. Ukupna vrijednost nabave iznosi 1,63 milijarde kuna. Vlakovi će biti puštani u promet tijekom 2015., 2016. i 2017. Serija novih gradsko-prigradskih vlakova proizvodi se na platformi prototipa elektromotornoga vlaka za gradsko-prigradski prijevoz koji je pušten u promet 2011.

Novi vlakovi odlikuju se visokim stupnjem pouzdanosti zbog primjene novih tehnologija, sklopova i uređaja tijekom intenzivnoga korištenja u svim vremenskim uvjetima. Svi sklopovi, uređaji i nove tehnologije koji će biti primijenjeni usklađeni su sa zakonskim propisima RH, HRN-a, EN-a, IEC-a i UIC-a te EU-ovim direktivama o javnome putničkom prijevozu.

Nabava novih motornih vlakova rezultirat će povećanjem kvalitete prijevozne usluge, pouzdanosti i raspoloživosti vozila uz mnogo niže operative troškove, bit će ostvaren stabilniji vozni red uz mogućnost povećanja učestalosti vlakova i broja putnika, a novi vlakovi doprinijet će i smanjenju onečišćenja okoliša.



Zoran Milanović, Siniša Hajdaš Dončić, Dražen Ratković i Ivan Bahun u novom vlaku

# ŽELIO SAM RADITI NEŠTO PRAKTIČNO

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Branimir Butković, Ante Klečina

**M**arko Žganec 31-godišnji je rođeni Zagrepčanin, završio je Elektrotehničku srednju školu i Fakultet elektrotehnike i računarstva, smjer radiokomunikacije i profesionalna elektronika. Nakon fakulteta zaposlio se u Ericssonu – Nikoli Tesli, a nakon tri godine prešao je raditi na željeznicu i tako prikupio već osam godina staža. U međuvremenu je u prvoj generaciji završio i specijalistički studij »Željeznički elektrotehnički sustavi«, a želja mu je završiti i specijalistički studij projektnoga menadžmenta.

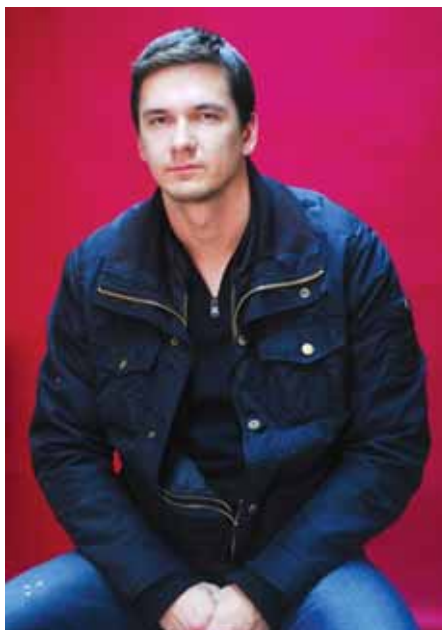
**Kako to da ste iz Ericsonna – Nikole Tesle (NTS) došli na željeznicu? Uobičajen je obratni smjer.**

Da, to me svi pitaju. ENT nije bio moja prva opcija, ali smatrao sam da će biti dobra »odskočna daska« za budućnost. U te tri godine morao sam puno putovati, mjesecima izbivati zbog putovanja u Afriku i na druge kontinente, a posao je bio vezan uz programiranje. Želio sam raditi nešto praktičnije, a kad se otvorila ova prilika, bio sam zaista sretan.

Moj prvi posao na željeznici bio je u Službi za signalno-sigurnosnu tehniku i jako sam se iznenadio koliko je željeznica složen i multidisciplinarni sustav u kojemu se isprepliću različite znanosti. Imao sam sreću što sam počeo raditi uz inženjera Ivana Krznara koji me zadivio poznavanjem detalja na svakoj lokaciji uređaja na osiguranome željezničko-cestovnom prijelazu. Uz njega sam obišao mnogo toga, većinu od 546 uređaja osiguranja prijelaza.

**Na što Vas je asocijala željeznica prije negoli ste se zaposlili?**

Nikada nisam imao nikakve predrasude, htio sam raditi nešto praktično i vjerovao sam da ću to naći



Marko Žganec

na željeznici, ali nisam znao koji bi to izazov mogao biti. Sa starijim kolegama obilazio sam teren i upoznao sve vrste uređaja te tako stekao cjelovitu sliku. Usmjerio sam se na uređaje na prijelazima, a nakon što se otvorila prilika, postao sam voditelj Grupe za ŽCP-e, a potom i voditelj projektnoga tima.

**Kako je to voditi projektni tim u kojemu su gotovo svi od šestero članova stariji od Vas?**

Drago mi je što sam dobio povjerenje da pokažem što znam i vjerujem da ću ga opravdati. Ono što me najviše oduševilo na željeznici jest ta familiarnost koja se osjeća, naročito na terenu, na dionici. Međuljudski odnosi još su dobri te se na kolege uglavnom gleda kao na suradnike, a ne kao na konkurenciju. Na terenu su svi povezani, bez obzira na to iz koje

službe ili društva dolaze. Da bi posao uspio, tako i mora biti!

**Koliko u prosjeku traje proces postavljanja uređaja za osiguranje na nekom ŽCP-u?**

U cijeloj je priči najjednostavnije postalo postaviti uređaj. Tek potom slijedi složeni proces dobivanja opsežne dokumentacije. Prema Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, za sve uređaje dužni smo pribaviti izjavu od tijela za ocjenjivanje sukladnosti s nacionalnim tehničkim pravilima, a izmjenom istog tog zakona Agencija za sigurnost željezničkog prometa izgubila je ovlasti koje je imala za posao koji je privremeno obavljala. Prije nekoliko tjedana imenovano je novo tijelo, a sada intenzivno radimo na tome da u suradnji s njima utvrdimo sve korake toga procesa. Postavili smo 11 novih uređaja koje nastojimo što prije pustiti u rad, ali u ovome trenutku ne mogu reći kad bi to moglo biti. Trenutačni plan osiguranja 50 ŽCP-a projekt je financiran kreditom Svjetske banke koji smo započeli početkom ove godine i trajat će do kraja 2017.

**Što treba učiniti da se proces osiguranja ŽCP-a ubrza?**

Po mojem mišljenju, rješenje je dugoročan jasan plan osiguranja, što manje vrsta uređaja i jasni zakoni s kratkim procedurama. Rješenje je i povećanje angažmana lokalne samouprave radi ubrzanja postupaka svođenja i ukidanja ŽCP-a u cilju smanjenja njihova broja.

**Zanimanje medija za ŽCP-e veliko je jer su oni mjesta kroz koja se gleda na sigurnost željezničkog prometa. Imate li »noćne more« kad dobijete e-poruku s upitom iz Korporativnih komunikacija?**



„Dobro pitanje, ali ne, nemam! Jasno mi je da je sigurnost osjetljiva tema. Informacijama koje vi tražite uglavnom jako dobro baratamo unutar tima, a ako budem u mogućnosti, proširio bih tim novim suradnicima kako bismo poboljšali podjelu informacija iznutra i kako bi veći krug ljudi znao što sve radimo. Jer, svima nam je u interesu poboljšanje percepcije željeznice u javnosti.“

**Što mislite o akciji »Vlak je uvijek brži«? Znae li da postoji stranica na Facebooku na tu temu?**

„Edukacija na temu sigurnosti lokalnog stanovništva na ŽCP-ima, naročito među djecom, te utjecaj na svijest vozača cestovnih vozila i povećanje njihove odgovornosti s obzirom na poštivanje prometnih znakova, osobito znaka »Stop« na ŽCP-ima, vrlo je važna i dobro je da se to radi. Dobro je i da se preko društvenih mreža podiže svijest svih sudionika u željezničkom prometu.“

## RAZMJENA ISKUSTAVA S KOLEGAMA IZ NJEMAČKE

PIŠE: Ružica Stanić

FOTO: Martina Lovrić, Ružica Stanić

U prostorijama Zagreb Glavnoga kolodvora 21. listopada u organizaciji Sindikata željezničara Hrvatske (SŽH) održane su prezentacije u sklopu studijskoga posjeta željezničara iz Njemačke. Njemačkim su gostima prezentacijama gospodarsku i prometnu situaciju u Hrvatskoj predstavili predstavnici HŽ Infrastrukture, SŽH-a i Nezavisnih hrvatskih sindikata (NHS).

Ilz Njemačke su u posjet došle kolege iz Europske akademije za ekološki prihvatljiv prijevoz (EVA) i Sindikata zaposlenih na željeznici i u prometu (EVG). Skup je pozdravnim govorom otvorio predsjednik SŽH-a Zoran Maršić, a ispred Uprave HŽ Infrastrukture prisutne je pozdravila i ravnateljica Ureda Uprave Antonija Jergović. Marko Car, koordinator koridora RH1 iz Razvoja i investicijskog planiranja HŽ Infrastrukture, gostima je održao prezentaciju na temu »Razvojni planovi i riječki prometni pravac«. Kolege iz Njemačke Car je upoznao s organizacijom HŽ Infrastrukture, poviješću Društva te projektima u sadašnjosti i budućnosti, s težištem na riječkome prometnom pravcu, odnosno prometnom koridoru V.b. Prisutni su mogli čuti mnogo o važnosti riječkoga prometnog pravca za Hrvatsku i njegovu velikom potencijalu koji duguje svome prirodnom položaju. Međutim, upravo zbog svoga položaja i zahtjevnosti terena pruga od granice s Mađarskom do Rijeke iziskuje velika ulaganja. Istaknuti su posebni građevinski izazovi koje predstavljaju pojedine dionice, npr. dionica od Rijeke do Moravica. Budući da HŽ Infrastruktura provodi mnoštvo projekata koji su u različitim fazama realizacije, zainteresirani su slušatelji imali brojna pitanja, među ostalim o načinima financiranja tih ambicioznih projekata HŽ Infrastrukture, osobito onih koji su sufinancirani iz europskih



Marko Car održao je prezentaciju »Razvojni planovi i riječki prometni pravac«



Sudionici prezentacija

fondova. Prezentacije su još održale dopredsjednica SŽH-a Katarina Mindum (»Stanje i problemi željezničkih radnika i sindikata«) i Katarina Litva, gospodarska savjetnica NHS-a (»Socijalni i gospodarski razvoj hrvatskog društva«).

Na kraju je predstavnik EVA-e Heiner

Erling svima zahvalio na odličnim prezentacijama i rekao da će kolegama u Njemačkoj prenijeti dojmove i spoznaje s posjeta. Nakon prezentacija hrvatski su domaćini svoje njemačke goste odveli u obilazak zagrebačkoga Glavnoga kolodvora, gdje su se upoznali s radnom svakodnevicom hrvatskih željezničara.

# PRISJEĆANJE NA POGINULE ŽELJEZNIČARE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**U** oči Svih svetih, 29. listopada UBIDR Hrvatskih željeznica organizirao je 21. tradicionalni susret s roditeljima i djecom poginulih hrvatskih branitelja željezničara. U Plavom salonu zagrebačkoga Glavnog kolodvora roditelje su pozdravili čelnici UBIDR-a, predsjednik Uprave HŽPP-a Dražen Ratković, član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković i ravnateljica Ureda Uprave HŽ Carga Ivana Bulimbašić Paulin.

Predsjednik Podružnice Zagreb UBIDR-a Drago Ivanković istaknuo je kako je, nažalost, svake godine roditelja željezničara branitelja sve manje, a djeca često ne stignu doći na druženje jer imaju obveze:

„Vrijeme prolazi, a uspomene ostaju, no dok god djeluje naša udruga, naši kolege i vaši sinovi neće biti zaboravljeni.“

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković istaknuo je kako željezničari upravo u ovakvim prigodama, kada se prisjećaju velikog broja poginulih svojih radnika, pokazuju jedinstvo.

Tom prigodom razgovarali smo s Katicom Sakoman. Njezina supruga, nedavno preminulog Josipa Sakomana, u svojim su se obraćanjima prisjetili i Drago Ivanković i Dražen Ratković. Gospođa Sakoman ima 85 godina i do sada nije izostala ni s jednog obilježavanja uspomene na poginule željezničare. Prisjećajući se svog sina, poginulog branitelja Željka Sakomana – Haka, Sakoman je rekla:

„Željko je poginuo 16. prosinca 1991. godine. Kako vrijeme prolazi, meni nije ništa lakše. Željko mi je u srcu i preteško mi je. Ipak, vjera me drži. Okupljamo se svake godine i doista cijenim to što



Polaganje vijenaca ispred središnjeg križa na Mirogoju



Polaganje vijenaca ispred središnjeg križa na Mirogoju



Katica Sakoman

željeznica poštuje uspomenu na svoje branitelje jer nama to puno znači. Danas neću ići na Mirogoj. Da se mene pita, išla bih, ali su me djeca zbog moje visoke životne dobi odgovorila.

No, na zagrebačkome groblju Mirogoju ipak smo susreli i Katicu Sakoman. Nakon svete mise zadušnice u bazilici Srca Isusova u Palmotićevoj ulici, delegacije su na Mirogoju položile

vijence i zapalile svijeće pokraj središnjeg križa u Aleji poginulih hrvatskih branitelja te na spomenogrobnici žrtava željezničke nesreće iz 1974. Predstavnici UBIDR-a i roditelji poginulih branitelja potom su na grobovima poginulih branitelja željezničara zapalili svijeće. Ovih dana u organizaciji UBIDR-a u cijeloj su se Hrvatskoj služile mise zadušnice i polagali vijenci na grobove poginulih željezničara.

# ZAGORSKI CUG SLAVI 129 GODINA

PIŠE: Ante Klečina  
FOTO: Ante Klečina

**D**ana 4. rujna Zagorski cug proslavio je 129 godina svojeg postojanja, odnosno toliko je godina prošlo otkako su za promet otvorene dionice Zaprešić – Varaždin i Zabok – Krapina. U tom je vremenu vlak, zagorskim dijalektom *cug*, stanovnicima Zagorja pokušavao biti poveznica sa svijetom. Bilo je boljih i lošijih godina, a Zagorci se danas pitaju kakva će biti budućnost dragog im *cuga*?

Priča je započela 1886. kada su 4. rujna svečano u promet puštene dionice Zaprešić – Varaždin i Zabok – Krapina. U planu je bilo i otvorenje čitave pruge Zaprešić – Čakovec, no ondašnja redarstveno-tehnička komisija dionicu Varaždin – Čakovec zbog tehničkih nedostataka nije mogla proglasiti spremnom za promet, pa je otvorena 13. prosinca iste godine.

Mogućnost da Varaždin dobije željeznicu postojala je i ranije. Tijekom 1850-ih razmatrana je i gradnja magistralne pruge Pragersko – Ptuj – Nagykanizsa – Budimpešta i preko Varaždina, no ipak je odlučeno da se ta pruga trasira preko Čakovca.

Zamašnjak napretka koji je donosila željeznica bio je očit i njezina se korisnost mogla vidjeti u Čakovcu i Zagrebu već u prvih nekoliko godina nakon što su dobili prugu. Tako su se vijećnici ondašnje Varaždinske županije počeli zalagati za stvaranje prilika za željezničko povezivanje Varaždina s Čakovcem, Zagrebom i drugim zagorskim krajevima. I ondašnje Društvo južnih željeznica kao najveće privatno društvo za gradnju željeznica i u ondašnjoj monarhiji sa sjedištem u Beču bilo je zainteresirano za istu stvar. U skladu s time ono je 1868. odobrilo sredstva za trasiranje lokalne pruge Zaprešić – Čakovec. Budući da su se



Novi dizelski motorni vlak serije 7022

pripreme odužile, gradnja je počela tek 1884., a »črni je ajzenban počel po goricama fučkati« dvije godine kasnije.

## Koliko danas eksploatiramo Zagorski cug?

Općenita percepcija mnogih građana je da današnji cug kroz Zagorje putuje vrlo sporo. I to je, nažalost, istina. Najbrži vlak u voznom redu, brzi vlak br. 790,

dionicu od Zagreba do Varaždina, dugu 104,8 kilometara, danas prevali za dva sata i sedam minuta. Ostali putnički vlakovi istu dionicu prevale za od dva sata i 25 minuta do čak tri sata i devet minuta. Putovanje automobilom od Varaždina do Zagreba traje oko 65 minuta.

Najviše putnika danas putuje iz kolodvora Konjšćina, Zlatar Bistrica, Bedekovčina, Zabok i Veliko Trgovišće



Ubrzani vlak 992 u mjestu Podrute

**STRATEGIJA PROSTORNOG RAZVOJA RH I STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA RH PREDVIĐAJU GRADNJU KRAPINSKE ŽELJEZNICE KAO JEDNE OD GLAVNIH PROMETNIH ŽELJEZNIČKIH RELACIJA U HRVATSKOJ. TO ZNAČI GRADNJU I OSUVREMENJENJE PRUGE NA DIONICI ZAGREB – ZAPREŠIĆ – KRAPINA – MARIBOR (SLOVENIJA). TA BI PRUGA SKRATILA PUTOVANJE DO GRAZA SA SADAŠNJA ČETIRI SATA NA SAT I POL, A LOKALNA PUTOVANJA PREMA ZAGREBU VREMENSKI BI SE PREPOLOVILA.**



Uobičajena gužva radnim danom u kolodvoru Zabok

prema gradu Zagrebu. I tamo se dugo putuje. Od Zaboka do Zagreba GK-a za put od 38 km vlaku je potrebno više od 60 minuta.

Prije 30-ak godina više se putovalo. Godine 1987. iz svih kolodvora na pruzi Zaprešić – Čakovec bilo je otpremljeno 3,2 milijuna putnika, 2005. 2,2 milijuna, a 2014. broj je pao na 1,9 milijuna. Iz kolodvora Sveti Križ Začretje i Krapina 1987. otpremljeno je 150 000 putnika, da bi taj broj 2014. iznosio 69 000.

I opseg teretnog prijevoza se smanjuje. U svim kolodvorima na pruzi Zaprešić - Čakovec (bez kolodvora Čakovec) 1987. bilo je pretovareno 665 000 tona robe, a 2014. 171 000 tona.

### ***I kaj ve?***

I što sada?! Možemo li očekivati brži, intenzivniji i kvalitetniji prijevoz željeznicom u Zagorju u skoroj budućnosti? Zagorci to svakako zaslužuju. Vjerni su korisnici *cuga* puno dulje od jednog stoljeća, a potrebe za povezivanjem sa Zagrebom i Varaždinom danas su možda izraženije nego ikada.

Strategija prostornog razvoja RH predviđa gradnju krapinske željeznice kao jedne od glavnih prometnih željezničkih relacija u Hrvatskoj. To znači gradnju i osuvremenjenje pruge na dionici Zagreb – Zaprešić – Krapina – Maribor (Slovenija). Ta bi pruga skratila putovanje do Graza sa sadašnja četiri sata na sat i pol, a lokalna putovanja prema Zagrebu vremenski bi se prepolovila.

Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. – 2030. godine područje Varaždina označeno je kao jedno od većih središta u regionalnome željezničkom prometu te se može očekivati izrada dokumentacije za modernizaciju željezničke infrastrukture na tome području.

Grad Zagreb, Krapinsko-zagorska i Zagrebačka županija s jedne strane te Varaždinska, Međimurska i Koprivničko-križevačka županija s druge strane pokrenule su izradu Masterplana urbane mobilnosti te moraju razraditi i ideju uspostave integriranoga putničkog prijevoza (prijevozno-tarifnih unija). Masterplan za područje Zagreba

izrađivat će se u dvije faze.

Izrada masterplanova sufinancirat će se do 85 % iz Operativnog programa 2007. – 2013. Europske unije. Moraju biti izrađeni do kraja rujna 2016. godine. Ukupna vrijednost zagrebačkog masterplana je oko 17 milijuna, a sjevernih županija oko tri milijuna kuna.

Osim navedenih masterplanova, HŽ Infrastruktura pokrenula je izradu Studije razvoja željezničkog čvora Zagreb kojim će se definirati infrastrukturne potrebe na području željezničkog čvorišta s obzirom na planirani opseg prijevoza putnika i tereta. Studija će se sufinancirati do 85 % iz Operativnog programa 2007. – 2013. Europske unije.

Također valja napomenuti da se za sljedeću godinu planira i početak radova na modernizaciji i elektrifikaciji željezničke pruge Zaprešić – Varaždin, na dionici između Zaprešića i Zaboka, te rekonstrukcija kolodvora i stajališta. Projekt će također biti sufinanciran sredstvima iz EU-ovih fondova. Nakon završetka radova moguće je očekivati da će se povećanjem brzine na 120 km/h skratiti vremena putovanja između Zaboka i Zagreba te da će na toj relaciji voziti novi moderni elektromotorni vlakovi.

Uz takve usluge očekuje se porast broja putnika i prihoda. Svakako ne smijemo zaboraviti teretni prijevoz. On svoju priliku ima u stvaranju boljih uvjeta za gradnju i obnovu industrijskih kolosijeka, jer to teretnim operatorima otvara mogućnosti izravnog pristupa korisnicima.

**NAJVIŠE PUTNIKA DANAS PUTUJE IZ KOLODVORA KONJŠČINA, ZLATAR BISTRICA, BEDEKOVČINA, ZABOK I VELIKO TRGOVIŠĆE PREMA GRADU ZAGREBU.**

# POČELO TESTIRANJE BAZNOG TUNELA GOTTHARD

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: arhiva AlpTransita

**D**ana 1. listopada 2015. tvrtka AlpTransit počela je ispitivanja 57 kilometara dugoga švicarskog tunela Gotthard. Ispitivanja će trajati do 31. svibnja 2016., do kada će kroz tunel biti obavljeno više od 5000 probnih vožnji vlakova brzinama do 275 km/h.

Tim ispitivanjima bit će obuhvaćen i signalni sustav ETCS druge generacije koji je ugrađen u tunel. Za potrebe ispitivanja pri maksimalnoj brzini od 275 km/h iz Njemačke će biti dovezen vlak ICE-S, a ta će ispitivanja biti provedena do veljače 2016. godine. U program je ispitivanja uključeno oko 460 osoba.

Tvrtka AlpTransit 1. svibnja 2016. funkcionalan i potpuno ispitivan tunel mora predati na korištenje Švicarskim saveznom željeznicama (SBB). Dana 2. svibnja 2016. novi će tunel Gotthard biti službeno otvoren, a redoviti će promet kroz njega početi teći nakon što se u prosincu 2016. promijeni vozni red.

Bazni tunel Gotthard (GBT) jest alpski željeznički tunel dug 57 kilometara. S obzirom na to da je riječ o dva paralelna željeznička jednokolosiječna tunela, ukupna duljina servisnih i prometnih tunnelskih cijevi iznosi nevjerojatna 152 kilometra! Kada bude otvoren, GBT će biti najdulji i najdublji prometni tunel na svijetu.

Na sjeveru GBT počinje u gradu Erstfeldu, u kantonu Uriu, a na jugu završava u mjestu Bodiu, u kantonu Ticinu. Tunel prolazi i ispod grada Sedruna, u kantonu Graubündenu. Novi tunel obilazi stari Gotthardbahn, odnosno željezničku prugu preko alpskog masiva Gotthard koja je otvorena kao dvokolosiječna veza 1882. i uključuje 15 kilometara dug stari tunel Gotthard.

Nakon što novi GBT bude otvoren za promet, vlakovi na relaciji Zürich –



Lugano – Milano vozit će oko 60 minuta kraće.

Godine 1992. Švicarci su na nacionalnom referendumu odlučili da gradnja GBT-a može početi, a radovi su započeli 1996. godine. Probna bušenja počela su ranije – već 1993. godine. Bušenje je tunela svečano završeno u listopadu 2010. u istočnoj cijevi, a u ožujku 2011. u zapadnoj cijevi. Ukupna cijena gradnje tunela procijenjena je na 9,8 milijardi eura. GBT je bušen u pet cjelina. Na cjelini Erstfeld – Amsteg dugoj 7,7 kilometara radovi su izvedeni strojevima za bušenje tunela, na cjelini Amsteg – Sedrun dugoj 11,3 kilometara radovi su također izvedeni strojevima za bušenje tunela, na cjelini Sedrun dugoj 8,7 kilometara tunel je probijen dinamitom, na cjelini Sedrun – Faido dugoj 13,6 kilometara tunel je kombinirano probijan dinamitom i strojevima za bušenje

tunela, a na cjelini Faido – Bodio dugoj 15,6 kilometara radovi su izvedeni strojevima za bušenje tunela.

Prvi su projekti predviđali podzemnu stanicu u tunelu na lokaciji Sedrun, naziva Porta Alpina. S obzirom na to da su na toj lokaciji za potrebe gradnje tunela izgrađena dizala ukupne visine nešto više od 800 metara, prema projektu bilo je predviđeno da se oni pretvore u putnička dizala koja bi prevozila putnike do stanice Sedrun na površini zemlje. Zbog ekonomskih razloga 2012. odustalo se od tog projekta.

Za probijanje GBT-a korištena su četiri stroja za bušenje tunela, a svi su bili proizvedeni u njemačkoj tvrtki Herrenknecht. Strojevi su nazvani Gabi 1, Gabi 2, Sissi i Heidi. Svaki je dug 440 metara i ima snagu od 5 MW.

## **VLAKOVI VOZE SAMI**

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.railwaygazette.com  
FOTO: www.railwaygazette.com



**P**odzemnom željeznicom u Marseillesu uskoro će voziti vlakovi bez strojovođa. Marseille Provence Metropole odlučio je stare vlakove koji voze dvjema linijama podzemne željeznice zamijeniti s 38 garnitura s gumenim kotačima i s po četiri putnička vagona, duljine 75 metara, koje mogu voziti same. Garniture će biti isporučivane između 2021. i 2024. Bit će klimatizirane, opremljene audiovizualnim sustavom za informiranje putnika i prilagođene osobama sa smanjenom pokretljivošću. Planirani je proračun za to 286 milijuna eura.

Još 86 milijuna eura utrošit će se u ugrađivanje rubnih vrata visine 1,75 metara u svim stajalištima. Namjerava se uložiti 73 milijuna eura u signalizaciju, 23 milijuna eura u komunikacije i šest milijuna eura u druge troškove potrebne za izvođenje tog projekta.

## **DVOKATNI VLAKOVI ZA DEUTSCHE BAHN**

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.spiegel.de  
FOTO: www.spiegel.de



**S**novim voznim redom, koji stupa na snagu 13. prosinca, Deutsche Bahn pustit će u promet nove dvokatne Intercity 2 vlakove, prve takve vrste u svojoj floti.

U prvoj polovini 2016. u redoviti promet postupno će biti uvedeno 27 dvokatnih vlakova, koji će u sljedećim godinama zamijeniti stare Intercity vlakove. Do 2030. flota bi trebala obuhvaćati 120 dvokatnih Intercity 2 vlakova. Dotada Deutsche Bahn planira uložiti u nove vlakove 12 milijardi eura. Osim toga, sedam milijardi eura investirat će u nove vlakove ICE, čiji je prototip zasad poznat pod nazivom ICx, a nova generacija vlakova zvat će se ICE 4. Prvi od ukupno 130 naručenih vlakova ICE 4 trebao bi biti pušten u promet krajem 2017.

## **NEOPREZNI LJUBITELJI HARRYJA POTTERA**

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.theguardian.com  
FOTO: www.visitscotland.com



**B**ritanska policija upozorava na opasnosti kretanja po pruži nakon što je primijećeno da se turisti često fotografiraju na vijaduktu koji se pojavljuje u filmovima o Harryju Potteru. Ovoga ljeta jedan je par s malim djetetom viđen kako trči kolosijekom u blizini vijadukta Glenfinnan u Škotskome visočju. Također, dva su muškarca viđena kako fotografiraju na kolosijeku. Jednom je prilikom skupina planinara ležerno šetala prugom između Glenfinnana i Arisaiga. Naime, vijaduktom Glenfinnan vozi poznati vlak s parnom lokomotivom »Jacobite« i »Hogwarts Express« u filmovima o Harryju Potteru. Britanska prometna policija stoga upozorava:

— Znamo da mnogi posjetitelji, od kojih su mnogi stranci, žele uživati u tom nevjerojatnom prizoru te vidjeti i fotografirati vlakove, pogotovo parnjače, koji prolaze tom veličanstvenom građevinom, međutim moraju shvatiti da to trebaju raditi na siguran način i bez kršenja zakona

# TKO ŽELI RADITI, MOŽE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**N**ajpoznatiji učenički servis na području Zagreba djeluje u Tehničkoj školi. Naša sugovornica Ljerka Mikolavčić u servisu je od samoga početka, od 1997. kada je servis i osnovan.

U zagrebačkoj Tehničkoj školi od 1997. djeluje vjerojatno najuspješniji učenički servis u Hrvatskoj. U to je vrijeme ravnatelj škole bio Svetimir Marić, koji je odlučio iskoristiti zakonsku mogućnost osnivanja servisa.

Sredstva koja se zarade posredovanjem pri zapošljavanju učenika mogu se koristiti samo za poboljšanje učeničkog standarda, a svatko tko navratu u školu ili učenički dom u Palmotičevoj može se uvjeriti u to da su sredstva trošena kvalitetno.

U Učenički servis učlanjene su 83 srednje škole s područja grada Zagreba, a zastupljeno je oko tisuću poslodavaca. Neke tvrtke traže jednog učenika, a neke pak zapošljavaju i do stotinu njih. Poslodavci oglašavaju potrebu za sezonskim poslovima, a informacije o tome mogu se potražiti na internetskim stranicama škole. Između 70 i 80 posto poslova traži se na području grada, a ostali učenici zapošljavaju se u turizmu.

Naša sugovornica Ljerka Mikolavčić ističe da oni koji žele raditi, to i mogu, a učenički servis brine o tome da se postupa u skladu sa zakonom i štiti interese učenika prema poslodavcima.

„Mi učenicima ne smijemo tražiti posao, a isto tako ne smijemo reklamirati poslodavce, no možemo ponuditi informaciju tko nudi posao. U praksi se pokazalo da djeca iz strukovnih škola lakše pronalaze zaposlenje. U veljači i ožujku javljaju nam se poslodavci koji traže učenike za sezonske poslove na moru. Uz konobare i sobare traže se i animatori koji vode



Tanja Stjelja, Ljerka Mikolavčić, Lidija Pulja, Darija Antunović, Anamarija Echert i Marinela Stjelja (sjeđi)

dječje igraonice. Nakon što prođu proces edukacije koji obično traje tjedan dana, najboljima se ponudi posao. Djeci u prilog ide i činjenica da više-manje svi dobro govore engleski. Učenicima koji se iskažu na praksi koja može, a i ne mora biti plaćena, poslodavci često nude posao. Tijekom ljeta se, tradicionalno, dosta učenika zapošljava u grafičkoj industriji, kod nakladnika, a posla ima i na čišćenju strojeva u pogonima, poljoprivredi i našim velikim poduzećima. Gimnazijalci mogu naći posao u Fini, kao prodavači na štandovima na moru, u administraciji, odvjetničkim uredima... Nakon testiranja mnogo gimnazijalaca nalazi posao u marketingu, promociji i anketiranju.

Premda zakon ne propisuje minimalnu satnicu, ona ne bi smjela biti manja od 15 kuna. Mikolavčić je komentirala da se djeca u praksi pokazuju kao dobri i motivirani radnici:

„Djeca su motivirana i svatko nastoji zaraditi džeparac. Štede za maturalni putovanje ili vozački ispit. Iz iskustva mogu potvrditi da je suradnja s poslodavcima odlična. Naš je posao zastupati interese naših članova i važno je da su svi papiri *čisti*. U izvanrednim

situacijama to je izuzetno važno. Slovimo za servis kod kojega je isplata najbrža. Kad učenik ode raditi, mi se brinemo da on dobije plaću, a ako se javi kakav nesporazum, to u najkraćem roku provjerimo.

Ako pak dođe do stečaja tvrtke, potraživanje učenika prijavljuje se u stečajnu masu. U situacijama kada tvrtka ne isplaćuje odrađeni posao, Fina na račun tvrtke stavlja blokadu.

„U takvim situacijama nema kompromisa. Pravila su jasna, propisane su i kazne i mi striktno štitimo interese učenika. Mogu reći da s poslodavcima odlično surađujemo, a oni koji nemaju dobre namjere vrlo brzo ispadaju iz igre i s njima ne surađujemo.

Tijekom školske godine Ljerka Mikolavčić radi u administraciji, a zajedno s kolegicom ljeti je angažirana u učeničkom servisu. Pomažu im uhodane ekipe koje angažiraju preko studentskoga servisa.

„Kada nema nastave, mi imamo najviše posla. U lipnju pred školom na upis u servis zna čekati i stotinu učenika. Posla je puno. Organizirani smo kao tim i stižemo obaviti posao.



# NEOBIČNA KNJIGA NEOBIČNOG ČOVJEKA

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Branimir Butković, Vlatka Škorić

**U** Vinkovcima je 10. listopada 2015. promovirana »Pruga života«, sedma knjiga Nikole Mihaljevića – Nikice, umirovljenog strojovođe iz Nuštra, osnivača sindikata strojovođa u Vinkovcima, sudionika Domovinskog rata, vrsnog tenisača i teniskog suca te amaterskog pjesnika.

Na promociji se okupilo sedamdesetak Nikićinih prijatelja iz desetak gradova iz Hrvatske i Srbije, od željezničara preko prijatelja iz školskih klupa i razrednice iz srednje škole do teniskih sudaca i teniskih partnera s kojima Nikica i danas skuplja medalje na turnirima tenisača veterana. Dijelove tekstova iz knjige na promociji čitale su Snježana Kraljević Čilić i Tatjana Kurolt Belamarić, izlazak knjige pozdravili su i dogradonačelnik Vinkovaca i nekolicina Nikićinih prijatelja, dok je glazbeni program izveo nuštarski tamburaški orkestar Pataka bend.

Knjiga »Pruga života« svojevrsna su sabrana djela i presjek djelovanja jednog osebnog čovjeka koji se usudio bilježiti, sakupljati, ali i oštro komentirati stvarnost oko sebe. U knjizi su objavljene 102 fotografije i stotinjak preslika objavljenih novinskih članaka, nekoliko pjesama, sjećanja na djetinjstvo provedeno u vinkovačkom Vrtnom naselju uz prugu, sjećanja na razdoblje Domovinskog rata koje je proveo u nuštarskom rovu te izvadci iz najvažnijih tekstova u kojima komentira sindikalno djelovanje i druga događanja na željeznici. Ova je knjiga zapravo mala osobna povijest vinkovačkog čvorišta iz perspektive strojovođe, vojnika HV-a, sportaša i pjesnika, koristan je prilog povijesti željeznice iz osobnog kuta i vrijedan prilog težnji da se ne zaboravi! Naime, u Hrvatskoj nema previše knjiga o povijesti željeznice, iako je ona duga 155 godina.



Nikola Mihaljević – Nikica



Naslovnica knjige »Pruga života«

Poglavlja u knjizi bave se radničkim pravima, s osvrtom na Nikićin sindikalni rad, Nikićinim izletom u književnost i njegovim sportskim rezultatima, a dio su knjige i Nikićina biografija i fotovremeplov. U knjizi su objavljene preslike Nikićinih tekstova objavljenih u 14 zbornika radova, šest autorskih knjiga i 28 različitih časopisa i dnevnih novina od Modre laste preko željezničkih glasila, Vinkovačkog lista i Teniske revije do dnevnog tiska. Čitajući te

kopije i najvažnije odlomke iz tekstova, kroz osobno dokumentiranje jednoga neobičnog željezničara, buntovnika s razlogom i nježnog pjesnika može se steći dojam o vremenu od kasnih 1960-ih do danas. Do sada je Nikola Mihaljević objavio četiri knjige pjesama i novela (»Ljubav i rat u meni«, »Samo hir«, »Mladosti moja«, »Još jednom«) te dvije knjige na temu tenisa, »Željezničari u tenisu« i »Vinkovački željezničari u tenisu«. Iako je već petnaest godina u mirovini, Nikica i dalje igra tenis, sudi na međunarodnim turnirima i organizira teniske susrete željezničara, šumara i drugih profesija. O tome koliko mu znači ova knjiga Nikica kaže:

«Ova mi knjiga puno znači jer me u osnovnoj školi nisu smatrali talentom za pisanje, a ja to već godinama demantiram. Svoj prvi prosvjedni tekst objavio sam u Željezničaru 1972. i nakon pozitivnih reakcija ohrabrio sam se nastaviti pisati, a pišem i danas. Svrha većine novinskih tekstova bila je ispravljanje nekih nepravdi vezanih uz radnička prava, dok su literarni tekstovi bili odraz trenutačnih raspoloženja na poslu, u rovu ili u slobodno vrijeme.

S obzirom na Nikićin veliki ugled među starim željezničarima, status prvog organizatora željezničarskog štrajka u Vinkovcima te jednog od osnivača Sindikata strojovođa Hrvatske, o čemu također piše u knjizi, na pitanje što bi poručio mladim željezničarima koji tek počinju karijeru na željeznici te današnjim sindikalistima u svom je stilu odgovorio:

«Jedino im mogu reći da sam se oženio samo jedanput svojom ženom i samo jedanput željeznicom. I obje su ljubavi bezuvjetne. Ni sindikalnim čelnicima nemam što poručiti jer smatram da ih ima previše. Jedan vlak, a toliko sindikata?»

## »NE NAGINJI SE KROZ PROZOR«

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Ante Klečina, Dragutin Staničić

**S**a po 19 fotografija na temu »Ne nagingi se kroz prozor« u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture, u galeriji U predvorju predstavili su se zaposlenik HŽI-a Dragutin Staničić i suradnik u Savezu za željeznicu Ante Klečina, obojica amaterski fotografi, ljubitelji željezničkih motiva i putovanja s kojih se uvijek vraćaju s novim i zanimljivim fotomaterijalom.

Otvorenje te izložbe fotografa Dragutina Staničića, koji već 40 godina radi na željeznici i bavi se fotografijom, i Ante Klečine, njegova mlađeg prijatelja, bilo je povod da se 20. listopada u galeriji U predvorju okupi mnoštvo njihovih prijatelja, većinom fotografa i ljubitelja željeznice. I Dragutin i Ante članovi su Udruge željezničara slikara Plavo svjetlo, a Ante je i član Fotokluba Varaždin.

Staničićeve fotografije više su dokumentarističke, dok su Klečinine više emocionalne, ali jednako se objavljuju u domaćim i stranim željezničkim časopisima i publikacijama, a često posluže i kao podloge za plakate, brošure, prezentacije i drugi promidžbeni materijal željezničkih društava.

Dok Staničić u svom fundusu ima više od 100 000 fotografija od kojih je dobar dio godinama poslužio kao nezaobilazna kulisa različitih željezničarskih protokola, Klečina više eksperimentira svjetlom i pokretom, a održao je već šest samostalnih izložaba.

Izložba »Ne nagingi se kroz prozor«, koju prati katalog s osvrtom Ive Potočnik, otvorena je do 20. studenoga, a potporu organizaciji izložbe dali su Ured za kulturu, obrazovanje i sport Grada Zagreba i HŽ Infrastruktura.



Dragutin Staničić, Tanja Horvat i Ante Klečina na otvorenju izložbe



Izložena fotografija Dragutina Staničića



Izložena fotografija Ante Klečine

## ROĐENDAN ZA PAMĆENJE

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Branimir Butković

**V**iše od 150 izvođača u programu duljem od tri i pol sata koji je obuhvatio 26 glazbenih i plesnih točaka držalo je u pozitivnoj emotivnoj napetosti oko 1500 ljudi koji su pjevali i smijali se zajedno s izvođačima. To je ukratko, u brojkama, prepričana rođendanska proslava 90. obljetnice djelovanja HKUD-a »Željezničar« iz Osijeka, koja je u nedjelju 25. listopada održana u prepunoj osječkoj Športskoj dvorani Zrinjevac.

Računa se da je djelovanje HKUD-a »Željezničar« iz Osijeka počelo 1925. kada su namještenici Državnih željeznica u Osijeku osnovali Željezničarsko pjevačko društvo. Ubrzo potom osnovan je i puhački orkestar, a 1930. s radom je počela folklorna i tamburaška sekcija. Između 1949. i 1990. Društvo je nosilo naziv KUD »Srđan Petrov«, a 1990. vraća svoj prvotni naziv »Željezničar«. Trenutačno u Društvu djeluju tri folklorna ansambla: dječja skupina – početnici, pripremni i reprezentativni ansambl te tamburaški orkestar i ženski vokalni sastav s ukupno oko 200 članova. U sklopu Društva djeluje i Tamburaška škola »Batorek« koju vodi Franjo Slavko Batorek i koja je od 1993. odgojila više od 600 tamburaša. Članovima Društva najveća su nagrada za napore probe putovanja kojih je bilo na stotine, od Japana i Australije preko Rusije i Švicarske do svih europskih zemalja. Nakon kvalitetnoga nastupa najdraži su im *after partyji*.

»Zaželi želju – ostvari želju – imam Želju« bio je naslov rođendanskoga koncerta u povodu 90. obljetnice djelovanja. Na koncertu su članovi Društva ispričali priču o Društvu dugu devedeset godina, o zajedništvu u glazbi i plesu, veselju, učenju, putovanjima, ljubavima... Koncert je vodio Branko Uvodić, a uz plesače veterane,



Zanimljivim programom HKUD »Željezničar« iz Osijeka obilježio 90. obljetnicu djelovanja koji su se okupili samo za tu priliku, reprezentativni ansambl, pripremni ansambl, dječje skupine i Tamburašku školu »Batorek« svih generacija u programu su nastupili i poznati pjevači, bivši članovi ili samo prijatelji. Organizaciju koncerta vodili su Ivan Bokulić i Željko Bandić, a iza ljepote pjesme i plesa kriju se samozatajni plesni i umjetnički voditelj Nenad Sudar, voditelj dječje skupine i pripremnog ansambla Dragan Stakić, vokalna voditeljica dr. sc. Vesna Svalina, glazbeni voditelj Stjepan Batorek, garderobijerka Anica Akmačić i još mnogi drugi članovi HKUD-a »Željezničar« čija imena javnost nikada neće saznati jer se podrazumijeva da su svi samo kamenčići u velikom i uspješnom mozaiku.

»Velika je sreća kad ti se dive u cijelome svijetu i kad ti na rođendan dođe toliko ljudi, rekao je pred prepunom dvoranom u kratkom pozdravnom govoru

predsjednik »Željezničara« Marko Brekalo i poželio publici da tu večer zapamti kao jednu od ljepših u životu.

I sve je bilo upravo tako! Od slavonskih plesova u izvedbi veterana preko međimurskih i starih splitskih plesova u izvedbi reprezentativnog ansambla te bunjevačkih plesova, koje je prvo izveo reprezentativni ansambl pa veterani a potom na bis svi zajedno pa je u jednome trenutku na pozornici bilo 26 plesačica i 13 plesača, do nastupa dječje i pripremnog skupine s dječjim brojalicama i posavskim plesovima. Pred kraj koncerta slavonski bečarac otpjevalo je svih 150 sudionika, a proslava je završila izvedbom pjesme »Neka cijeli ovaj svijet« iz mjuzikla »Jalta, Jalta«, kojom je stavljen zadnji biser na krunu cijele večeri, rođendanske proslave i devedesetogodišnje uspješne tradicije osječkoga »Željezničara«, jednog od najstarijih željezničarskih KUD-ova.

# PETNAEST GODINA MAĐARSKOG ŽELJEZNIČKOG POVIJESNOG PARKA

PIŠE: Dragutin Staničić  
FOTO: Dragutin Staničić

**U** Budimpešti je 12. rujna 2015. u Mađarskom povijesnom željezničkom parku bilo posebno svečano. Naime, obilježena je 15. obljetnica Parka. Tom prigodom održana je i parada parnih i dizelskih lokomotiva.

Parne lokomotive privukle su veliku pozornost. Dobro ušćuvane vremenšne ljepotice šarmirale su više od tisuću posjetitelja koji su brojnim kamerama i fotoaparatom bilježili svaki trenutak prezentacije. Nakon »modne piste« na okretnici osoblje lokomotiva pokazalo je svoje vještine u upravljanju i održavanju. Zanimljivo je to da su strojovođe i ložači uglavnom mladi ljudi, koji su pod paskom starijih majstora stasali, položili ispite i mogu samostalno upravljati parnim lokomotivama.

Gosti obilježavanja 15. obljetnice Parka bile su Češke željeznice čiji su predstavnici mađarskim kolegama upriličili utrku parnih lokomotiva. Dio voznog parka Parka koristi se za brojne turističke vožnje u Mađarskoj, ali i u široj regiji. Kroz Hrvatsku je ove godine prošlo nekoliko posebnih vlakova, a posljednja je bila parna lokomotiva s dvama vagonima koji su korišteni za snimanje filma na području Učke.

Nekoliko desetaka parnih lokomotiva, motornih garnitura, vagona, infrastrukturnih vozila te više od stotinu eksponata čine otvoreni postav Parka. U zatvorenome djelu stalni postav svjedoči o povijesti mađarskih željeznica, od nama prepoznatljive arhitekture te nekoć izrazito velikog opsega proizvodnje parnih lokomotiva i vagona do razvoja električnih lokomotiva i opreme te signalno-sigurnosne tehnike. Jedan kat posvećen je legendarnom »Orient-expressu« na kojemu su uz dokumentaciju izloženi i predmeti koji su se koristili u to vrijeme. Tijekom godine u Parku se



Parna lokomotiva



Parada parnih i dizelskih lokomotiva

održavaju različita događanja te izložbe. Za najmlađe vjerojatno je najatraktivnija vrtna željeznica koja po dijelu parka vozi velike i male posjetitelje. Za vožnju parnim i dizelskim lokomotivama čeka se u redu.

U posebnom objektu klub željezničkih modelara ima stalni postav i prostorije za druženje, a u jednom vagonu izložena je

velika maketa u mjerilu 1 : 22,5 (LGB). U sklopu parka nalaze se tipični željeznički restoran te suvenirnica.

Mađarski povijesni željeznički park prvi je interaktivni park na površini od 70 000 kvadratnih metara i jedan je od najvećih u Europi te je neizostavno odredište svih poklonika velikih i malih željeznica.

# ŽELJEZNICA I MJERENJE VREMENA

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Vlatka Škorić

FOTO: Naslovnica knjige, <http://www.fischerverlage.de>



Naslovnica knjige Wolfganga Schivelbuscha



Sat u privatnom željezničkom muzeju u Roču

**O**pće je mišljenje da je željeznica najvažniji izum 19. stoljeća. Nakon što je 1825. uspostavljena prva javna željeznička prometna veza između engleskih gradova Stocktona i Darlingtona, ništa više nije bilo isto. Osim što je snažno djelovala na razvoj tehnike i tehnologije, željeznica je dubok trag urezala u sve pore ljudskoga života povezane s prostorom, a naročito s vremenom.

O tome su napisani milijuni stranica raznih tekstova, enciklopedija, studija i monografija, a većinu je sažeo Wolfgang Schivelbusch u odličnoj knjizi »Povijest putovanja željeznicom – o industrijalizaciji prostora i vremena u 19. stoljeću«. Autorova je namjera bila dovesti promjene u psihičkome ustroju modernoga čovjeka u vezu s uvođenjem novih tehničkih aparatura, a željeznica je primjer te teze.

Jedna je od zanimljivijih priča u knjizi ona o tome kako je željeznica oduzela lokalno vrijeme pojedinim naseljima u Engleskoj. Naime, na početku 19.

stoljeća svako je naselje u Engleskoj imalo svoje izolirano vrijeme. Ta šarolikost vremena nije smetala kada su vozile kočije jer se zbog sporosti prometa vremenski pomak nije zamjećivao. Ali kad se pojavila željeznica, »uređen promet zahtijevao je i uređeno vrijeme, kao što je zahtijevao i tehničko jedinstvo tračnica i vagona.« Četrdesetih godina 19. stoljeća vrijeme za svoje trase počela su uređivati prvo pojedina lokalna željeznička poduzeća, neovisno jedno o drugome, a kad su se društva kooperativno spojila, vrijeme u Greenwichu postaje obvezatno željezničko vrijeme za sve linije. Ono vrijedi do kraja stoljeća samo za željeznički promet, a 1880. željezničko vrijeme postaje standardno za cijelu Englesku. Amerika to ne poštuje, nego vozi po svome. Njihova pojedinačna privatna željeznička društva ne surađuju (Divlji zapad ipak je divlji zapad) pa svako ima vlastito vrijeme i to ono koje mu je u sjedištu. Tako su se u kolodvorima u kojima su se susretale različite linije različitih poduzeća nalazili satovi s različitim vremenima. Na primjer

kolodvor u Pittsburghu imao je šest satova i svaki je pokazivao drugo vrijeme! Godine 1883. stupa na snagu sustav četiriju vremenskih zona, ali prvo na željeznici, a tek 1918. to postaje opće standardno vrijeme.

Kad smo već kod računanja vremena, podsjetimo i na razloge uvođenja ljetnoga i zimskoga računanja vremena, mada to nije uzrokovala pojava željeznice, ali dvaput godišnje itekako utječe na vozni red vlakova. Ljetno računanje vremena prvi je put 1784. spomenuo Benjamin Franklin u pismu urednicima lista *Journal of Paris*, no kako je bila riječ o šaljivom članku, nije jasno je li Franklin doista želio takvo nešto predložiti Francuzima. Taj je sustav ozbiljno predložio William Willett u članku »Waste of Daylight« (»Gubitak dnevnoga svjetla«) objavljenom 1907., ali nije uspio uvjeriti britansku vladu da ga prihvati, unatoč nemalu lobiranju.

Zamisao o ljetnome računanju vremena prvi je put ostvarena u Njemačkoj i Austro-Ugarskoj tijekom Prvoga svjetskog rata (od 30. travnja do 1. listopada 1916.). Ubrzo je taj primjer slijedila i Velika Britanija (od 21. svibnja do 1. listopada 1916.). Na hrvatskome tlu ljetno računanje vremena prvi je put korišteno od 1916. do 1918., za austrougarske vladavine, potom za Kraljevine Jugoslavije te za Nezavisne Države Hrvatske (od 1941. do 1945.). U Jugoslaviji je ljetno računanje vremena ponovno uvedeno 1983., a Hrvatska je tu praksu nastavila i nakon osamostaljenja. Ove godine zimsko računanje vremena počelo je 25. listopada u 3.00 sata.

Razlog za uvođenje ljetnoga računanja vremena bila je bolja usklađenost sati dnevnoga svjetla s radnim vremenom i nastavom. Ljetno računanje vremena češće se koristi u umjerenome pojasu zbog zamjetne razlike u broju sati dnevnoga svjetla u različitim godišnjim dobima. Vlade ga obično opravdavaju kao mjeru štednje energije jer omogućuje učinkovitije korištenje sunčeva svjetla tijekom ljetnih mjeseci. U zadnje vrijeme brojni su stručnjaci počeli dvojiti o njegovoj stvarnoj učinkovitosti.

# TURNIR ZA ANTONIJA I DOMAGOJA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Svi sudionici turnira

**N**a izvrsno popunjenim tribinama nogometnog igrališta u Koški 1. listopada 2015. odigran je humanitarni nogometni turnir za Antonija Rendulića i Domagoja Đurčeka, djecu radnika HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture.

Tradicionalni nogometni susreti koje svake godine igraju željezničari iz Mađarske i Hrvatske ove godine dobili su novu dimenziju. U akciju su se uključili i poznati nogometaši okupljeni u momčadi Humanih zvijezda Hrvatska 03, a turnir je bio povod za prikupljanje financijske pomoći za liječenje djece naših radnika.

Iako rezultat na ovakvim utakmicama nije u prvom planu, ne može se reći kako se momčadi nisu maksimalno trudile pokazati se u što boljem svjetlu. HŽ Putnički prijevoz sastavio je kvalitetnu ekipu i hrabro se suprotstavio Humanim zvijezdama za koje su, među ostalima, igrali Goran Vlaović, Tomislav Rukavina, Goran Ljubojević i Stjepan Čordaš te pjevač Amir Kazić Leo. Izvrsni vratari HŽ

Putničkog prijevoza Miroslav Fumić i Darko Stanić u više su navrata »spasili« HŽPP, a u jednom trenutku »putničari« su smanjili rezultat na 3 : 2. To je probudilo tribine i potaknulo glasno navijanje za slabije, no na kraju je rezultat ipak bio 5 : 2 za Humane zvijezde.

U drugoj utakmici Humane zvijezde bile su bolje od mađarskog sastava, a u posljednjoj utakmici momčad MÁV-a pobijedila je HŽ Putnički prijevoz rezultatom 3 : 2. Utakmice je uživo prenosio Davor Dretar Drele, a po završetku utakmica djeca su napravila stotine *selfija* sa svojim ljubimcima. Program su uveličale mažoretkinje iz Belišća, a velik obol organizaciji dali su mještani Koške i Osnovne škole »Ivana Brlić-Mažuranić«.

Ovogodišnji je turnir bio izvrsno organiziran. Najviše zasluga za to može se pripisati Regionalnoj jedinici HŽPP-a Vinkovci, koja je organizirala prikupljanje sredstava za daljnje liječenje djece željezničkih radnika na cijelom području koje pokriva njihova jedinica, domaćinima



Selfi s Davorom Dretarom

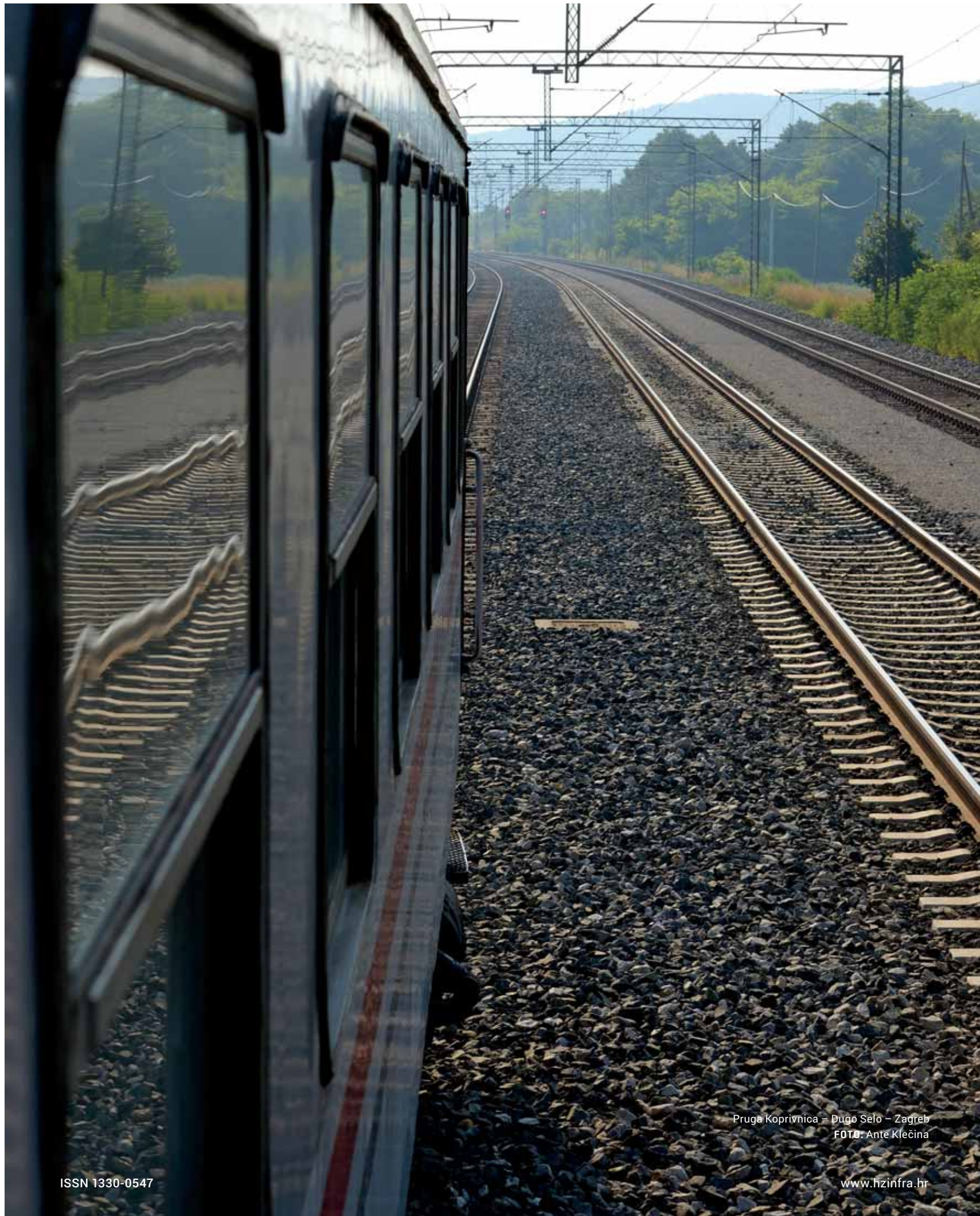
u Koški te često spominjanom željezničaru Mariju Kovačeviću, zaposleniku HŽ Putničkog prijevoza iz Osijeka, inače dugogodišnjem članu ekipe Humanih zvijezda.

Na kraju treba spomenuti izvrstan odaziv slavonskih željezničara, i to ne samo zaposlenika HŽ Putničkog prijevoza, koji su kupnjom ulaznica poduprli akciju. Željezničari su prikupili oko 30 000 kuna, a tome će se naknadno pribrojiti i iznos koje su izravno uplatile tvrtke kojima se obratilo za pomoć. I učenici Osnovne škole »Ivana Brlić-Mažuranić« prikupili su 1500 kuna.



ŽELJEZNIČKI  
KOLODVORI  
U SVIJETU

Reggio Emilia AV Mediopadana, Italija  
FOTO: Ante Klečina



Pruga Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb  
FOTO: Ante Klečina